

АРХИТЕКТУРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СТРУКТУРЕ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ГОРОДСКОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ: НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП

Толкачева Альбина Александровна

доцент

Департамент архитектуры и дизайна, Политехнический институт,
ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»,
Россия, Владивосток, e-mail: 10fish@mail.ru

УДК: 72.03

DOI: 10.47055/1990-4126-2021-2(74)-11

Аннотация

Статья посвящена особенностям проектной и строительной деятельности в структуре городской думы и управы в период первого десятилетия с момента организации Владивостокского городского самоуправления. Рассмотрены вопросы влияния муниципальных органов власти на формирование генерального плана, благоустройство улиц, проектирование и возведение важных для морского города инженерных сооружений, а также общественных зданий Владивостока в конце XIX в. В исследовании представлен именной список городских архитекторов рассматриваемого периода и охарактеризована особенность работы мастеров. В большей степени публикация основана на архивных данных из фондов Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ).

Ключевые слова:

архитектурная деятельность, городская управа, городская дума, городской архитектор, Владивосток

ARCHITECTURAL ACTIVITY WITHIN THE STRUCTURE OF THE VLADIVOSTOK CITY GOVERNMENT: THE INITIAL STAGE

Tolkacheva Albina A.

Assistant professor,
Department of Architecture and Design, Polytechnic Institute,
Far Eastern Federal University,
Russia, Vladivostok, e-mail: 10fish@mail.ru

УДК: 72.03

DOI: 10.47055/1990-4126-2021-2(74)-11

Abstract

The article is concerned with design and construction activities within the structure of the city дума (parliament) and city administration during the first decade after the establishment of Vladivostok City government. In particular, it considers the influence of the municipal authorities on general plan development, improvement of Vladivostok streets, and design and construction of important engineering

structures and public buildings in this seaport city at the end of the 19th century. The city architects of the period under review are listed, and chief architect's work is characterized. The publication is largely based on archival information from the collections of the RSIA DV (Russian State Historical Archive of the Far East) and the resolutions of the Vladivostok City Duma.

Keywords:

architectural activity, city council, city дума, city architect, Vladivostok

Введение

Важным фактором для функционирования населенного пункта является архитектурная деятельность – это регламентированный государством процесс, но, несмотря на общие критерии: законодательное регулирование, структурную организацию, определенные виды работ, в каждом случае он имеет характерные региональные особенности и отражает индивидуальность города. Географическое местоположение Владивостока и политическая ситуация в дальневосточном регионе во второй половине XIX в. определили специфический статус города-крепости, военного порта, а своеобразные действующие факторы экономического и социального характера напрямую повлияли на формирование гражданского управления, а также на особенность муниципальной архитектурной деятельности и ее результатов.

Во Владивостоке упрощенное гражданское управление с общественным старостой было учреждено в 1869 г. [1, с. 98], через девять лет после основания военного поста¹. Несмотря на то, что с 1870 г. в России велась крупная социальная реформа², только в сентябре 1875 г. общественное управление Владивостока было уведомлено о введении Городового положения [2]. Указанным законодательным актом организовывалось городское общественное управление, под которым подразумевались городское избирательное собрание, дума и управа³. 21 ноября 1875 г. состоялись первые выборы гласных в Владивостокскую городскую думу, и с этого же времени началась работа управы, которая являлась исполнительным органом думы⁴. Деятельность городского самоуправления была разносторонней. К аспектам архитектурного направления относились: строительство города согласно утвержденному плану, введение поправок в городской план при согласовании с губернатором, отведение участков для строительства; благоустройство, а именно прокладка, устройство и содержание улиц, площадей, мостовых, тротуаров, городских общественных садов, бульваров, водопроводов, сточных труб, каналов, прудов, канав и протоков, мостов, переправ, и освещение города; возведение за счет города общественных зданий, таких как благотворительные заведения и больницы, здания для народного образования, театры, библиотеки, музеи и другие учреждения⁵.

Цель статьи – ввести в научный оборот материалы о городской архитектурной службе, факты об истории проектирования и строительства объектов, необходимых для развития экономических и социальных условий во Владивостоке в конце XIX в., а также сведения о творческой биографии профессионалов архитектурного и инженерного направлений.

Структура органов Владивостокского городского самоуправления. На Владивостокскую думу возлагались административно-хозяйственные задачи по функционированию и развитию города, а именно решения и распоряжения о проектировании, строительстве, проведении конкурсов проектов, выборе подрядчиков для выполнения разносторонних работ. Для выполнения перечисленных задач в ее состав входили специализированные комиссии: оценочная, земельная, техническо-строительная, по благоустройству и др. Разрешением специфических архитектурных и градостроительных вопросов, контролем за техническими работами в разные периоды среди гласных думы занимались такие специалисты архитектурно-инженерного профиля, как

архитектор Н.И. Почекунин – гласный городской думы (1875–1877), инженер-механик В.С. Быковский (1875–1878)⁶, военные инженеры А.М. Вебель и И.И. Зеештрандт (1900) [3], гражданский инженер К.Н. Жак (1906)⁷, гражданский инженер В.А. Плансон (1910–1914 [4], 1915 [5]). В избирательной компании в думу 1915–1919 гг. участвовал архитектор Г.Р. Юнгхендель [6].

