

текст
Алина Иванова
 Тихоокеанский
 государственный
 университет (Хабаровск)
 text
Alina Ivanova
 Pacific National University
 (Khabarovsk)

Исследование
 выполнено за счет гранта
 Российского научного
 фонда № 24-28-20354,
[https://rscf.ru/
 project/24-28-20354/](https://rscf.ru/project/24-28-20354/) и
 Министерства образования
 и науки Хабаровского
 края (Соглашение
 № 119C/2024)/

Acknowledgements: The
 study was supported by
 a grant from the Russian
 Science Foundation
 No. 24-28-20354,
[https://rscf.ru/
 project/24-28-20354/](https://rscf.ru/project/24-28-20354/)
 and the Ministry of
 Education and Science of
 Khabarovsk Krai (Agreement
 No. 119C/2024)

Статья посвящена истории создания оборонительной линейной структуры Амурского бассейна (1906–1914) и основана на новых материалах, выявленных в фондах Российского государственного архива Военно-морского флота, Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ) и Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА). Работа выполнена при поддержке Российского научного фонда в рамках исследования «Военная тема в архитектурно-пространственном освоении Дальнего Востока». Рассматриваются предпосылки создания Амурской речной флотилии, руководящая роль Комитета по организации береговой обороны (Санкт-Петербург), выбор места для базы флотилии под Хабаровском и проблемы с землеотводом, а также строительство временных баз под Сретенском и Благовещенском.

Ключевые слова: Амурская речная флотилия; Де-Ливрон; Гаусман; Казарменная комиссия. /

The article is devoted to the history of the creation of the defensive linear structure of the Amur basin (1906–1914). It was written on the basis of new materials discovered in the archives of the Russian State Archives of the Navy, the Russian State Archives of the Far East and the Russian State Military Historical Archive with the support of the grant of the Russian Science Foundation "Military Theme in the Architectural and Spatial Development of the Far East". The article examines the prerequisites for the creation of the Amur River Flotilla (ARF), the leadership role of the Committee for the Organization of Coastal Defense (Saint Petersburg), the choice of the location for the ARF base near Khabarovsk and problems with land allocation, as well as the construction of temporary ARF bases near Sretensk and Blagoveshchensk.

Keywords: Amur River Flotilla; De-Livron; Gausman; Barracks Commission.

Организация военного строительства на среднем Амуре в начале XX века / Organization of military construction on the Middle Amur at the beginning of the 20th century

Введение

Возведение укрепрайона на берегу Амурского лимана и организацию баз Амурской речной флотилии (АРФ) на среднем Амуре можно рассматривать как убедительный пример военного урбанизма, обеспечивающего заселение, индустриальное и культурное развитие восточных территорий Российской империи накануне Первой мировой войны и социальных катализмов 1917–1922 годов.

Зимовки и базы АРФ, основанные в Сретенске, Благовещенске и Хабаровске, помимо выполнения основной функции – защиты территориальной целостности Российской государства, являлись «точками роста», так как к их созданию, кроме членов Адмиралтейского совета, опытных морских офицеров и военных инженеров, были привлечены профессиональные кадры петербургских оборонных заводов.

Особенно интересен опыт обустройства базы АРФ под Хабаровском. На пике расцвета (1915) база представляла собой двухуровневую структуру: внизу, по берегам Осиповского затона (рис. 1, а, б), размещались бараки и мастерские Балтийского завода, сам экипажный городок, состоявший из 3–4 десятков кирпичных и деревянных построек, был разбит на верхнем плато (рис. 1, в, г). На крутом спуске к Амуру было возведено еще около 10 кирпичных казарм и складов (рис. 1, д, е). Удивительно, что организация такого скромного, даже по хабаровским меркам (не говоря о масштабах гигантской империи), поселка, потребовала столько усилий высокопоставленных особ и запустила такие сложные бюрократические процессы согласований между Петербургом и Хабаровском.

На этом локальном примере можно понять механизмы выстраивания баланса между множеством различных инстанций (морским ведомством, Канцелярией генерал-губернатора Приамурского края, командованием Приамурского военного округа, Окружным инженерным управлением, казарменными войсковыми комиссиями и проч.), между военно-стратегическими государственными интересами и сложившимся образом жизни местного гражданского населения, между планами петербургских военных чиновников и жесткими дальневосточными реалиями. Столкнувшись с экстремальными

природно-климатическими условиями (сокрушительные ледоходы, паводки, наводнения, тайфуны, сильные морозы со штормовыми ветрами), с тотальным дефицитом всего самого необходимого и острой нехваткой рабочих рук, обостренной разворачивающимся в Приамурском крае масштабным железнодорожным строительством, морские офицеры и военные инженеры смогли в сжатые сроки реализовать план обороны Амура и построить образцовый экипажный городок, до сегодняшнего дня остающийся самым романтичным районом Хабаровска.

