

## Из истории города Санкт-Петербург (штат Флорида)

Город Сэйнт Питерсберг (St. Petersburg), который местные жители и северяне-"дачники" называют Сэйнт Пит, был назван так иммигрантом из России, проведшим сюда железную дорогу и решившим назвать новое поселение Санкт-Петербург – по имени города, в котором прошли его молодые годы...

В 1874-ом году известный английский врач, доктор Ричардсон (B. W. Richardson), выступил с идеей найти в Америке идеальное, с точки зрения климата и воздуха, место для "города здоровья" (Health City). Одиннадцать лет спустя, врач из Балтимора доктор Ван Биббер (W. C. Van Bibber) сделал на конференции врачей из American Medical Association доклад, в котором он утверждал, что он нашёл такое место. На основе своих исследований, доктор Ван Биббер доказывал преимущества климата полуострова Пинеллас (Pinellas) для пожилых людей и для людей, страдающих от ревматизма и полиартрита. В этом месте, где 360 дней в году светит солнце, не было болот, а средняя зимняя температура была +22°C.

### 1854-1872

История города Санкт-Петербург (штат Флорида) начинается в 1854 году. Весной и летом 1854-ого года группа специалистов во главе с лейтенантом американского военно-морского флота Берримэном (С. Н. Berryman) исследовала залив Тампа (Тампа Bay) с целью найти удобное место для строительства прибрежной железнодорожной станции и порта, где могли бы разгружаться крупные морские суда. Группа сделала больше 30 тысяч замеров, и через несколько недель лейтенант Берримэн выбрал для будущего порта место на юго-восточном берегу полуострова Пинеллас (Pinellas Peninsula). На этом месте корабельный плотник Уильям Пол (William Paul) и его помощники построили несколько хибарок и коптильню, где коптили рыбу, а также соорудили нехитрые мостки, к которым

могли причаливать рыбацьи лодки. Это место позднее стало называться Paul's Landing – "место, где высадился на берег Пол", а хибарки эти были первыми строениями на месте будущего флоридского города Санкт-Петербург (St. Petersburg). В августе 1854-ого года группа лейтенанта Берримэна покинула своё временное поселение, но Уильям Пол через несколько месяцев уволился со службы во флоте и, погрузив на двухмачтовую шхуну свои скромные пожитки и пятьдесят саженцев апельсиновых деревьев, в сопровождении жены и сына вернулся на это место. Эти три человека и были первыми жителями будущего города. Они питались копчёной рыбой и обрабатывали свой апельсиновый сад в надежде когда-нибудь разбогатеть, но в 1857-ом году серьёзно заболела жена Пола, и семья в поисках врача вынуждена была уехать из этих мест. Пол продал свой дом за 35 долларов капитану Миранде (Abel Miranda) и уехал на север<sup>1</sup>. Эйбел Миранда и его жена Элиза поселились в этом доме и продолжали ухаживать за апельсиновой рощей.

Во время Гражданской войны между Севером и Югом (1861-1865) жители Тампы и окрестностей были, конечно, на стороне южан. В южной части полуострова Пинеллас (Pinellas Peninsula) никогда не было рабов и некого было освобождать, поэтому никаких крупных военных действий там не было. Однако северян там не любили, и когда один из них (по общему убеждению, разбойник и похититель скота) был убит, подозрение пало на Миранду. Миранде удалось скрыться, но солдаты из армии северян не только сожгли его дом и апельсиновый сад, но и перерезали всех его коров.

После войны Миранда вернулся на полуостров, но не стал восстанавливать своё разрушенное хозяйство, а поселился в двух милях к западу от него – подальше от берега и от военных кораблей северян... Капитан Миранда умер в 1900 году.

В последующие годы юг полуострова заселяли смелые искатели приключений. Жизнь среди гигантских комаров и аллигаторов была не каждому по

---

<sup>11</sup> Сегодня дом за 35 тысяч долларов считается здесь *очень дешёвым*.