Исполнение указаний думы входило в обязанности специалистов городской управы. Первоначально все управление хозяйством Владивостока, ещё не имевшего официального статуса города и являвшегося постом, сосредоточивалось единолично в руках городского головы М.К. Федорова. Но утверждение планов, фасадов и смет жилых и общественных зданий, выдача разрешений на перестройку, наблюдение за правильным исполнением построек, руководствуясь правилами Строительного устава⁸, устройство пристаней для причала судов и выгрузки товаров, переправ и перевозов, строительство фабрик, заводов и иных промышленных заведений⁹ мог выполнять только специалист с профессиональными компетенциями. Поэтому постановлением от 7 мая 1877 г. дума решила избрать особое лицо для наблюдения за постройками, так как благоустройство города, упорядочение частных построек, выравнивание улиц стало первоочередной задачей для самоуправления Владивостока. Одновременно дума направила ходатайство Главному командиру портов Восточного океана о назначении в ведение общественного управления землемера и архитектора. Так было положено начало практике приглашения на городские должности (землемера, архитектора) офицеров, которые не входили в штат городской управы, а считались состоящими при ней [2]. В 1880 г., после возведения Владивостока в статус города, было положено начало расширению штата городской управы. С этого момента думой стал избираться специалист, исполняющий должность городского архитектора, который был не только ответственным за строительство, проектные документы, освидетельствование и введение в эксплуатацию зданий и сооружений, но и входил в состав различных комиссий, чья деятельность была направлена на ведение городского хозяйства.

У городского архитектора были непростые условия работы, напряженный график, высокая ответственность за выполнение всех этапов возведения объектов. В первое десятилетие функционирования городского самоуправления архитекторы получали содержание в размере 50 рублей в месяц и вознаграждение за вновь возводимые городские сооружения в размере 5% от суммы производства работ. Находясь на муниципальной службе, они не имели права заниматься частной практикой для исключения продвижения определенных проектов и личной заинтересованности. Показательным примером стали Третьейские разбирательства за нарушения условий работы, произошедшие в 1877 г. Во время начала возведения каменных построек, увеличения количества общественных и жилых зданий, роста населения Владивостока остро ощущалась нехватка архитектурно-инженерных кадров. Гражданские жители не могли найти специалистов для составления чертежей и смет, без которых нельзя было приступить к строительству дома или другим работам. В такой напряженный период архитектор и техник городской управы Николай Иванович Почекунин вне рамок своей административной работы выполнял проекты фасадов для строительства как жилых зданий, так и наземных участков¹⁰. Несмотря на то, что он чертил по вечерам и праздникам, а в рабочее время всегда находился на служебном месте, постановлением думы от 05.06.1877 г. «было определено уволить с обязанностей городского архитектора и техника титулярного советника Николая Ивановича Почекунина»¹¹. Более в истории дореволюционной владивостокской архитектуры подобных инцидентов, компрометирующих деятельность главного архитектора, не повторялось. Н.И. Почекунина сменил В.С. Шмаков (период службы 1877–1879)¹², после которого на начальном этапе функционирования городского самоуправления на должность городского архитектора избирались в 1879 г. Ю.Э. Рего¹³ (1879), М.В. Геккель¹⁴ (1879–1880), А.И. Лишкин (1880–1881) [7], Ю.Э. Рего¹⁵ (1882–1885). Каждый из них за сжатые сроки значительно повлиял на преоб-

разования Владивостока и внес весомый вклад в развитие молодого города не только в составе управы, но и в других ведомствах.

Генеральный план и благоустройство Владивостока. Несмотря на то, что работа с генеральным планом Владивостока являлась ответственностью Приморского областного правления, городская управа непосредственно влияла на изменения в данном проектом документе. В 1873 г. младший землемер Почекунин по предписанию Областного правления выполнил проект плана Владивостока¹⁶, а в 1876 г. в управе была создана комиссия по рассмотрению, улучшению и адаптации к реальной ситуации данного чертежа. Руководствуясь местными условиями и городскими потребностями, комиссия вынесла замечания, состоящие из 14 пунктов. Среди основных рекомендаций были следующие: сосредоточение всех учебных заведений на шести рядом расположенных участках, увеличение городского сада, выбор места для Госпитального кладбища, расчленение неиспользованных территорий на участки, формирование новых улиц и их благоустройство. На основе данных предложений управляющий Приморской областью, и областной землемер предписали младшему землемеру Помаскину приступить к работе по внесению изменений в план порта Владивосток с нанесением существующих и предполагаемых казенных и частных построек, информацию о которых передавали муниципальные власти¹⁷. Не все рекомендации управы в последующей работе с генеральным планом были исполнены землемером, но было положено начало решению актуального вопроса – исправления улиц и прокладки новых дорог. А на основе проектного документа городское самоуправление приступило к важному мероприятию – благоустройству центральной части города.