Русские морские офицеры делили Амур на три части в зависимости от возможности прохождения судов с разной осадкой: нижний Амур с лиманом – от Николаевска до Хабаровска (осадка до 10 футов); средний – от Хабаровска до Благовещенска (осадка не должна превышать 4,5 фута); верхний – от Благовещенска до станции Покровская (осадка 3 фунта). Длина Амура от Николаевска до Благовещенска составляла 1807 верст, а от Благовещенска до Покровской – 838, «выше Аргунь играет значение пограничной реки, а Шилка лишь как подъездной путь» [1, с. 5].

Географические рамки статьи ограничены средним Амуром, хронологические – заданы датой утверждения Николаем Вторым решения об организации флотилии (21.07.1906) и первой зимовкой сформированной речной флотилии в Сретенске (1909).

Основная цель статьи – выявить предпосылки создания и инструменты организации баз АРФ на среднем Амуре в 1906–1909 годах. Методика работы включает изучение материалов из архивных фондов, а также натуальные обследования гарнизонных построек начала XX века в Хабаровске и Николаевске-на-Амуре. Источниковой базой этой статьи послужили фонды 422 (Особый комитет по организации прибрежной обороны), 1237 (Штаб Амурской речной флотилии) Российского государственного архива Военно-морского флота (РГАВМФ) и 702 (Канцелярия генерал-губернатора Приамурского края, 1861–1920).

Большинство дел, включая проекты казарм для хабаровской базы речной флотилии, выявлены впервые. Огромное количество документов, собранных в фонд 422 РГАВМФ, доступны исследователям в виде микрофильмов,



^ < Рис. 1. Фотофиксация Осиповского затона.
Хабаровск, 05.07.2025:
а – общий вид затона;
б – склон сопки и береговая линия;
б – одноэтажная казарма, ул. Руднева;
г – двух- и трехэтажные казармы, ул. Краснофлотская;
д – руинированная казарма на подъеме от затона к базе;
е – руины казармы на склоне сопки. Фото автора

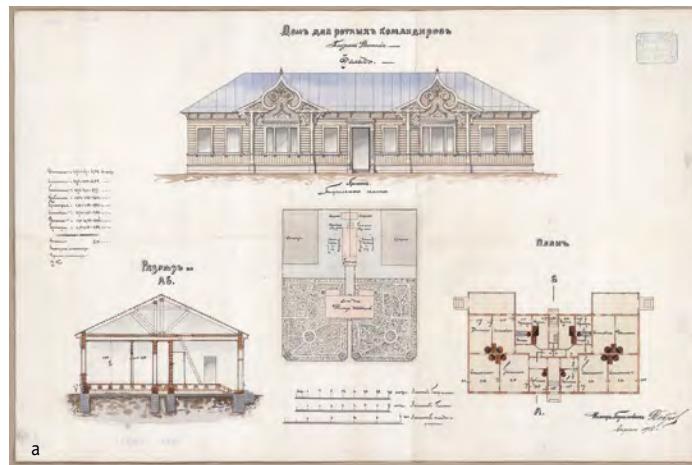
что значительно облегчает работу, но делает невозможным указание страниц в ссылках. Статья написана на основе протоколов заседаний Комитета по организации береговой обороны (Санкт-Петербург) и еженедельных рапортов начальников флотилии с амурских берегов в Адмиралтейство. Объединение этих, параллельно развивающихся нарративов, позволяет включить локальный дальневосточный кейс в судьбу империи.

Амурская речная флотилия неоднократно привлекала внимание профессиональных историков и краеведов-любителей: еще в 1976 году в журнале «Россия и АТР» была опубликована статья И. С. Рудакова под лаконичным названием «Амурская речная флотилия». Исследователи в основном рассматривают флотилию в прямом смысле, как совокупность вооруженных кораблей, пароходов, буксиров и барж. Архитектурно-пространственное оформление вопроса изучено фрагментарно: четыре краснокирпичные постройки хабаровской базы АРФ, расположенные на ул. Руднева (здание службы связи,

две казармы и офицерский флигель), внесены в свод памятников Хабаровского края. Однако описание отдельных объектов не дает целостной картины организации и строительства самостоятельной градостроительной единицы, которой являлась база АРФ.



^ Рис. 2. Схема Амурского бассейна. Чертитла Елизавета Самсонова



Мы по возможности стараемся избегать формата «пересказ Википедии», поэтому во введении ограничимся кратким упоминанием основных персонажей, стоявших у истоков «амурского проекта». Прежде всего вспомним капитана 2-го ранга Михаила Коронатовича Бахирева, назначенного в 1906 году начальником флотилии рек Амурского бассейна. Первым командующим Амурской речной флотилией с ноября 1908 по август 1910 года был капитан 1-го ранга Анатолий Алексеевич Кононов. Важной фигурой в нашем сюжете является член Адмиралтейского совета адмирал Карл Карлович Де-Ливрон (есть различные версии написания его фамилии, мы придерживаемся варианта, использовавшегося в официальной переписке). Де-Ливрон с 15 января 1906 года занимал должность председателя Особого комитета по организации Амурской флотилии (Санкт-Петербург) и с 23 мая 1908 года возглавлял Особую комиссию по выбору места АРФ (Хабаровск). Именно он принимал основные решения по организации баз флотилии и контролировал ход работ. Кроме военных моряков, хотелось бы упомянуть генерал-лейтенанта от артиллерии Иосифа Карловича Гаусмана, с 1882 по 1912 год отвечающего за работу Комиссии по устройству казарм при Военном совете Российской империи, а с 1912 по 1917-й возглавлявшего Главное управление по квартирному довольствию войск. Бахирев работал на Амуре, Гаусман – в Петербурге, а Де-Ливрон был медиатором между этими локациями, максимально удаленными друг от друга по разным краям империи.