праву и не каждому по силам. Один из путешественников писал в 1872-ом году, что Флорида состоит на 90% из воды и на 10% из болот. А сенатор от штата Мэн Джон Холмз и вовсе заявлял, что если весь Флоридский полуостров исчезнет в водах Мексиканского залива, то для США это не будет большой потерей...

### 1873-1894

В 1873-ем году район будущего города Санкт-Петербург привлёк внимание переселенца из Детройта (штат Мичиган) Джона Уильямса (John Constantine Williams).

Джон Уильямс родился в 1817-ом году. Отец его был первым мэром Детройта (1824), а во Флориду его привела астма. Джон Уильямс (по прозвищу Генерал) выгодно купил (за полторы тысячи долларов) 80 акров (32 га) земли (которые стоили продавцам четыре с половиной тысячи долларов). В отличие от спекулянтов земельными участками, Уильямс решил поселиться на купленной им земле и прикупил у правительства штата Флорида ещё 900 акров (больше 300 га) земли по соседству. В 1879-ом году он вместе с семьёй переехал во Флориду на постоянное жительство. Его жена не выдержала трудностей жизни без привычных городских удобств, в 1881-ом году она с ним развелась и уехала обратно в Детройт. А через несколько месяцев у Джона случился удар, и он тоже вынужден был вернуться в Детройт. Однако уже через год Джон Уильямс совсем поправился, женился на молодой вдове из Канады – её звали Сара Джадж (Sarah Craven Judge) – и снова стал мечтать о возвращении во Флориду.

Новые времена пришли на эту землю благодаря талантливым инженерам и предпринимателям, когда во Флориде началось строительство железных дорог. До завершения строительства южного участка железной дороги Orange Belt Railroad у жителей южной части полуострова было мало шансов продать свою продукцию (скот, апельсины, копчёную рыбу) на рынке, потому что ближайшая

железнодорожная станция (Cedar Keys) находилась в 90 милях (144 км) к северу от этих мест.

Пока Джон Уильямс жил в Детройте, неподалёку от его флоридских владений строил свою империю молодой и энергичный предприниматель Гамильтон Дисстон (Hamilton Disston, 1844-1896). Дисстон разбогател, построив несколько лесопильных заводов. В 1881-ом году, когда флоридское правительство было на грани банкротства, Дисстон (с помощью своих друзей в Англии) внёс в правительственную казну штата Флорида миллион долларов и получил за это миллион гектаров земли. Это сделало его самым крупным землевладельцем в Соединённых Штатах Америки. Почти сорок тысяч гектаров он приобрёл на полуострове Пинеллас. Привлекая инвестиции своих богатых друзей-северян, Дисстон начал строить к западу от владений "Генерала" Уильямса образцовый город Дисстон-сити – столицу своей империи. К осени 1885-ого года в этом городе жили уже 100 человек, там были почта, три магазина и гостиница из 26 комнат (Waldorf Hotel). Дисстон построил на берегу залива причал, и пароход *Mary Disston* регулярно доставлял пассажиров и грузы в Тампу и Сидэр Киз (Cedar Keys). Желая привлечь в свой город денежные инвестиции и новых жителей, Дисстон бомбардировал своих друзей от Чикаго до Лондона рекламными буклетами, расхваливая преимущества жизни в вечнозелёном флоридском раю. Несколько десятков человек основали в городе колонию из английских переселенцев, в городе процветала торговля пиломатериалами, но большинство инвесторов ограничивались покупкой земельных участков "на будущее". Мечте Дисстона о великом городе не суждено было осуществиться. В 1883-ем году Генри Плант (Henry B. Plant) привёл железную дорогу из Киссимми (Kissimmee) в Тампу, и очень скоро население Тампы увеличилось в три раза. А когда в Тампе был построен большой морской порт, принимавший пароходы, идущие с Кубы и южно-флоридских островов, Дисстон понял, что он проиграл в конкурентной борьбе с Плантом.