Отсутствие улиц, беспорядочно разбросанная застройка, изрезанная глубокими оврагами территория были проблемой и отличительной чертой молодого Владивостока. А описание города современником в 1876 г. наглядно характеризовали сложившуюся ситуацию: «Когда сам попытаешься пройти по этим «улицам», взрытым водомоинами, местами загроможденных камнями и крупною галькой. В особенности по вечерам, это опасные капканы, вследствие переплетающихся корневищ, ямин и разных неровностей почвы» [1, с. 220]. В марте 1876 г. комиссия городской думы разработала план исправления и прокладки дорог во Владивостоке. По установленным управой требованиям «Полотно дорог должно быть не менее 6 сажень (12,8 м), спланировано с уничтожением косогулов и установкой каменных подпорных стен, с каменными водосточными трубами, с мостами в виде арки на каменных столбах, с выравниванием возвышенностей и засыпкой оврагов, ручьи необходимо ввести в каменные коллекторы». Документы и смету на перечисленные виды деятельности разрабатывал военный инженер подполковник В.П. Зотиков [1, с. 146].

С 1877 г. городская дума и городская управа приступила к строительным работам по благоустройству Владивостока, на территории которого в этот период было 90 казенных зданий, 345 частных дворовых участков с 333 деревянными постройками на каменном фундаменте и с 12 каменными постройками [8]. Городскую застройку объединяла сеть 53 улиц, общей протяженностью 14448 саж (30774 м). Самыми продолжительными являлись: Светланская – 1352 саж (2885 м), Корейская – 841 саж (1795 м), Алеутская – 826 саж (1762 м), Китайская – 394 саж (840 м), Суйфунская – 448 саж (955 м), Комаровская – 424 саж (904 м), Пекинская – 345 саж (736 м), Тигровая – 280 саж (597 м), 1-я Морская – 170 саж (363 м), 2-я Морская – 250 саж (533 м), 3-я Морская – 200 саж (427 м), в этот период все были не мощены¹⁸.

Первоначальные работы проводились по центральным направлениям. В 1877 г. Владивостокская городская дума постановила военному инженеру Морской строительной части Владивостокского порта подполковнику В.П. Зотикову составить проект и смету по благоустройству ул. Светланской, на участке от Семеновского покоса (ныне Спортивная набережная) до деревянной Успенской церкви на протяжении 630 саж (1344 м), с затратами 7141 рублей, и ул. Ки-

тайской¹⁹ на 4407 рублей. На Светланской требовалось сделать полотно дороги шириной 6 саж (12,8 м), откопать канавы в 1,5 аршина (1 м) глубиной и выстлать камнем, а также выполнить планировку и удобный проезд по ул. Китайской (рис. 1). За строительными работами на данных участках наблюдал гласный думы, архитектор Н.И. Почекунин, а с июня 1877 г. его сменил инженер-механик подпоручик В.С. Быковский²⁰.

После завершения строительства на центральной улице дума предложила В.С. Быковскому выполнить проект и продолжить работы по насыпи перекрестка ул. Китайской и ул. Пекинской²¹ (рис. 2), возведение каменной подпорной стены для защиты дороги от размывания дождевыми водами и засоров труб. Он разработал чертеж проектируемых водосточных труб на пересечении улиц и выполнил пояснительную записку «Главная труба длиною 14 саж (30 м) и шириною 10 вершков (44,5 см) должна быть выстроена на средства города таким образом, чтобы трубы были прочные, толщиной $\frac{3}{4}$ арш (53 см). Над трубою должны быть устроены 2 колодца для приема воды стекающей с канав»²² (рис. 1). В 1878 г. городской архитектор инженер В.С. Шмаков провел освидетельствование выполненных работ по планировке и благоустройству перечисленных улиц. А городская управа с нового года приступила к исправлению ул. Суйфунской²³, ул. Алеутской, ул. Пекинской (от Семеновского покоса до Федоровского переулка).

