

Н. В. Котляр¹

Д. С. Замошина²

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Вольная гавань: общественная жизнь дореволюционного Владивостока

В статье изучаются общественные организации (некоммерческие общества и союзы) Владивостока в 1870–1917 гг. Деятельность организаций, направленная на решение наиболее актуальных вопросов жизни города, отражает динамику его развития в периоды действия порто-франко (вольной гавани, свободного порта) в 1862–1900 и 1904–1909 годах. По мере развития города острой проблемой были вопросы хозяйственного обустройства, культурного досуга; с началом 1900-х – спортивного досуга и улучшения быта. Авторы приходят к выводу об активности местного населения, поддержке местного самоуправления, формировании общей стратегии муниципальной политики, «обратной связи» населения и власти.

Ключевые слова и словосочетания: общественная организация, общество (союз), история Дальнего Востока, Владивосток, свободный порт (вольная гавань).

N. V. Kotlyar

D. S. Zamoshina

Vladivostok State University of Economics and Service
Vladivostok. Russia

Free harbour: the social life of pre-revolutionary Vladivostok

The article examines a public organization (non-profit associations and unions) of Vladivostok in 1870-1917. The Activities of organizations aimed at solving the most urgent problems of the city, reflects the dynamics of its development in the periods of Porto Franco (free port, free port) in 1862-1900 and 1904-1909. As the city's most acute problem were the issues of economic teaching disorder, cultural activities; early 1900s - sports and leisure improvement would be. The authors come to the conclusion about the activity of the local population, support for local government, the formation of the General strategy of municipal policies, feedback of the population and the authorities.

Keywords: public organization (unit), leisure, history of the Russian Far East, Vladivostok, free port (free harbour).

¹ Котляр Надежда Васильевна – канд. ист. наук, доцент кафедры международного бизнеса и финансов; e-mail: galactotes@gmail.com.

² Замошина Дарина Сергеевна – магистрант кафедры международного бизнеса и финансов; e-mail: daryalka@list.ru.

В 2015 г. Владивосток получит статус свободного порта, который даст право беспорочно ввозить и вывозить некоторые виды товаров. Согласно разработанному Минвостокразвития законопроекту «О свободном порте Владивостока» проект создан в Приморье на 70 лет и будет представлять собой ОЭЗ, разделенную на четыре специализированные территории: портовую (в том числе аэропорт Владивостока), промышленную, научно-внедренческую и туристско-рекреационную [1]. Как отмечают эксперты, новые возможности края будут интересны целому ряду государств Азиатско-Тихоокеанского региона, в числе которых Китай, Южная Корея и Япония. В истории Владивостока уже был реализован порто-франко (ит. – «свободный порт», «вольная гавань») с 1862 по 1900 и с 1904 по 1909 годы. Историки считают, что тогда столица Приморья стала одной из главных морских гаваней России в начале XX века: свободный порт Владивосток, имеющий 40-летний опыт порто-франко в царской России, по сути, вернет свой исторический статус [2].

Обращение к историческому опыту представляется актуальным, учитывая необходимость изучить динамику развития вольного города, изменения, которые коснулись общественной жизни, потребности, возникавшие в этот период. Среди всего многообразия общественной жизни дореволюционного Владивостока, различные стороны которой подробно изучены дальневосточниками, остановимся на общественных организациях. Дореволюционная общественная организация (союз, общество) значительно отличается от современного аналога: добровольные объединения, деятельность которых приносила коммерческую прибыль, были общественно и государственно полезны. Общественные организации этого времени демонстрируют отношение власти к обществу, активность горожан, усилия представителей высших чинов по обустройству жизни в городе и крае. Как предмет исследования общественные организации, а именно количество организаций; основные направления их активности; задачи, которые они выполняли в своей области, дают определенную картину общественной жизни в условиях быстрого развития торговли и насыщения товарами, открытия производств и резкого увеличения численности населения.

Обозначая хронологические рамки периодами действия порто-франко в 1862–1900 и 1904–1909 гг., предполагается, что сферы деятельности дореволюционных общественных организаций и результаты их работы отражают потребности городского жителя. Предмет исследования дает возможность выявить, в чем конкретно выражались насущные потребности города в условиях открытого порта. Дополнительной задачей будет сравнение между собой двух указанных периодов в истории Владивостока и функций общественных организаций, что позволит отследить общую динамику изменений общественных интересов горожан.