Пока Дисстон и Плант были заняты борьбой друг с другом, в дело вмешался, как это часто бывает, непредвиденный конкурент: Пётр Алексеевич Дементьев (1850-1919), иммигрант из России, известный в Америке под именем Питер Деменс (Peter Demens).



Пётр Алексеевич Дементьев (Peter Demens)

Когда в России после убийства царя-освободителя начался неизбежный в этих обстоятельствах период политической реакции, Пётр Дементьев уехал на жительство в США. В 1883-ем году он уже владел в центральной Флориде большим лесопильным заводом в Лонгвуде (Longwood) и ещё дюжиной заводов к югу от Сэнфорда (Sanford). Разбогатев на производстве железнодорожных шпал, Питер Деменс хорошо понимал, какое значение имеет для экономического развития любой местности железная дорога. Когда железнодорожная компания Orange Belt Railroad из-за финансовых затруднений прекратила выплату ему денег по контракту на поставку шпал, Питер, с помощью надёжных компаньонов-инвесторов, взял дело в свои руки и довёл дорогу до конечного пункта. Однако следующий его шаг был для всех полной неожиданностью. Он добился изменений в соответствующих документах компании Orange Belt Railroad и получил разрешение на продажу 700 тысяч акций под строительство продолжения этой дороги на полуостров Пинеллас. Никто не верил в успех этого предприятия. Никто, кроме Питера Деменса и Гамильтона Дисстона, для которого этот проект был последним шансом осуществить свою мечту. Дисстон выделил Деменсу под строительство железной дороги 15 тысяч гектаров из своих земельных владений и пообещал, что использует своё влияние в столице штата для приобретения новых земельных участков.



Джон Уильямс (John Williams)

Когда железная дорога достигла владений "Генерала" Уильямса, строительство остановилось: Уильямс никак не соглашался с тем, чтобы дорога прошла по его земельным владениям. Однако, благодаря своей неукротимой энергии, Деменс, "этот чёртов русский", сумел в январе 1887-ого года достичь соглашения с упрямым землевладельцем, обязавшись (в обмен на 60 га прибрежной земли) построить в конце своей железной дороги причал, пригодный для разгрузки крупных пароходов (с осадкой до 4 метров). 8-ого июня 1888-ого года, хотя причал ещё не был построен, Уильямс и Деменс, на время позабыв о своих разногласиях, торжественно встречали на Девятой улице первый поезд, пришедший в город, у которого тогда ещё не было названия. По этому вопросу два великих человека тоже не могли прийти к общему мнению. Уильямс хотел обессмертить своё имя в названии Уильямсвил (Williamsville) или назвать новый город Нью-Детройт, а Деменс хотел назвать будущий город Санкт-Петербургом (St. Petersburg) – по имени города, в котором он провёл свои молодые годы. Питер Деменс оказался более расторопным и, не откладывая дела в долгий ящик, послал соответствующее заявление в Вашингтон, в Почтовое министерство (хотя ходили слухи, что этот вопрос решился волею случая: Джон и Питер подбросили монетку, выпала решка – и на карте Флориды появился Санкт-Петербург)... Так это было или иначе, доподлинно не известно, но когда новая почтмейстерша Элла Уорд (Ella Ward)

поинтересовалась в правлении железнодорожной компании, как будет называться конечный пункт (и её почтовое отделение), ей без всякого сомнения ответили: Санкт-Петербург. В декабре того же 1888-ого года в новом городе было уже закончено строительство железнодорожного вокзала "в русском стиле":