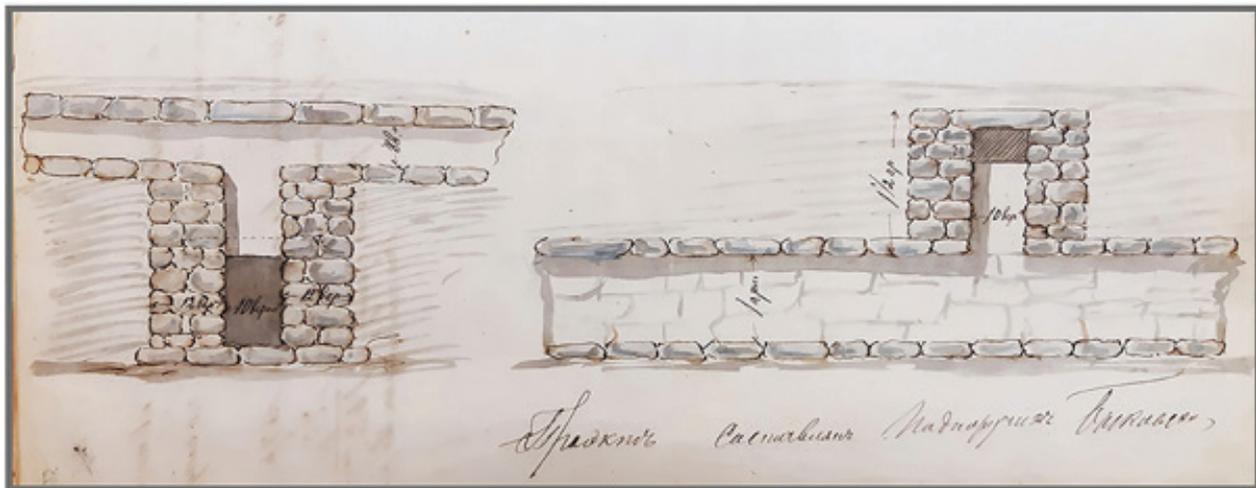


Рис. 1. Чертеж водосточных труб на пересечении ул. Китайской и ул. Пекинской. Выполнил инженер-механик подпоручик В.С. Быковский, 1877. Источник: РГИА ДВ. Ф. 28. О.1, Д. 23. Л. 56

Владивосток утопал в грязи, поэтому строительная деятельность шла интенсивно. Рекомендованный городским архитектором подрядчик Лю-ган-фа ежедневно выводил до 30 рабочих, чаще это были корейцы под надзором казаков. За всеми работами постоянно наблюдали гласные городской думы, а городской архитектор находился на участке ежедневно около десяти часов, начиная с 6-ти утра²⁴. После мощения дорог в 1884 г. вдоль главных улиц была произведена посадка молодых деревьев, а побережье бухты Золотой Рог стали отсыпать для увеличения полезной площади города [1, с. 234]. В 1885 г. городское самоуправление выделило деньги на устройство скверов, первые из них появились около мельницы купца Линдгольма и на территории старого базара в центре города [1, с. 247]. Усиленные темпы проектирования и строительства и стабильное финансирование позволили через пять лет превратить центральные улицы города в безопасное пространство (рис. 2). Масштаб проведенных городским самоуправлением работ по благоустройству территории был значителен. Военный пост Владивосток (с 1860 по 1875 гг. – небрежное поселение на побережье бухты Золотой Рог) за десять лет преобразился, соответствуя статусу города, а в недалеком будущем и областному центру Приморской области²⁵.