Si vis pacem, para bellum. Обоснование проекта Амурской обороны

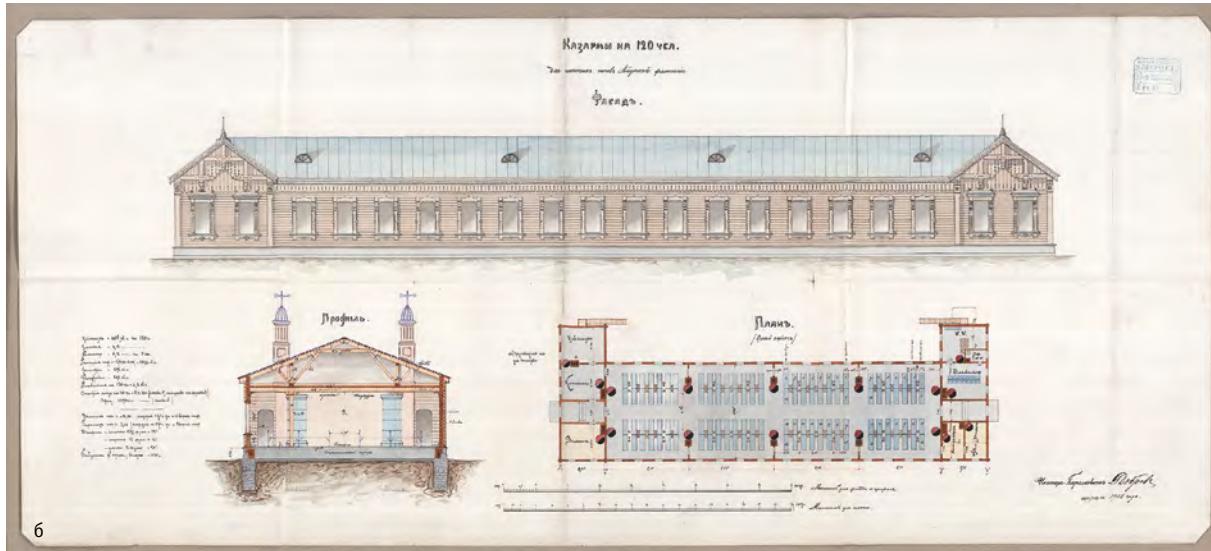
В докладе о «нуждах Амурской флотилии» Де-Ливрон упоминал, что «вопрос об организации охраны пограничной реки Амур имеет свою 50-летнюю историю. Дело все откладывалось, пока бомбардировка Благовещенска в 1900 году китайцами не заставила начать безотлагательное сооружение военно-морской силы в виде речной флотилии» [2]. Замысел обороны Амурского бассейна, возникший еще в конце XIX века, разрабатывался межведомственной комиссией под руководством генерал-лейтенанта Н. Е. Нидермиллера

в 1902–1903 годах, но основной интерес правительства до 1905 года был направлен на обустройство незамерзающих портов на Желтом море. Потеря Тихоокеанской эскадры и Порт-Артура заставила Петербург осознать серьезность проблемы безопасности восточных рубежей империи. Де-Ливрон в 1909 году докладывал, что «целая серия мелких и крупных показателей с Дальнего Востока заставляют думать о неизбежности войны с японцами и китайцами. Мы, Россия, не имеем ни малейшего права доверяться дружелюбно-коварным уверениям наших соседей. Наше дело во всеоружии готовиться встретить всякие, могущие быть, случайности и твердо усвоить себе истину, что чем скорее мы будем готовы, тем дальше отодвинем надвигающийся взрыв» [2].

М. К. Бахирев, вероятно, лучше всех в Адмиралтействе представлявший реальную обстановку в Приамурском военном округе (ПВО), призывал Петербург принять неотложные меры по укреплению Амурского бассейна и созданию боеспособной флотилии, «чтобы при возможно близкой войне мы оказались более подготовленными, более опытными и лучше знающими реку, чем наш будущий противник» [1, с. 8]. Указывая на полнейшее бездорожье (Амурская железная дорога будет достроена только в 1914-м), в докладных записках 1907 года он подчеркивал роль пограничного с Китаем Амура как единственной транспортной артерии, связывающей дальневосточные войска с Россией.

Амурский бассейн, помимо великой реки, ведущей от Тихоокеанского побережья вглубь континента, включает важные притоки: р. Уссури, по которой через озеро Ханка и р. Раздольную можно добраться до Амурского залива и зайти в тыл Владивостока; р. Сунгари, соединявшую Приамурский военный округ с Маньчжурией (рис. 2).