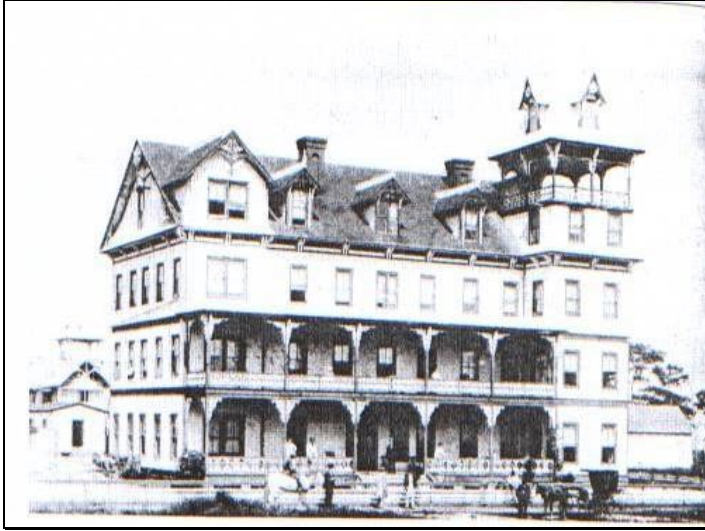


Железнодорожный вокзал



Железнодорожный вокзал

Чтобы как-то утешить огорчённого "Генерала", Питер Деменс построил в новом городе гостиницу на 40 комнат под названием "Детройт". С 20-метровой башни этой гостиницы открывался прекрасный вид на Тампский залив.



Гостиница "Детройт"

В 1888-ом году предприниматель из штата Кентукки Джордж Кинг (George King), используя преимущества новой железной дороги, начал строительство в городе большого лесопильного завода.

Деменс и Уильямс вместе работали над планом нового города. В это же время торговцы недвижимостью Уорд (Ward) и Бом (Baum) быстро распродали (по 60 долларов) участки к югу от Резервуара<sup>2</sup>. Джон Уильямс продавал свои участки в рассрочку на девять лет, но требовал, чтобы все здания, возводимые на этих участках, имели кирпичный или каменный фундамент и крашеный фасад.

---

<sup>2</sup> так называли тогда Зеркальное озеро (Mirror Lake)





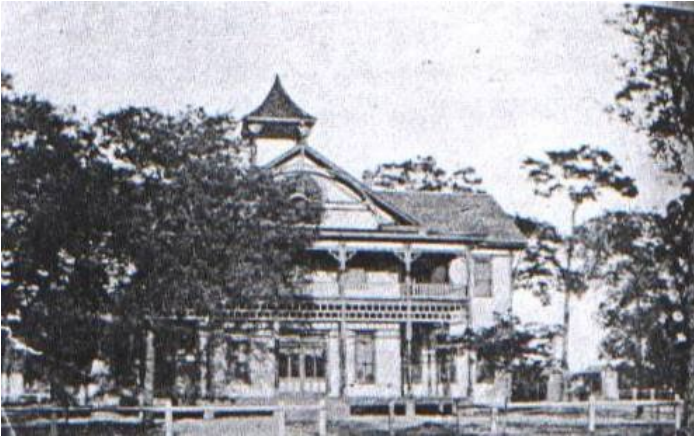
План города Санкт-Петербург (1890)

Железная дорога изменила жизнь города. Вся коммерческая активность сместилась из Дисстон-сити на восток – поближе к железнодорожной станции и причалу<sup>3</sup>. Рынок сбыта для местных рыбаков, которые традиционно торговали копчёной рыбой в Тампе, значительно расширился. Вскоре, переехавший сюда предприниматель из штата Северная Каролина Генри Хиббс (Henry W. Hibbs) построил на городском пирсе большую коптильню (с производительностью больше 500 кг копчёной рыбы в день), и местные рыбаки начали продавать свой улов ему вместо того, чтобы возить рыбу в Тампу (десять лет спустя Хиббс продавал уже 1500 тонн рыбы в год).

К 1890-ому году постоянное население Санкт-Петербурга (не считая многочисленных туристов и "дачников") выросло с 50 до 273 человек. В Сэнт Пите было тогда уже две гостиницы, две церкви, школа (в которой учились 29 учеников), два склада (на которых торговали льдом) и большой лесопильный завод. На смену тропическим зарослям, в которых когда-то водились дикие кабаны и крокодилы, пришли широкие улицы и опрятные домики.