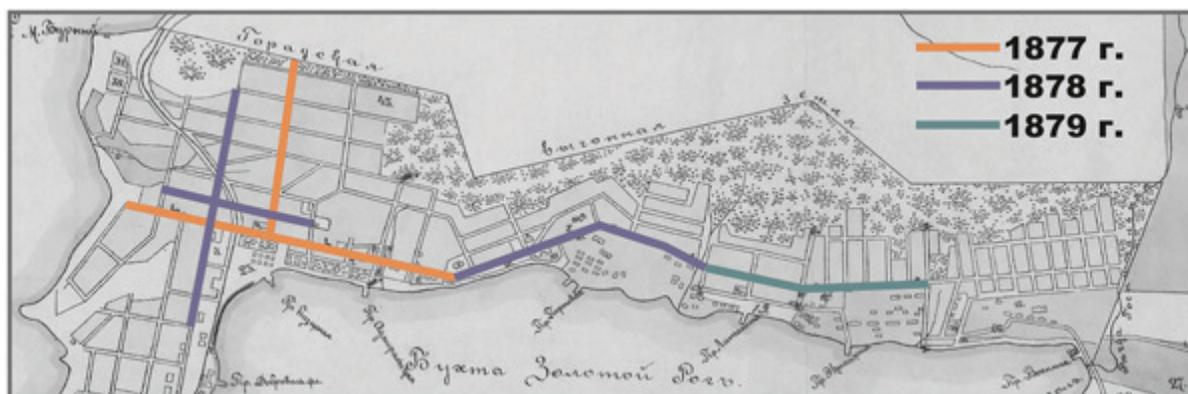


Рис. 2. Хронологические этапы благоустройства улиц Владивостока. Схема автора

Инженерные сооружения для города. Городская власть и Приморское областное правление направляли свои усилия, прежде всего, на экономическое и социальное развитие Владивостока. В архитектурно-градостроительном аспекте это выражалось в строительстве общественных, жилых зданий и инженерных сооружений, а именно прокладке новых дорог в отдаленные районы, возведении и эксплуатации мостов и пристаней, приеме, описи и ремонте уже существующих, построенных другими организациями. К 1875 г. на территории крепости было уже много мостов, возведенных Морским ведомством²⁶, а в 1878 г. Морское министерство стало передавать на баланс города сооружения, расположенные рядом с портом, а также давало разрешение управе строить объекты на границе с территорией ведомства. Так, в 1879 г. была закончена небольшая, но важная дорога шириной 4 саж (8,5 м), расположенная вдоль порта и соединяющая центральную часть города с Офицерской слободой²⁷. Проект, смету, а также надсмотр за строительством выполнял военный инженер В.П. Зотиков. Работу финансировало Морское министерство, а координировал организационные вопросы военный губернатор Приморской области Г.Ф. Эрдман, по резолюции которого постройку дороги передали в ведение городской управы, которая и инициировала ее строительство²⁸. Это был не единичный случай совместного участия в возведении городских объектов. В конце XIX в. во Владивостоке со сложной межведомственной организацией, было построено городом и портом много сооружений, а урегулирование различных вопросов между военными и гражданскими структурами входило в обязанности городского общественного самоуправления.

Острой необходимостью для всех ведомств Владивостока и частных компаний являлось наличие пристаней. На побережье бухты Золотой Рог наибольшее количество инженерных сооружений возведено портом: Адмиральская, Портовая, Штабская, Экипажная, Военная, их функция – облуживание военного флота. Строительство же коммерческих пристаней для разгрузки товарных, пассажирских судов в период активного переселения на Дальний Восток и открытия порто-франко было актуально для экономики города, развития торговых связей. Возведение объектов находилось под прямым контролем городского управления с обязательным составлением акта освидетельствования по окончании строительства городским архитектором. В 1878 г. В.С. Шмаков принял каменную пристань глубиной 6 футов напротив здания Морского собрания, построенную на средства купца О.В. Линдгольма²⁹. В этот же период сооружены коммерческие пристани купца Альберса, компании Доброфлот и др.

Городским властям было экономически невыгодно пользоваться частными пристанями, поэтому решено было строить муниципальную. С 1876 по 1879 г. в северо-западном углу залива Золотой Рог возводилась пристань Базарная, в отчете городского головы она охарактеризована как «грандиозное сооружение». Был выполнен не один проект, а в строительстве задействован весь архитектурно-инженерный штат городской управы.

Первый вариант был рассмотрен в декабре 1876 г. Комиссия городской думы приняла решение о строительстве пристани на деревянных столбах по проекту, составленному штабс-капитаном Клыковым (осуществлял выбор места и разрабатывал генеральный план) и военным инженером подполковником В.П. Зотиковым (выполнял проект и смету сооружения). В итоге данный проект был признан неэффективным и недолговечным, и в 1877 г. решено было строить каменную пристань на чугунных сваях. В феврале вышло постановление об объявлении конкурса на проект с премией в 100 руб. Соискателями стали В.П. Зотиков и Н.И. Почекунин. Их чертежи были отправлены на рассмотрение городскому архитектору, инженеру В.С. Шмакову, который отклонил работу Н.И. Почкунина и, выделив достоинства в чертежах В.П. Зотикова, предложил разработать новый документ.

Через неделю на заседании В.С. Шмаков представил чертежи с пояснительной запиской и сметой на 10023 рубля. В документах указаны следующие технические данные пристани: длина – 20 саж (43 м); ширина – 5 саж (10,5 м); глубина пристани – 21 фут (6,5 м), высота от уровня высокой воды – 11 фут. Инженер предложил на глубине 21 фут произвести гидравлическую кладку из массивов, заранее приготовленных на берегу, а затем погруженных в воду. Массивы (размером 1 x ½ саж. (2,13 x 1 м) должны состоять из каменной кладки, в которой роль цемента исполняет порошок из битого обезжиренного кирпича. Данный проект удовлетворил городское самоуправление и были объявлены торги на сооружение пристани. В феврале 1879 г. новый городской архитектор инженер Ю.Э. Рего, выявляет недостатки в чертежах В.С. Шмакова, выполняет свои расчеты и вносит предложения по исправлению проекта, с которыми соглашается городская дума и принимает их во внимание (рис. 3). В августе того же года архитектор управы военный инженер подполковник М.В. Геккель продолжает наблюдение за строительством пристани, а 20 декабря 1879 г. принимает построенный объект. Ю.Э. Рего до окончания возведения проводил постоянный технический надзор за сооружением, кроме него в техническую комиссию по строительству и освидетельствованию материалов входили военные инженеры начальник строительной части Морского ведомства А.И. Козловский, подполковник М.В. Геккель, капитан В.П. Широков, а также гласные городской думы³⁰. Построенная в 1879 г. городская пристань удовлетворяла морской коммерческий грузооборот в течение пяти лет. В связи с развитием города, ростом количества коммерческих предприятий в 1884 г. муниципальное самоуправление приняло решение о строительстве новой большой пристани для городских нужд [1, с. 234].