Неразвитость путей сообщения во второй половине XIX в. сменилась ростом потока переселенцев в результате организации морского сообщения с Дальним Востоком на рубеже XIX–XX вв. и переселением, инициированным столыпинской аграрной реформой в начале XX века. В 1860–1870-х гг. во Владивостоке проживали русские купцы, ещё недавно бывшие крестьянами или отставными военными, иностранные предприниматели (некоторые из них были «весьма аван-

тюрного склада характера»), офицеры морские и сухопутные, немногочисленные гражданские чиновники, основное население составляли нижние чины на службе и в отставке [3]. Преобладающие среди населения «лица, состоящие на государственной службе и переселенцы», были главными потребителями иностранного товара во Владивостоке. Иначе говоря, отмена только что дарованного порто-франко, «вызванного насущными жизненными потребностями всех жителей», могла отразиться на всей Приморской области: «жизнь вздорожает», «особенно поднимутся цены на отдельные предметы, обложенные пошлиной», – пишет П.Ф. Унтербергер, военный губернатор Приморской области 1888–1897 гг., Приамурский генерал-губернатор 1905–1910 гг. [4. С. 215, 217]. Потребность снабжения товарами, везти которые с Запада было невозможно, в свою очередь, могла поставить под вопрос заселение региона.

К 1880 г. во Владивостоке проживало 8418 чел., из которых около 3% населения состояли в общественных организациях. В 1900 г. в составе общественных организаций было около 6% населения города (38 000 чел.); в это время треть жителей города составляли военные, еще треть – китайцы [5. С. 3]. На протяжении всей истории города динамика открытия общественных организаций не следует тенденции увеличения населения. Общественных организаций во Владивостоке в 1860–1917 гг. насчитывалось не менее 43, из них организаций, начавших действовать до 1900 года, – 25. Из 18 обществ, открытых в период 1900–1917 гг., большую часть составили благотворительные и «вторичные» организации (клубы, «собрания на семейных началах», кружки при собраниях). Новые направления с 1900-х и в период «закрытия» города были реализованы только 5 организациями: Общество спорта (1907), Общество содействия и устройства детских развлечений и занятий в г. Владивостоке; Общество благоустройства дачных мест в окрестностях Владивостока (1910); Дальневосточный отдел Императорского Всероссийского Аэро-клуба (1910); Владивостокский отдел «Всероссийской лиги борьбы с туберкулезом (1911); Хоккей-клуб (1913), Яхт-клуб (1914). Продолжая сравнение последовательности открытия и/или утверждения устава до и после 1900 г., отметим, что во Владивостоке основные направления частной некоммерческой деятельности реализованы и получили уставную основу еще до конца XIX в.

Очевидно, период массового открытия общественных организаций должен свидетельствовать о материальном благополучии жителей (членский взнос участника организации составлял в среднем 5 руб. в год). Участие в нескольких организациях, распространенное на рубеже XIX – нач. XX вв., также было возможно для состоятельных горожан. Интересно, что оформление юридической базы общественных организаций дореволюционной России (издание Временных правил об обществах и союзах 4 марта 1906 г., то есть повсеместное разрешение создавать организации) в несколько раз увеличило количество общественных организаций по всей России, но не увеличило число обществ Владивостока.

В числе открытых в начале XX в. во Владивостоке в первую очередь преобладают клубы (собрания) – учреждения, которые «носили на себе сословный характер» [4. С. 302] и возникали по мере увеличения разных социальных слоев насе-

ления города и их потребности в культурном досуге. Вторые по численности – благотворительные и организации помощи воинам, количество которых резко увеличилось после Русско-японской войны.

В открытии собраний (клубов) прослеживается общая динамика: чем больше населения, тем больше объединений такого рода. Когда в начале 1900-х годов горожане встретились с материальными затруднениями, собрания заменяли кружками музыкального, певческого, театрального искусства, существовавшими по всему городу, в том числе и в гарнизоне Русского острова. Общественное, Морское, Гарнизонное, Коммерческое, Офицерское собрание 10-го В.-С. Стрелкового полка, Собрание приказчиков (Пушкинский театр) объединяли разные слои общества, обязательно совмещая времяпрепровождение с благотворительными спектаклями и концертами, балами и маскарадами, новогодними празднествами и литературными вечерами, сборами и лотереями-аллегри и т.д.