Участок среднего Амура казался наиболее опасным, так как Уссури и Сунгари служили «естественными путями для передвижения неприятеля» [1, с. 5]. По Сунгари противник мог быстро добраться до Харбина, что ставило под удар весь проект КВЖД. Бахирев предупреждал Адмиралтейство: «...возможная вещь, что китайцы и японцы теперь строят и собирают на верхнем Сунгари речные канонерки, которые, при несчастливом для нас начале



«Рис. 3. Проекты инженера-полковника П. И. Доброва для базы Амурской речной флотилии в Хабаровске, апрель 1908 года: а – фасад, разрез, планы дома для ротных командиров [4]; б – фасад, планы казармы на 120 матросов [5].»

войны, легко могут появиться на Амуре и препятствовать не только подвозке припасов для армии, но и передвижению самих войск по реке» [1, с. 2].

Де-Ливрон, в свою очередь, опасался, что «натиск на Приморский край и ея ключ – Хабаровск» готовится из Цицикара через р. Айгунь на Благовещенск и с одновременной блокадой Владивостока и диверсиями через лиман на Николаевск это «может привести к отделению всей области, если не приготовиться дать отпор» [2].

Базы флотилии решено было разместить на среднем Амуре (предполагалось одновременное укрепление Николаевска с целью защиты Амурского лимана). Характер реки не внушил оптимизма. Бахирев сообщал об извилистых фарватерах при большом течении: «...скорость течения Амура такова, что якоря в 12 и 8 пудов, прибывшие с Сормовского завода, оказались легкими и потребовали замены на 18–19 пудов» [1, с. 13].

Хроника подготовительного периода (1906–1907)

В июне 1906 года в рамках Совета государственной обороны было организовано Особое совещание для окончательной программы создания АРФ. 21 июля 1906 года император Николай Второй утвердил решение Особого совещания об организации флотилии, которую на первых порах из соображений конспирации именовали Сибирской, о чем следует помнить, изучая архивные каталоги в поисках информации. В декабре 1906 года был образован Особый комитет для постройки флотилии под руководством адмирала К. Де-Ливрона. Пока комитет заседал в Петербурге, М. К. Бахирев занимался рекогносцировкой местности. Судя по подробным докладным запискам 1907 года, он досконально изучил всю гигантскую реку с целью найти оптимальные места для организации баз АРФ.

Бахирев четко обозначил первостепенный критерий для выбора места: «...базы должны быть вне досягаемости выстрелов орудий с китайского берега» [1, с. 5]. Исходя из главного условия, сразу отвергался исключительно удачный во всех иных отношениях Астраханский затон под Благовещенском («рекомендованный капитаном 2-го ранга Родионовым» [1, с. 5]), расположенный всего в 50 кабельтовых от правого китайского берега Амура. К тому же к этому берегу из глубины Китая подходила

Большая Мандаринская дорога, по которой неприятель мог быстро перебросить войска прямо под Благовещенск. Удобный Биршертовский затон на р. Зее не удовлетворял второму по значимости критерию – возможности сообщения с крупным центром.

Осиповский затон под Хабаровском: плюсы и минусы

Осмотрев весь средний Амур, Бахирев рекомендовал для организации затона Воронежскую протоку к северу от Хабаровска («по реке 15 верст, по берегу – 12, по прямой воздушной линии – 10 верст от Хабаровска» [3, с. 25]). Сам город и сегодня, как на ладони, просматривается с китайского берега, но дальние предместья его Северного округа и Воронежский хребет с россыпью поселков из-за поворота Амура на северо-восток уходят из обзора.

Помимо удовлетворения основному условию безопасности, выбранное Бахиревым место отвечало и другим требованиям, необходимым для организации стоянки кораблей: «достаточная длина протоки для размещения имеющихся и намеченных к постройке судов» [1, с. 6], защищенность от ледохода и наличие «площадки для постройки зданий выше самого высокого уровня воды Амура» [1, с. 6]. Русские морские офицеры уже имели представление о размахе дальневосточных паводков, регулярно обирающим катастрофическими наводнениями, и амурских ледоходах, сносящих всё на своем пути.

Кроме того, выбранное место, находящееся на одном берегу с Хабаровском, уже было соединено с городом грунтовой дорогой. Предполагалась возможность постройки подъездного пути, «который соединит эту базу с Уссурийской железной дорогой и, следовательно, круглый год с Владивостоком» [1, с. 7]. Сообщение с Владивостоком – главным перевалочным хабом Приамурского края – также являлось необходимым условием при выборе локаций для главной базы АРФ.

Бахирев понимал, что рекомендованная им протока «требует значительных подготовительных и землечерпательных работ для оборудования ее под затон» [1, с. 7], и некоторое время колебался, не предпочесть ли более удобную Малышевскую протоку, расположенную в 64 верстах от Хабаровска. Но решающим оказалось сооб-

ражение о том, что «проведение дорог к Малышевской протоке обойдется дороже, чем все землечерпательные работы в Воронежской протоке, тем более что рабочих рук в деревнях и поселках, можно считать, совсем нет» [1, с. 7]. Капитан оптимистично надеялся, «что местное водное управление возьмет на себя труд по углублению намеченной протоки, так как оно обладает надлежащими землечерпательными снарядами и техническими средствами» [1, с. 7], но в итоге землечерпалки пришлось буксировать по Сунгари из Харбина.