Исследование документов о проектировании и строительстве городской пристани выявило широкий спектр работ по созданию инженерного сооружения в конце XIX в.: исследование местности, анализ конструктивных особенностей объекта и предложение эффективных решений; проведение конкурса, проектирование, рассмотрение и выбор проектов; доработка чертежей – постоянное внесение технических изменений, конкурс подрядчиков, освидетельствование комиссиями строительных материалов и выполненных строительных работ, прием построенного инженерного сооружения. История возведения пристани показала, что создание зданий и сооружений, выполняемых в структуре Владивостокского городского самоуправления, не всегда можно отнести к авторству конкретного специалиста. На всех этапах прослеживается консолидация опыта и знаний разных мастеров проектно-строительного профиля, а также слаженное взаимодействие в рамках определенных этапов работ.

Общественные и жилые здания. Социально значимые общественные объекты (учебные заведения, больницы, богадельни, приюты и др.) находились под полным контролем городского самоуправления: от решения в актуальности здания для Владивостока, объявления конкурса, проектирования, строительства до введения в эксплуатацию. Кроме того, в большей степени за все перечисленные этапы был ответствен городской архитектор. Он, не всегда являясь про-

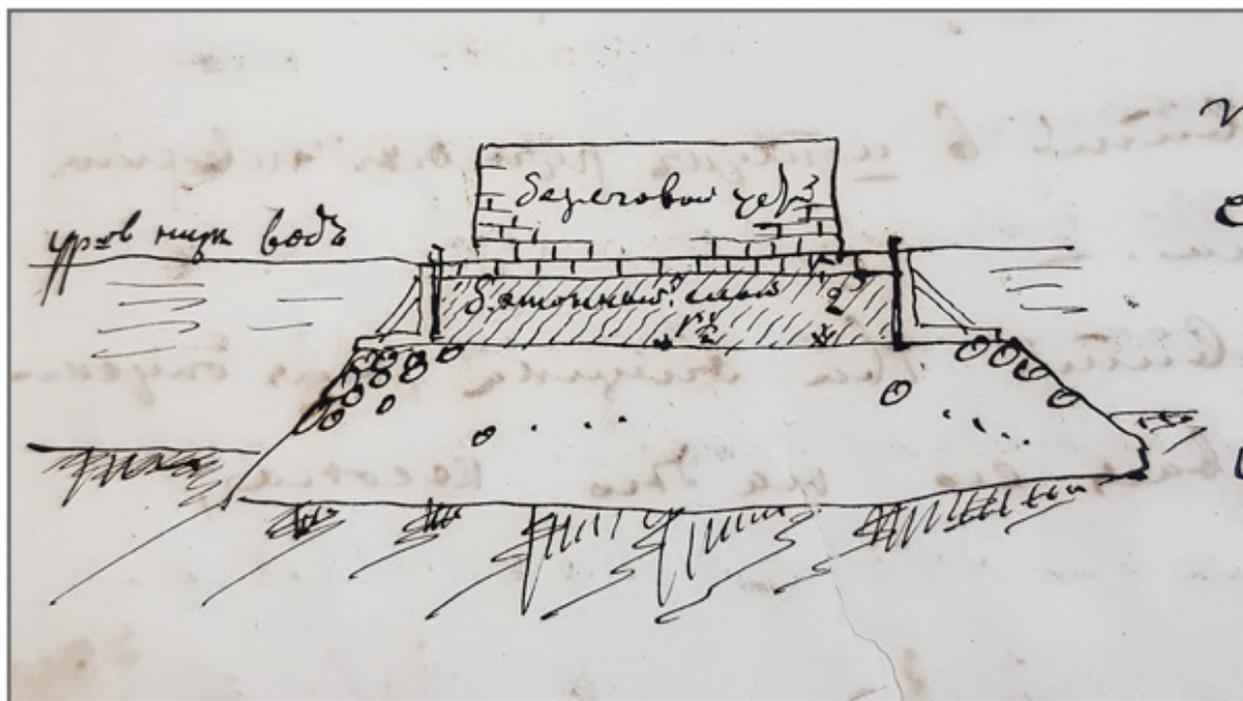


Рис. 3. Чертеж городской пристани.
Выполнил инженер Ю.Э. Рего, 1879. Источник: РГИА ДВ. Ф. 28. О. 1. Д. 17