---

<sup>3</sup> через шесть лет Гамильтон Дисстон окончательно разорится и покончит жизнь самоубийством



Здание городской школы

Две основные проблемы, которые волновали городских жителей в 1892-ом году, были связаны с излишним пристрастием некоторых граждан к алкоголю и с тем, что принадлежащие горожанам коровы свободно паслись в городском парке и на городских газонах. Проблема с коровами была решена быстро и единодушно. А вот вопрос об ограничениях на деятельность городских питейных заведений вызвал немало споров. Противникам закрытия кабаков (saloons), которые опасались соответствующего решения городского Совета, в течение двух лет удавалось блокировать решение об официальном присвоении Санкт-Петербургу статуса города. Наконец, 29-ого февраля 1892-ого года на специальном собрании представителей горожан большинством голосов (15 против 11) такое решение было принято. После официального провозглашения Санкт-Петербурга городом были избраны городские органы управления, состоявшие из мэра, пяти членов городского Совета, секретаря и "маршала" – начальника полиции (из одного только этого маршала в то время и состоявшей). На должность мэра вполне естественно претендовал основатель и "отец города" "Генерал" Уильямс. Ему противостоял небогатый и малоизвестный владелец цитрусовых плантаций к западу от Резервуара Дэйвид Моффет (David Moffett). Исход выборов казался всем предрешённым, но, против всеобщего ожидания, мэром был избран Моффет (21 против 10). Основным вопросом этой политической кампании был вопрос о городских питейных заведениях.

Благодаря деятельности женской организации Women's Christian Temperance Union, в 1890-ых годах Движение за трезвый образ жизни было по-прежнему популярно. А в штате Айдахо, например, запрет на употребление крепких алкогольных напитков был даже включён в Конституцию штата (за это проголосовали 70% жителей штата).

В борьбе "сухих" с "мокрыми" Моффет имел поддержку борцов с пьянством, а Уильямс выступал за свободную продажу алкогольных напитков. 75-летний "Генерал" был больно уязвлён этим неожиданным поражением и пытался оспаривать результаты голосования в суде. Но городской Совет не стал дожидаться решения суда и сразу же принял несколько неотложных решений. Первое решение было связано с наложением чувствительных штрафов на хулиганов и прочих горожан, появляющихся на улицах города в пьяном или неприличном виде. Другие решения касались запрета на появление свиней на городских улицах, запрета на магазинную торговлю по воскресеньям, запрета на применение в черте города огнестрельного оружия, запрета на открытие казино и на коммерческую организацию азартных игр. Специальным решением владельцы питейных заведений обязаны были иметь лицензию – официальное разрешение на продажу спиртных напитков. Как следствие – они обязаны были следить за порядком в своих заведениях: иначе они могли потерять свою лицензию. Надо сказать, что владельцы салунов с некоторым облегчением встретили это решение, потому что опасались, что их заведения будут вообще закрыты. Городской Совет принял также решение об ограничении в пределах города скорости поездов, всадников и конных экипажей (до 10 км в час). Начальнику полиции "маршалу" Слоуну (W. A. Sloan) были выделены деньги на строительство городской тюрьмы. Эта "каталажка" размером 3 на 4 метра стала зримым напоминанием о том, что в городе был установлен закон и порядок. "Генерал" Уильямс не желал признавать все эти решения имеющими законными силу, однако в 1893-ем году руководящие органы штата признали их законными. Старый и больной Джон Уильямс не дожид до этого окончательного поражения, он умер 25-ого апреля 1892-ого года, рассорившись перед смертью не только с неблагоприятными горожанами, но и с собственными детьми. Из своего большого состояния в 125 тысяч долларов он завещал городу

всего \$200 на строительство пожарного депо, а его детям пришлось судиться с матерью, которой он завещал почти всё, что имел. Всё это омрачило память о человеке, который с полным на то правом может быть назван "отцом-основателем" города Санкт-Петербурга<sup>4</sup>.