Надо заметить, что правый берег Амура у Хабаровска представляет собой каменистые утесы значительной высоты, круто обрывающиеся в воду (рис. 1, б). Найти место даже для швартовки лодки, не говоря уж об организации стоянки флотилии, там крайне непросто. Поэтому выбирать было особо не из чего. Из-за сильного перепада рельефа сама база строилась на верхней отметке, а корабли и ремонтные мастерские Балтийского завода размещались у воды, в затоне. Примерно такая же двухъярусная структура была у черноморских портов (Одесса, Керчь), где торговые гавани и города, лежащие на плато, связывали многомаршевые лестницы. Подъем от Осиповского затона к базе шел серпантином по густо заросшей сопке (рис. 1, е) и занимал две версты. Матросы (да и офицеры) предпочитали ночевать и жить на судах и в бараках поселка Балтийского завода, жалуясь на изматывающую дорогу к военному городку. Так как артезианские скважины на базе долго не могли добраться до водоносного слоя, воду доставляли бочками из затона; вода с болотным запахом и вкусом была малопригодна для питья и тоже вызывала нарекания. Дефицит воды оказался критичным при частых пожарах, которые приходилось заливать содержимым выгребных ям.

Серьезной проблемой была изолированность базы АРФ. 12 верст до Хабаровска, которые в рапортах казались незначительным расстоянием, на деле обернулись огромными тратами на извозчиков (до 10 рублей в один конец – несусветная сумма даже по меркам легендарной хабаровской дороживицы), необходимостью содержания собственной конюшни и крайне сложной логистикой. В 1916 году третьему начальнику базы вице-адмиралу А. А. Баженову после полугодовой переписки удалось «выманить» у Петербурга два автомобиля «Фиат», но это не решало вопросы снабжения.

Комитеты и комиссии

Тем временем (март 1908) в Петербурге продолжал заседать Особый комитет под председательством Де-Ливрона. «Для технической работы при Комитете» из Либавы был вызван полковник П. И. Добров, отвечавший за строительство порта Александра III. Именно Либава предлагалась в качестве примера для амурской базы. Доброву назначили суточные 3 р. в день и пригласили на заседания комитета, «дабы принять от него сделанные для Комитета чертежи типовых зданий» [2] (рис. 3).

На повестке стояли две первоочередные задачи – окончательно определиться с местом и способом строительства баз. Сначала хотели послать на Амур самого опытного гидротехника, чтобы он помог с выбором локации (т. е. взял бы всю ответственность на себя), но желающих не нашлось. Тогда члены Особого комитета призвали своего председателя лично отправиться на Дальний Восток и посмотреть всё собственными глазами. Де-Ливрону пришлось летом 1908 года ехать в Хабаровск. 4 сентября он рапортовал в Адмиралтейство председателю Особого комитета по организации прибрежной обороны А. В. Кривошеину о том, что выбор места для постоянной береговой базы флотилии представлял «значительные трудности, так как требовал учтывания крайне разносторонних требований: стратегических, военно-морских, строительных и гидротехнических» [3]. Петербург

настаивал на приоритете военно-стратегических соображений над прочими аргументами. Отчасти именно этой установкой объяснялись грядущие конфликты с местным населением и сложности с возведением базы практически на голом утесе.

В дополнение к петербургским комитетам и комиссиям Де-Ливрон и в Хабаровске организовал очередную бюрократическую структуру – Особую комиссию по выбору места АРФ, которая начала работу 23 мая 1908 года («Для разрешения столь ответственной задачи <...> ввиду того, что военно-стратегические соображения заставляли искать подходящего места вблизи Хабаровска, там была составлена под моим личным председательством Особая комиссия из председателей всех заинтересованных ведомств» [2]). От морского ведомства в хабаровскую комиссию входили: командующий отдельным отрядом судов, причисленных к Сибирской флотилии, капитан 1-го ранга Кононов, подполковник Надежный, лейтенант Янович; от Управления при Приамурском генерал-губернаторе – военный инженер капитан Греков, а также по приглашению председателя производитель работ технического надзора Владивостокского порта полковник Заборовский и гражданский инженер титулярный советник Багинов. Именно Багинов в итоге окажется автором большинства проектов краснокирпичных экипажных построек (рис. 1, в, г).

Комиссия костановила свой выбор на месте близ деревни Осиповка, лежащем на берегу р. Амур <...> Хотя местность пересеченная и имеющая уклон, площади для размещения построек хватает» [3, с. 4]. О том, что именно это место год назад настойчиво рекомендовал М. К. Бахирев, Де-Ливрон умалчивает, заключая письмо Кривошеину уверением, что «избранное комиссией место является единственным, удовлетворяющим почти всем условиям задания и заменить его каким-либо другим участком не представляется возможным, ибо все прочие места по Амуру оказались совершенно непригодными. К подготовительным работам требуется приступить немедленно» [2].