ектировщиком объекта, выполнял обязанности производителя строительных работ. Необходимо учесть, что данная деятельность в конце XIX в. была не менее значима, чем проектная работа, ведь в сферу ответственности производителя входила привязка чертежей к реальной местности, выбор подрядчиков для разных видов работ, подбор строительных, отделочных материалов и технических аспектов сооружения, работа над интерьером, постоянный контроль за всеми этапами возведения объекта и, конечно, корректировка и доработка документов [9]. Перечисленные условия архитектурной деятельности и именной список городских архитекторов с хронологической привязкой к периоду работы в управе, при отсутствии аргументированной информации о возведении здания, определяет специалистов, которые были причастны к созданию важных социальных объектов в исследуемом временном промежутке. Например, строительство здания элементарной бесплатной школы в 1877 г. [1, с. 158] проходило под руководством городского архитектора В.С. Шмакова; здания городского училища с тремя отделениями в 1885 г. [1, с. 237] – под руководством Ю.Э. Рего; в 1886 г. постройка дома для городского училища, которая обошлась городу в 6000 рублей [1, с. 254] – под контролем военного инженера штабс-капитана И.И. Зеештрандта³¹.

Строительство гражданских жилых и общественных зданий (театры, магазины, доходные дома, особняки и др.) в большей степени проходило по инициативе и при финансировании частного заказчика, проектирование – при участии вневедомственного архитектора. Но согласование проекта и контроль строительства осуществлялись муниципальной службой, на данном основании следует признать прямое влияние городского общественного самоуправления и на частную архитектурную практику.

Заключение

Архитектурная деятельность Владивостокского городского самоуправления уже на начальном этапе включала широкий перечень работ административно-управленческого и проектно-стро-

ительного характера, но особенность перечисленных обязанностей напрямую зависела от региональных факторов.

1. Уникальный статус Владивостока – военный пост, крепость, порт – обуславливал большую зависимость гражданского самоуправления от морского и военного ведомств, при которой городской думе и управе необходимо было вести работу при эффективном взаимодействии всех организаций.

2. Политические, экономические и социальные условия в Дальневосточном регионе в конце XIX в. задавали колоссальный темп возведения с «нуля» всех типов объектов во Владивостоке.

3. Жизнедеятельность в населенном пункте, окруженном заливами Японского моря, требовала возведения необходимых инженерных объектов: пристаней, мостов, насыпей побережья для увеличения площади прибрежной полосы. Для проектирования уникальных сооружений, а также для возведения общественной и жилой архитектуры на сложном приморском рельефе требовались опытные специалисты.

4. Географическая оторванность Владивостока от центральной части России обуславливала острую нехватку специалистов архитектурного направления для гражданских нужд. Поэтому на должность городского архитектора, в муниципальные комиссии, а также для выполнения проектов назначались в большей степени военные инженеры, призванные в дальневосточный город для фортификационного строительства. Профессиональные компетенции военных инженеров давали действенный результат в различных аспектах гражданской архитектурной деятельности в первое десятилетие работы Владивостокского городского общественного самоуправления, а также в дальнейшие периоды.

Примечания

¹ Военный пост Владивосток основан 2 июля 1860 г.

² Реформа городского самоуправления в России имела цель передать населению городов ведение городского хозяйства. Реформа опиралась на законодательный акт – Городовое положение. Дата его введения 16 июня 1870 г.

³ Городовое положение 1970 г. Глава II, п. 15. <https://diletant.media/articles/38496989/>

⁴ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.6. Об открытии Городской Думы в г. Владивостоке 1875 г.

⁵ Городовое положение 1970 г. Глава I. Общие положения. <https://diletant.media/articles/38496989/>

⁶ РГИА ДВ. Ф.28, О.1, Д.23 Л. 45. Благоустройство Владивостока.

⁷ РГИА ДВ. Ф.1, О.1, Д.4418. Полный послужной список

⁸ Строительный устав - кодифицированный законодательный акт, регулировавший строительство и смежные вопросы (градостроительство, архитектурную практику, государственный надзор в данной сфере), входил в состав Свода законов Российской Империи.

⁹ Городовое положение 1970 г. Глава III, п. 113, 114, 115. <https://diletant.media/articles/38496989/>

¹⁰ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.29. Третьейские разбирательства.

¹¹ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.23. Л. 46. Благоустройство Владивостока.

¹² РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.34. Материалы благоустройства г. Владивостока 1878 г.

¹³ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.17. О постройке и сооружении городской пристани во Владивостоке 1876 г.

¹⁴ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.40. Л.6. Переписка по личному составу Управы.

¹⁵ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.27. Л.28.

¹⁶ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.9. Доклады акты объявления об избрании комиссии для рассмотрения проекта плана г. Владивосток.

¹⁷ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.34. Материалы благоустройства г. Владивостока 1878 г.