Преимущество в открытии «вторичных» обществ (обществ, основанных «при собрании») в помещении, как правило, музыкальных и сценических кружков можно объяснить тем, что устраивались они при уже действующих собраниях (клубах), поскольку каждый действующий клуб нуждался в собственном театрально-музыкальном коллективе. Тенденцию «вторичных» продолжают «отделы» – отделения уже действующего благотворительного общества, как правило, одного из его направлений деятельности, получившего юридическую самостоятельность с утверждением устава.

Анализируя социальный состав общественных организаций дореволюционного времени, можно с уверенностью сказать, что все те, кто составляет основу активного городского населения – высшие чины, представители интеллигенции, купеческого сословия, военные и мещане, – состояли в каких-либо общественных организациях (в среднем, от 2 до 7 одновременно; в общественных организациях дореволюционного Владивостока состояло от 40 до 120 чел.; самым крупным было Собрание приказчиков Владивостока, объединившее 275 чел. к 1904 г.) [6]. Выбор организаций, безусловно, зависел от личных приоритетов, профессии, «долга службы», увлечений. Например, начальник Владивостокского торгового порта Таубе Георгий Николаевич накануне Первой мировой войны был командором Владивостокского Яхт-клуба; одним из директоров Владивостокского общества любителей охоты; заместителем председателя Владивостокского окружного правления Императорского общества спасания на водах; рядовым членом Приморского областного комитета по сбору пожертвований на воздушный военный флот.

Действие общественной организации открывалось в той области, где было необходимо работать сообща. Исключение составляют благотворительные общества, которые создавались учредителями как фонд, из которого будут черпаться средства. В Дальневосточном регионе лечебно-благотворительные общества были первыми обществами, а потому принимали те меры, которые признавали безотлагательными: направляли средства общества на самые острые нужды города, в котором действовали. Владивостоку, не имевшему на момент учреждения в нем благотворительного общества, начальных учебных заведений, требовалась школа. Окончательное устройство бесплатной школы в доме приходского попечительства

здешней церкви состоялось в 1876 г. Полуразвалившееся здание не соответствовало своему назначению, поэтому к 1 января была построена новая школа на 29 детей [7. С. 110].

Быстрый рост числа горожан обострил, прежде всего, вопросы обустройства города. Проблемы, которые решались при небольшой плотности населения, превратились к концу XIX века в серьезную проблему. История показательна на примере Общества врачей Южно-Уссурийского края (1892), которое взяло на себя инициативу в устройстве пастеровской станции во Владивостоке. Насущная потребность в таком учреждении чувствовалась как администрацией, так и всеми слоями общества; «благодаря общим усилиям и общему сочувствию, почти без затрат от казны, создано это высокополезное учреждение, и Край освободился от необходимости посылать укушенных бешеными животными в Японию» [5. С. 29]. Параллельно решению насущных вопросов развивался культурный досуг портового города. Например, в открытом в 1897 г. Яличном обществе Золотого Рога, созданном служащими морского ведомства, выписали 12 яликов из Кронштадта. По замыслу учредителей, «ялики явились конкурентами китайских шампунок» [7. С. 253] и значительно изменили вид спортивной гавани Владивостока.

Вольные пожарные общества отличает особая их приближенность к сфере интересов городского хозяйства Дальнего Востока, почти половина убытков которого в 1870–90-х гг. составляли пожары [8. С. 143]. Вольные пожарные общества представляли собой объединения обывателей-домовладельцев, целью которых было сохранить имущество или, по возможности, избежать больших убытков. Принцип работы вольной пожарной команды прост: на двери добровольного дружинника укреплялся отличительный знак – пятиконечная черная звезда, которая прибывала к наружным воротам квартиры каждого дружинника, чтобы постовые каждый раз в случае пожара могли известить добровольного пожарного. Воду для тушения пожаров брали из Амурского залива и Золотого Рога.