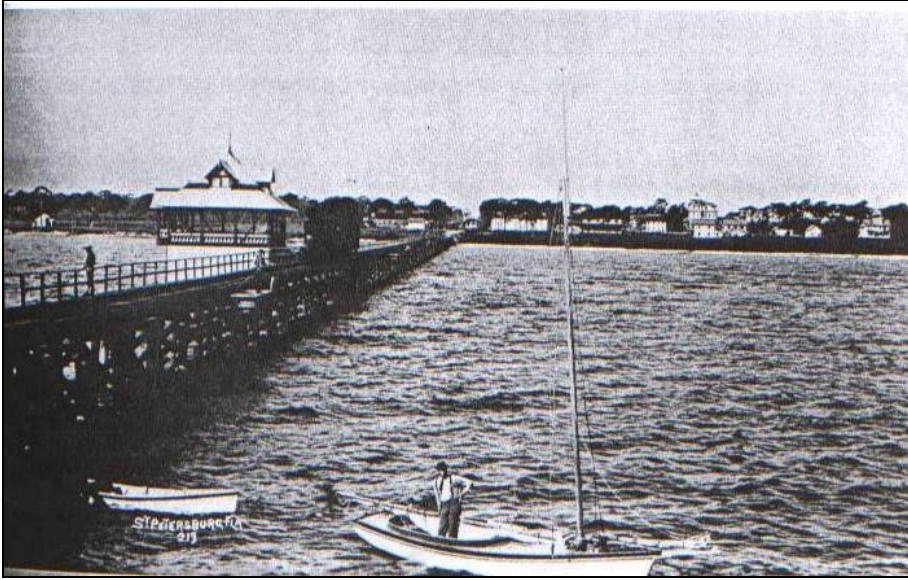
До 1894-ого года выращивание апельсинов и лимонов было в здешних местах малоприбыльным занятием. Но необычно суровая зима 1894-95 гг. погубила цитрусовые посадки во всей северной Флориде, оставив почти нетронутыми апельсиновые рощи в районе Санкт-Петербурга. Начиная с этого времени, выращивание здесь апельсинов стало выгодным делом, и сотни фермеров, приехавших с севера, быстро насадили здесь обширные цитрусовые сады. Несмотря на то, что количество туристов и отдыхающих, которые приезжали в город на время отпуска, непрерывно росло, замечательные пляжи с белым песком на берегу Мексиканского залива на западе полуострова в то время ещё не были хорошо освоены; однако железнодорожная компания Orange Belt Railroad построила на городском пирсе большой купальный павильон с новым видом развлечений: катанием с горки на водных "санях". Этот аттракцион пользовался большой популярностью у туристов.



Купальня на городском пирсе

---

<sup>4</sup> Питер Деменс к тому времени уже жил в Калифорнии



Городской причал, слева – купальня

К 1894-ому году железнодорожный магнат из Тампы Генри Планта (Plant) взял под свой контроль Orange Belt Railroad, переименовал её в Sanford and St. Petersburg Railroad и ввёл плату в \$24 за погрузку и разгрузку коммерческих судов на городском пирсе, что, конечно, совсем не нравилось местным предпринимателям<sup>5</sup>.

## 1895

Число отдыхающих постоянно росло, и к 1895-ому году в городе было уже четыре гостиницы: к отелям "Detroit" и "Paxton House" добавились "The Sixth Avenue House" и "Clarendon"<sup>6</sup>. У города появился свой духовой оркестр, который регулярно выступал в городском парке на специально построенной для него сцене.

---

<sup>5</sup> Осенью 1895-ого года мощный шторм практически уничтожил пирс с проложенными по нему рельсами, и многие жители города увидели в этом наказание, посланное судьбой Планта за его жадность...

<sup>6</sup> этот отель будет уничтожен пожаром в 1899-ом году



Городской духовой оркестр

А ещё этот маленький городок (в десять раз меньше Тампы) мог похвастаться трёхэтажным оперным театром<sup>7</sup>, ставшим главным общественным зданием в городе. Этот театр использовался также для многолюдных собраний и общегородских мероприятий. Он был построен владельцем отеля Джеймсом Армистедом (James A. Armistead), который в 1894-ом году переехал на жительство в Сэйнт Пит, женившись на вдове Джона Уильямса.