Проблемы с землеотводом

Внезапно обозначилось неожиданное препятствие, задержавшее отвод земли под базу и весь ход работ: в Осиповке самовольно поселились корейцы, разбившие огороды и понастроившие сараи. Протоколы хабаровской комиссии, подробно фиксирующие многолетние (1908–1916) перипетии по отводу земельного участка под базу АРФ, хранятся в фонде 702 РГИВА ДВ [3]. Выявление протоколов помогло реконструировать исторический контекст создания базы. Выбранный участок («4 версты по берегу и полторы версты по ширине, всего 600 десятин» [3, с. 4]) находился «в пользовании корейских иностранных подданных, составляя примерно одну треть надела этой деревни» [3, с. 4]. Сначала комиссия полагала, что «тотвот участка под базу не составит затруднения», так как жителям Осиповки можно предоставить землю в другом месте, а семьям – «компенсировать убытки по разработке земли и переносу жилищ» [3, с. 5], но корейцы, «надеясь получить вознаграждения» [3, с. 5], стали быстро возводить новые фанзы и сараи (об этом лично сообщил генерал-губернатор инженер-генерал П. Ф. Унтербергер), а также отправлять в Петербург грамотно составленные жалобы, где уверяли в своей преданности государю и напоминали, что в недавнюю Русско-японскую войну выражали лояльность Российской империи. Эти демарши вызвали негодование хабаровской комиссии, отмечавшей в протоколе от 19.05.1908, что «корейцы не платили налогов и вырубили весь лес на сопках. Все корейцы объяты жаждой наживы в виду начавшихся работ по постройке затона и по железнодорожным изысканиям» [3, с. 15]. В протоколе комиссии

от 23.05.1908 приводятся результаты осмотра Осиповки: «108 домохозяйств, 130 фанз, 76 фанз расположены в одном месте и составляют центр селения, а остальные 54 фанзы до границ с. Воронежского на 5 верст разбросаны в разных направлениях. 176 душ обоего пола... Постройки (фанзы, амбары, конюшни, бараки) в лучшем случае могут быть проданы на дрова, так как в преобладающей массе своей по своей кладке и ветхости не представляют никакой ценности. Средняя стоимость дома корейского типа – 200 р., русского – 800. Стоимость всех построек 22.200107 р.» [3, с. 17]. Однако именно эти фанзы послужили убежищем в первые зимовки 1909–1910 годов для команды и вольнонаемных («12 человек офицеров разместили в фанзах, но зимою часть фанз сгорела благодаря ветхости кан и деревянных от них дымовых труб» [2]).

Комиссия настоятельно предлагала «насильственное выселение, как в 1905 г. с корейцами занявшими землю крестьян с. Воронежского, или компенсацию по 100 р. на семью» [3, с. 17]. Забегая вперед, заметим, что окончательное распоряжение об отводе земли под базу АРФ было утверждено императором только 20 апреля 1913 года. Вся эта пятилетняя эпопея с выселением корейских крестьян как нельзя лучше иллюстрирует комплекс проблем, неизбежно возникающих при заходе силовых ведомств на гражданские территории. Военно-стратегические соображения зачастую противоречат сложившемуся образу жизни, и поиски компромиссных решений затягиваются на неопределенное время.

Кроме злополучной Осиповки, территория будущей базы включала «всё пространство т. н. Заячего острова, расположенного против этого участка, а также всю водную площадь протоки между береговым участком и Заячим островом» [3, с. 4] (рис. 1, а), что вызвало длительные споры с местным населением о порядке рыбной ловли, который до 1914 года безуспешно пытался разрешить приамурский генерал-губернатор Н. Л. Гондатти [3, с. 25].

Выбор способа строительства баз АРФ

Пока тянулась бюрократическая волокита с хабаровским землеотводом, петербургский Особый комитет пытался решить не менее важную проблему с выбором способа строительства базы. Напомним, что до 1882 года основной формой размещения военных являлся так называемый пост в обывательских домах. Переход к призывной армии вызвал необходимость в быстром возведении огромного количества казарм на всей территории гигантской империи – от Белостока и Мерва до Корсакова и Николаевска-на-Амуре, но технологии процесса еще не были отработаны. В каждом военном округе применялись свои приемы, и чем дальше от центра метрополии были дислоцированы подразделения, тем труднее контролировалась ситуация.

Военный министр и член Совета государственной обороны (1905–1909) генерал от инfanterии Александр Федорович Редигер вспоминал, что на востоке ходили «гомерические» рассказы про воровство некоторых военных инженеров, а войска были расквартированы ужасно. Из Приамурского военного округа в Петербург шли рапорты об общей беспечности, небрежности и бесхозяйственности во всех распоряжениях Окружного инженерного управления, заправлявшего строительными делами, и о бездействии командующего войсками округа инженер-генерала Унтербергера по отношению к начальнику инженеров Базилевскому. Крайне медленное и малоуспешное возведение в ПВО казарменных помещений, несмотря на отпускаемые значительные денежные ассигнования, послужили основанием для командировок в округ члена военного совета Якубовского (октябрь 1908).