- ¹⁸ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.20. Статистические сведения 1877 г.
- ¹⁹ Улица Китайская в настоящее время –Океанский проспект.
- ²⁰ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.23. Благоустройство Владивостока.
- ²¹ В настоящее время улица Адмирала Фокина.
- ²² РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.23. Благоустройство Владивостока.
- ²³ В настоящее время улица Уборевича.
- ²⁴ РГИА ДВ. Ф.28. Оп.1. Д.34. Материалы благоустройства г. Владивостока 1878 г.
- ²⁵ В 1890 г. Владивосток стал областным центром Приморской области.
- ²⁶ Морское ведомство Владивостока – Управление портов Восточного океана, Морское министерство.
- ²⁷ Офицерская слободка – часть города, на северо-восточном побережье бухты Золотой Рог, сформирована гарнизонной застройкой, населенная морскими офицерами и их семьями.
- ²⁸ РГИА ДВ. Ф.28. О.1. Д.13. Переписка с Военным Губернатором Приморской Области о 2000 руб. отпущенных Морским Ведомством на продолжение ул. Светланская 1876–1879 гг.
- ²⁹ РГИА ДВ Ф.28. О.1. Д.34. Материалы благоустройства г. Владивостока 1878 г.
- ³⁰ РГИА ДВ. Ф.28.О.1.Д.17. О постройке и сооружении городской пристани во Владивостоке.
- ³¹ РГИА ДВ. Ф.28. ОП.1. Д.27. Л.79.

Библиография

1. Матвеев, Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока / Н.П. Матвеев. – Владивосток: Рубеж, 2012. – Изд. 2-е, доп. – 512 с.
2. Тригуб, Г.Я. Формирование и состав органов Владивостокского городского общественного управления в последней трети XIX – начале XX века / Г.Я. Тригуб // Зап. О-ва изучения Амурского края. Т. XL. – Владивосток: Изд-во Дальневосточ. Ун-та, 2011 г. – С. 16–22.
3. Адрес-календарь крепости Владивостока Приморской области на 1900 год. – Владивосток: Типография Владивостокского Областного Правления, 1900. – С. 107.
4. Памятная книжка по Приморской области на 1912 год. – Владивосток: Приморский обл. стат. комитет, 1912.
5. Далекая Окраина (газета). – 1915. – № 2466.
6. Толкачева, А.А. Георгий Романович Юнгхендель и его деятельность во Владивостоке [Электронный ресурс] / А.А. Толкачева // Архитектон: известия вузов. – 2016. – №2(54). – URL: http://archvuz.ru/2016_2/5/
7. Обертас, В.А. Архитектура Дальнего Востока России XVII – начало XX веков : [конспект цикла лекций] / В.А. Обертас; Дальневосточный федеральный ун-т, Инженерная шк. – Владивосток.: Рея : ДВФУ, 2015. – 138 с. : ил.
8. Обзор Приморской области [по годам]. Приложение к Всеподданейшему отчету. – Владивосток: Тип. Приморск. обл. правления, [1876], 1916. Обзоры за 1876–1900, 1905–1914.
9. Толкачева, А.А., Лиханский Ю.И. Духовная консистория в городе Владивостоке: архитектурные проекты и реализация [Электронный ресурс] / А.А. Толкачева, Ю.И. Лиханский // Архитектон: известия вузов. – 2021. – №1(73).– URL: http://archvuz.ru/2021_1/10/

References

1. Matveev N.P. (2012). A brief historical sketch of the city of Vladivostok. Vladivostok: Pacific Publishing House "Rubezh", p. 512. (in Russian)

2. Trigub, G.Ya. (2011). Formation and composition of the bodies of the Vladivostok city public administration in the last third of the 19th-early 20th century. Notes of the Society for the Study of the Amur Region, Vol. XL, p.16–22. (in Russian)
3. Address-calendar of the fortress of Vladivostok in the Primorsky region for the year 1900. (1900). Vladivostok: Printing House of the Vladivostok Regional Board, p. 107. (in Russian)
4. Commemorative book on the Primorsky region for 1912. (1912). Vladivostok: Publication of the Primorsky Regional Statistical Committee. (in Russian)
5. The 'Distant Outskirts' newspaper, No. 2466, 1915. (in Russian)
6. Tolkacheva, A.A. (2016). Georgy Romanovich Yunghendel and his activities in Vladivostok. [Online] Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 2(54). http://archvuz.ru/en/2016_2/5/ [May 15, 2021]. (in Russian)
7. Obertas, V.A. (2015) Architecture of the Russian Far East of the 17th-early 20th century. Vladivostok: Rhea. (in Russian)
8. Overview of the Primorsky Region [by year]. Appendix to the Most Comprehensive report. (1876–1916). Vladivostok: Printing house of the Primorsky Regional Board. (in Russian)
9. Tolkacheva, A.A., Likhansky, Yu.I. (2021) Spiritual consistory in the city of Vladivostok: architectural projects and implementation. [Online] Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 1(73). http://archvuz.ru/en/2021_1/10/ [May 15, 2021]. (in Russian)



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).

4.0 Всемирная

Дата поступления: 17.05.2021