В городе сложилась стройная система городских улиц: те, что протянулись с запада на восток, назывались авеню (avenues), а те, что шли с севера на юг, назывались стриты (streets). Авеню были пронумерованы, считая к северу и к югу от Центральной авеню (Central Avenue), а стриты нумеровались в направлении с востока на запад. Некоторое неудобство такой системы заключалось в том, что в городе было две Первых авеню (северная и южная), две Вторых авеню (северная и южная), две Третьих авеню (северная и южная) и т. д. Впрочем, пока город был

---

<sup>7</sup> Название "оперный театр" не должно никого вводить в заблуждение: так в маленьких американских городках назывались общественные здания, которые использовались и для концертов, и для спектаклей, и для выступлений известных лекторов и проповедников и т. п.

маленький, почтальоны знали почти всех постоянных жителей не только по именам и адресам, но и в лицо...

В 1895-ом году в Санкт-Петербурге выходили четыре газеты (правда, через два года их останется только две: *St. Petersburg Times* – еженедельник, который тогда редактировал опытный журналист, бывший редактор *Florida State Journal* Ира Гор (J. Ira Gore) и *Sub-Peninsula Sun* – журнал, публиковавшийся пастором местной церкви First Congregational Church Ричардом Морганом (Richard J. Morgan). Удивительно, впрочем, что в таком маленьком городе выжили в конкурентной борьбе две газеты, а не одна.

В 1895 году в городе начал практиковать зубной врач по фамилии Кеннеди (Kennedy). И в том же году в Санкт-Петербурге поселился первый в городе профессиональный фотограф Джеймс Гамильтон (James Hamilton)

Городские энтузиасты, объединившиеся в общество, которое они назвали Park Improvement Association, немало сделали для улучшения внешнего облика города и собрали средства на устройство аккуратного забора вокруг городского парка, открытого в 1894-ом году. По их инициативе и с их участием примитивные деревянные тротуары вдоль Центральной авеню (Central Avenue) были разобраны, а на их месте были построены аккуратные пешеходные дорожки, засыпанные ракушечной крошкой...

Стремление найти единомышленников и объединиться в ассоциацию было присуще очень многим американцам (особенно – женщинам). Принадлежность к тому или иному обществу возвышала их в собственных глазах. Всевозможные ассоциации – от местного Общества любителей кошек до Национальной федерации музыкальных клубов привлекали в свои ряды тысячи активистов. Многие из этих обществ (большой частью – женских) возникали на религиозной основе и ставили своей целью борьбу за распространение нравственности среди мужского населения. Вообще, по мнению учёных, для XIX века характерна "феминизация" религии. Мужчины – предпочитали заниматься более важными делами.

Поскольку речь зашла о религии. Хотя США унаследовали от англичан нелюбовь к католикам, в большинстве случаев американцы терпимо относились к религиозным убеждениям своих сограждан. Исключением

были только мормоны. В 1862-1893 годах члены религиозной секты мормонов подвергались в США постоянным преследованиям со стороны Правительства и Верховного суда и фактически были лишены почти всех гражданских прав, которыми пользовалось остальное белое население страны. Особое возмущение добропорядочных американцев вызывало многожёнство (разрешённое у мормонов с 1843 года). Мормоны, перебравшиеся на территорию Юта, объясняли многожёнство необходимостью заботы о тех женщинах, которые иначе остались бы без мужа и без материальной поддержки.