Наслышанные о нравах, царящих в Приамурском инженерном управлении, члены Особого комитета с первых заседаний пытались найти оптимальную форму строительства. На организацию баз АРФ было выделено полтора миллиона рублей, что на фоне колоссальных трат на крепости Порт-Артура и Владивостокаказалось довольно скромной суммой. Сначала Де-Ливрон попытался подключить военное министерство, мотивируя это тем, что военные активно строят в Хабаровске и имеют там все ресурсы. Однако товарищ генерал-инспектора по инженерной части генерал А. П. Вернандер не захотел связываться со столь хлопотным и малобюджетным начинанием («генерал Вернандер высказал мнение, что такое поручение вообще не желательно» [2]). Получив от военных отказ, члены Особого комитета намеревались «обратиться к коммерческому способу», но тут категорическое возражение последовало со стороны государственного контролера, который не без основания предвидел, что передав всю сумму сразу в руки одного подрядчика, «в случае смерти или исчезновения оного» [2], можно потерять всё до копейки. «Коммерческий» способ традиционно велся практически без отчетности, что давало производителю работ полный карт-бланш.

Казарменная комиссия

Разочарованный главным контролером, Де-Ливрон решился на взаимодействие с комиссией по постройке казарм, так как «принятая этой комиссией система производства работ хозяйственным способом при участии военных чинов, дала прекрасные результаты в отношении качества и в смысле экономии» [2]. На заседание Особого комитета был приглашен негласный руководитель Казарменной комиссии генерал-лейтенант Й. К. Гаусман, который в жесткой форме выдвинул требование полного контроля над финансами и ходом работ. Хабаровская комиссия по постройке казарм АРФ была образована 12 января 1909 года. В ее состав вошли представители Особого комитета, Амурской флотилии, морской строительной части и, кроме того, по назначению генерал-губернатора представители ведомств военного, военно-инженерного, межевого и государственных имуществ. Хабаровская Казарменная комиссия подчинялась непосредственно Гаусману; каждая, даже сама незначительная трата, должна была утверждаться в Петербурге. Ход строительства ежемесячно контролировался, выявленные недостатки и их исправление фиксировались в протоколах. Благодаря этой образцовой отчетности, сохранившейся в фонде Штаба АРФ [1], процесс возведения базы АРФ можно проследить буквально по дням.

Выбор стройматериала

Разобравшись с местом для базы и формой организации строительства, члены комиссии стали спорить о стройматериале. Добров, которому явно хотелось быстрее отдельаться от амурского заказа и вернуться к строительству порта Александра III в Либаве, утверждал, что предполагаемый объем строительства в назначенные сроки можно выполнить только из дерева. На это генерал от инfanterии Протопопов заявил, что «насколько ему известно, по всему Приамурскому краю очень невыгодно строить деревянные дома, так как там имеются какие-то местные условия, от которых деревянные постройки начинают немедленно рушиться и в два года приходят в совершившуюся негодность» [2]. Генералу пояснили, что резкая разность температур, когда одна сторона дома нагревается солнцем, а другая мерзнет в тени, ведет к неравномерной осадке и разрушению строений. Капитан 1-го ранга Кононов возразил, что лично осмотренные им деревянные Айгунские казармы находятся в прекрасном состоянии и не думают разрушаться и что все зависит от того, где и когда рубить лес. Его поддержал капитан 2-го ранга

Янович, напомнивший, что тот же Благовещенск на три четверти застроен деревянными домами и что «если обыватель не боится строить для себя из дерева, так и Комитету нечего бояться» [2]. Тут вспомнили, что время рубки леса на этот сезон уже уплачено, и Протопопов предложил строить из бетона, который хоть и дороже кирпича, но позволяет значительно ускорить процесс, однако столь радикальная мера была отклонена. В конце концов было принято компромиссное решение – строить и деревянные, и кирпичные объекты. В процессе работы над статьей в фонде 409 РГАВМФ впервые были выявлены два проекта, подписанные инженером-полковником П. И. Добровым (рис. 3) и дающие представление о предполагаемой стилистике застройки.

28 ноября 1908 года флотилия получила название Амурской, эту дату можно считать завершением подготовительного периода создания базы АРФ. Однако «воздорившаяся военная флотилия на реке Амур до сих пор не имеет ни своего берега, ни своей пристани у городов, где жизненные ее интересы того требовали бы» [2], – негодовал в рапорте А. А. Кононов.

Организация временных баз АРФ на среднем Амуре
Первая зимовка команды уже сформированной Амурской флотилии прошла в Сретенске и Благовещенске, в нанятых и приспособленных для этих целей частных домах. В рапорте начальника флотилии отмечалось, что «организация всей зимовки при относительно скучном наличии средств была выполнена образцово. Помещения были светлы, чисты и в достаточной степени удовлетворяли требованиям гигиены и возможности заниматься обучением команд. Офицеры жили на частных квартирах» [2].

Благовещенск рассматривался как вспомогательная база, по своему географическому и стратегическому расположению находящаяся в центре района действия АРФ. В столице «амурских прерий» в съемных домах разместили временный штаб флотилии и лазарет, построили казарму с пристройками на 240 человек и радиотелеграфную станцию. В 6 верстах от Благовещенска, у Астраханского затона, были наняты здания под ремонтные мастерские и караульню, устроен деревянный судовой магазин. Астраханский затон был приспособлен под базу флотилии и служил зимовкой для всего отряда верхнего Амура, за исключением канонерки «Бурят» и парохода «Хилок», зимовавших в Сретенске в Муравьевском затоне, устроенном когда-то морским ведомством.