Во Владивостоке Вольное городское пожарное общество было создано на основе ходатайства городской думы в 1897 г.; с этого времени около 30 чел. немущих дружинников содержались за счет А.К. Высоцкого, председателя дружины [9, 10]. Общество содержало пожарный обоз и дружину исключительно на средства, добываемые путем устройства разных спектаклей, концертов, маскарадов, увеселительных прогулок и т.п. (в саду общества по ул. Лазаревской был построен летний театр); и уже второстепенными статьями дохода были частные пожертвования и взносы [11]. Постановлением городской Думы от 17 июня 1911 г. вольнопожарному обществу указано число платных гуляний в саду не ограничивать [12]. С 1904 г. вольная дружина прикомандирована ко второму стрелковому полку и поставлена на довольствие [9, 10].

На рубеж XIX–XX веков пришлось изменение внешних и внутренних условий региона – от политических до инфраструктурных. В 1898 г. Россия арендовала у Китая часть Ляодунского полуострова, где появились порт Дальний (Далянь) и военная база Порт-Артур. «Они вскоре оттянули на себя внимание и властей, и бизнеса. Порт Владивостока захирел, в упадок стал приходить и сам город» [13].

1 января 1901 г. вступил в силу закон от 10 июня 1900 г., отменивший беспошлинный ввоз товаров в порты побережья. Неблагоприятные условия тревожного времени затруднили подвоз товаров сухим путем через Сибирь. «Товар если дешевле не обходится, то совершается, в общем, с не меньшей, чем сухим путем, скоростью... а во Владивостоке и Николаевске с закрытием порто-франко и введением таможенной пошлины на иностранные товары сократился против прежнего» [14. С. 25]. Из доклада военного губернатора Приморской области Н.М. Чичагова 15 января 1903 г.: «Из городов Приамурья сильнее других пострадал Владивосток, в коем неожиданно нахлынувший кризис нанес коммерческому миру весьма существенный материальный ущерб, некоторых же лиц торгового сословия и совсем разорил» [15].

В это время шло обустройство городского быта и спортивного досуга, самых популярных сфер общественных организаций. Так, деятельность Общества содействия и устройства детских развлечений и занятий в г. Владивостоке (1910) сегодня отнесли бы к области самоуправления или педагогическим находкам средней школы. Дело в том, что горожане устроили общество, чтобы обеспечить детям нескольких ближайших улиц площадки для игр, детские сады, катки. В отсутствие собственной площадки представители организации получали разрешение Владивостокской городской управы об использовании для детских игр парка в саду у памятника Завойко (с продажей чая, молока, воды, бутербродов) [15], а уже в год своего открытия организация распространяла свою деятельность и на учащиеся городских школ.

В этом же районе, обозначенном по уставу как «окрестности», в 1910 г. открылось Общество благоустройства дачных мест в окрестностях Владивостока, которое планировало содействовать лучшему содержанию существующих и проведению новых улиц и прочих путей сообщения, дачных местностей; установлению освещения, водоснабжения и прочих удобств; устройству купален и парка. Интересно, что, получив с согласия Городского Управления право производить санитарные осмотры канав, прудов, дворов, колодцев, общих, а также и на участках дачевладельцев, отхожих мест, помойных ям и т.п., общество, по уставу, не передавало результаты этой деятельности администрации [16]. После революции 1917 г. эстафету подхватил образовавшийся союз обществ дачных местностей «Седанка», «Океанская», «19 верста», «26 верста», или «Сад-город».

Итак, Владивосток был занят решением собственных проблем и развитием культурного досуга, не требующего значительных пожертвований и отвлечения от службы. Насущные проблемы касались в основном вопросов хозяйственного обустройства: проблемы выплывали ежедневно и умножались на количество быстрорастущего населения и процессы урбанизации Дальнего Востока России в XIX – нач. XX в. Активность местного населения опережала действия местной власти, но это обеспечивало поддержку самоуправления. Тот факт, что представители местной власти сами создавали общественные организации, формировал общую стратегию муниципальной политики и «обратную связь» населения и власти. Начиная работу по решению острейших проблем в социальной, культурной, хозяйственной жизни города, общества объединяли горожан различных чинов, проис-

хождения и рода занятий определенной сферой интересов, деятельности, что способствовало сплочению его жителей.

Исторические и геополитические условия развития современного Владивостока требуют решения самых острых проблем порта и его коммуникаций, большинство из которых имеют основы в области мировой экономики. Для привлечения транзита с других морей необходимо развивать инфраструктуру конечного пункта Транссибирской железнодорожной магистрали, в настоящее время отстающего, как и показатели перевозочных процессов в России, от мирового уровня [17. С. 62]. Активное расширение портовых мощностей Владивостока при развитой логистической системе страны будет означать поддержание роста экономики и обеспечит выход на международный рынок, позволит стать полноценным конкурентом на международной арене [18. С. 79]. В свою очередь, строительство объектов, предусмотренных государственными программами федерального, отраслевого и регионального уровней, позволит осуществлять расширение, реконструкцию и техническое перевооружение производственных мощностей специализированных производств рыбной промышленности [19. С. 313]. Как один из видов свободной экономической зоны свободный порт, упрощая таможенный режим, а значит, снижая издержки бизнеса, получит серьезный импульс развития. При этом условия развивающегося российского региона, постоянной нехватки финансовых и людских ресурсов, остроты социальных и политических противоречий, вернувшиеся на новом этапе развития, требуют обращения к опыту эффективных общественных конструкций как фундаменту для финансовых решений. Социальное благополучие и согласие в обществе, основанном на доверии и ответственности, включая доверие населения государственным и общественным институтам, требует личного участия каждого и непосредственной заинтересованности в благополучии города.

-
1. Порто-франко: территория свободы для свободного города (интервью Первого заместителя главы Минвостокразвития Александра Осипова) [Электронный ресурс] // Информационное агентство Apr Press. – 2015. – 16 апреля. Режим доступа: <http://aprpress.com/power/13268-porto-franko-territoriya-svobody-dlya-svobodnogo-goroda>.
 2. Авдеев, Ю. Ходит призрак по Приморью, призрак порто-франко... / Ю. Авдеев // Новая газета. – 2014. – №267.
 3. Позняк, Т.З. Развезть скуку провинциальной жизни: общественный досуг в городах дальневосточной окраины в 1850–1870 гг. / Т.З. Позняк // Россия в АТР. – 2015. – №1. – С. 81–93.
 4. Унтербергер, П.Ф. Приморская область 1859–1898 гг.: очерк / П.Ф. Унтербергер. – СПб., 1900. – 392 с.
 5. Чичагов, Н.М. Всеподданейший отчет Военного губернатора Приморской области генерал-лейтенанта Чичагова за 1900 год / Н.М. Чичагов. – Владивосток, 1901. – 47 с.

6. Котляр, Н.В. Создание общественных организаций на Дальнем Востоке в конце XIX – нач. XX в.: правовые нормы и практика / Н.В. Котляр // Вестник Волгоградского государственного университета. – 2014. – №2. – С. 21–31.
7. Матвеев, Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока / Н.П. Матвеев. – Владивосток, 1990. – 513 с.
8. Сергеев, О.И. Местное самоуправление на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – начале XX в.: очерки истории / О.И. Сергеев, С.И. Лазарева, Г.Я. Тригуб. – Владивосток, 2002. – 296 с.
9. Дальний Восток. – 1904. – 15 февр. – № 36.
10. Дальний Восток. – 1904. – 28 февр. – № 47.
11. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 702. Оп. 3. Д. 311. Л. 4.
12. РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 864. Л. 240.
13. Авченко, В. Страсти по порто-франко. «Свободный порт» во Владивосток: мифы и факты / В. Авченко // Новая газета во Владивостоке. – №270. – 15 января.
14. Чичагов, Н.М. Обзор Амурской области за 1902 г. (Приложение к всеподданнейшему отчету по Амурской области за 1902 год). Печатано по распоряжению Военного Губернатора Амурской области. – Благовещенск, 1903.
15. РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 654. Л. 463.
16. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 3. Д. 384. Л. 357–366.
17. Сидорюк, И.В. Роль международных транспортных коридоров в экономике Приморского края / И.В. Сидорюк, Е.В. Красова // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2012. – №1. – С. 52–63.
18. Латкин, А.П. Инновационная составляющая как ключевой фактор стратегии развития российского Дальнего Востока и интеграции в экономическую систему АТР / А.П. Латкин, Р.И. Гриванов // Экономика и менеджмент систем управления. – 2014. – Т. 14, №4. – С. 79–86.
19. Ворожбит, О.Ю. Экономические проблемы регионов и отраслевых комплексов / О.Ю. Ворожбит // Проблемы современной экономики. – 2009. – №2(30). – С. 311–313.