На арендованном в Астраханском затоне участке (150 кв. саж.) располагалось бревенчатое здание мастерской флотилии (8 x 4 кв. саж.) под двускатной крышей с двумя пристройками – кочегаркой «из плах, между которыми насыпана земля» [2] и кладовой из теса. Описание этой немудреной постройки дает представление о строительных материалах и технологиях, принятых в Приамурье. Рядом с этим архаичным сооружением был возведен пакгауз из гофрированного оцинкованного железа (7 x 4 кв. саж.) как символ прогресса и цивилизации, которые проникли в амурские болота вместе с военным флотом. С увеличением судов флотилии мастерская расширялась – к ней пристроили механический и столярно-шлюпочно-парусный цеха.

Сретенск рассматривался как тыловой пункт. Город являлся конечной станцией железнодорожной ветви, связывающей Приамурье с Россией, и начальной, отправной точкой переселенческого движения. Там уже имелась некоторая инфраструктура: под Сретенском, близ посада Кокуй, «от Балтийского завода остались казармы и пристань» [2], а в Муравьевском затоне сохранились землянки, склады, казармы и караульня, «которые из года в год все более запускаются, не имея признанного хозяина» [2]). А. А. Кононов в рапорте от 9 мая 1910 года докладывал, что «необычно высокая вода

на р. Шилке затопила и размыла шлюз, разнесла ворота, ряжевый мол едва держится, выстроенные в первый же год землянки для патронного погреба и караула водой подмыты и требуют основательного ремонта, сложенные с осени на берегу запасы дров и угля размыты» [2].

Помимо природных катализмов, начальнику флотилии досаждали кляузы жителей «Теребиловки» – «той окраины Сретенска, где были расположены казармы» [2]. Обыватели жаловались, «что морская команда наводит на них панику» [2]. Однако проведенное расследование показало, что «Теребиловка, наполненная поселенцами, беглыми корчмарями и всячими притонами» [2] была рассадником девиантов, которые из-за организации патрулей и наведения порядка потеряли свободу действий и стали писать ложные доносы. На примере одного из сотен еженедельных рапортов, можно выявить две проблемы, которые решали создатели экосистемы АРФ – природно-климатическую и социальную. Сомнительное качество человеческого капитала в амурских слободках тревожило офицеров флотилии не меньше, чем коварный гидрологический режим местных рек и бесконечные дожди, подтапливающие новостройки. Чтобы отвлечь экипаж от безнравственных развлечений в местных притонах, «для команд устраивались в казармах представления, приглашался фокусник, и читались лекции с волшебным фонарем» [2], а по праздникам организовывались «дивертины».

22 октября с согласия морского министра был установлен праздник Амурской флотилии. Приближалась очередная зима, которую экипажам предстояло провести на новой базе в Осиповском затоне.

Заключение

Строительство баз АРФ, обеспечивших безопасность бассейна р. Амур и сохранение территориальной целостности Российской государства на восточных рубежах, было сопряжено со значительными трудностями. Помимо экстремальных природно-климатических условий, проблемой являлось рассогласование действий петербургских и местных органов. Анализируя опыт организации баз АРФ, можно выделить основные этапы дальневосточного военного урбанизма: расселение военных и вольнонаемных в частные обывательские дома, китайские/корейские фанзы и землянки; переселение их в быстро возводимые бараки; строительство деревянных казарм и офицерских флигелей; строительство краснокирпичных одно-, двух- и трехэтажных капитальных гарнизонных построек.

Литература

1. РГАВМФ. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 1. Штаб Амурской речной флотилии, г. Хабаровск, 1907–1918 гг. Материалы комиссии по устройству базы. 22 л.
2. РГАВМФ. Ф. 422. Оп. 1. Д. 26. Особый комитет по организации прибрежной обороны. Санкт-Петербург – Петроград (1907–1915). Коллекция микрофильмов без нумерации страниц.
3. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 185. О выборе места базы для Амурской речной канонерской флотилии. 1908–1916 гг.
4. РГАВМФ. Ф. 409. Оп. 1. Д. 2.
5. РГАВМФ. Ф. 409. Оп. 1. Д. 3.

References

- Russian State Archives of the Far East. Fund 702. Inv. 5. File 185. On the selection of a base location for the Amur River Gunboat Flotilla. 1908–1916.*
- Russian State Archives of the Navy. Fund 409. Inv. 1. File 2.*
- Russian State Archives of the Navy. Fund 409. Inv. 1. File 3.*
- Russian State Archives of the Navy. Fund 422. Inv. 1. File 26. Special Committee for the Organization of Coastal Defense. St. Petersburg-Petrograd (1907–1915). Collection of microfilms without pagination.*
- Russian State Archives of the Navy. Fund 1273. Inv. 1. File 1. Headquarters of the Amur River Flotilla, Khabarovsk, 1907–1918. Materials of the commission for the establishment of the base. 22 l.*