В 1895 году в Североамериканском союзе было уже 44 штата. Для многочисленных иммигрантов из Англии<sup>8</sup> английский язык был родным, и их часто называли "невидимыми иммигрантами". Для остальных – по требованию националистов, был введён тест на знание английского языка (который, впрочем, в 1897 году был отменён). Прожив в США определённое количество лет, многие иммигранты становились полноправными американскими гражданами, для которых были открыты все должности в государственном управлении (за исключением постов президента и вице-президента). Иммигранты из Англии реже всех других подавали заявление на приобретение американского гражданства. Будучи иностранцами, они пользовались в США всеми гражданскими правами за исключением права занимать государственные должности и голосовать на выборах президента.

В 1895 году президентом США был Гровер Кливленд (Stephen Grover Cleveland): в 1893 году, после четырёхлетнего перерыва, он вновь стал президентом. Второй срок не принёс Кливленду крупных успехов. Во многом – из-за экономического кризиса 1893-1897 гг., а также из-за его плохих отношений с "четвёртой властью" – с американской прессой.

Американцы очень мало интересовались международной политикой. Несмотря на то, что четыре президента были в прошлом дипломатами в Великобритании, дипломатическая работа считалась лишь ступенькой к их

---

<sup>8</sup> в 1880-1890 гг. в США прибыли больше полутора миллионов иммигрантов из Британии



будущей политической карьере (только в 1895 году были введены квалификационные экзамены для работников консульской службы)... Самый глубокий в XIX веке экономический кризис в США (1893-1897) был кризисом перепроизводства. Надо было либо сокращать производство, либо искать новые рынки сбыта. Американцы пошли по второму пути. После 1895 года значительно расширяются экономические связи США с зарубежными странами. Это было непростое решение, потому что многие американские фермеры и промышленники опасались заграничных конкурентов.

Занимаясь историей США в XIX веке, я сделал немало выписок из книг и статей, отмечая наиболее интересные для меня события каждого года<sup>9</sup>. Вот несколько выписок, которые показались мне интересными:

В 1895-ом году Верховный Суд США решил, что установление прогрессивного подоходного налога с физических лиц противоречит Конституции страны и принципу равенства граждан перед законом. Наверное, так оно и было: прогрессивный подоходный налог был бы наказанием за предприимчивость и риск при открытии нового дела...

Американская компания "Кодак", основанная Джорджем Истманом (Eastman), наладила массовый выпуск дешёвых (\$5) фотоаппаратов, "которыми мог пользоваться даже ребёнок". Фотография превратилась из профессии, требующей немалых специальных знаний, в массовое развлечение.

Интересно, что слово "Кодак" – искусственное. Оно совершенно ничего не значит. Просто Истману казалось, что в названии фотоаппарата должна быть буква К, которую он считал "сильной" буквой.

В 1890-ых годах у Флориды был сильный конкурент: южная Калифорния ("цитрусовый треугольник") была знаменита своими лимонами и апельсинами.

К 1895 году город Сан-Франциско стал крупнейшим торговым центром американского Запада. Через город проходили в разных направлениях пять

---

<sup>9</sup> См. *США : 1800-1914* версия 2.0, исправленная и дополненная. Ларго (штат Флорида), 2018, 268 стр., [http://yurgenkon.ucoz.ru/USA\\_XIX\\_new.pdf](http://yurgenkon.ucoz.ru/USA_XIX_new.pdf)

железных дорог. Город контролировал всю прибрежную торговлю от Панамы до Аляски. Две трети всей промышленной продукции региона производилось в Сан-Франциско. Население постоянно росло. В отдельные годы до 70% населения города составляли люди, родившиеся за границей.

В 1906 году страшное землетрясение разрушит этот цветущий город. В современном Сан-Франциско нет практически никаких зданий, построенных до 1906 года...

В середине 1890-ых годов принадлежащие к среднему классу потребители продуктов питания в городах были уже отделены от "источников" этих продуктов. Вместо разрубленных свиных туш, они покупали аккуратно нарезанные свиные котлеты; птицу покупали уже ощипанную и выпотрошенную; а некоторые хозяйки не умели чистить и свежую рыбу, покупая в магазине рыбное филе. Большое внимание уделялось сервировке стола и украшению кондитерских изделий: тортов, пирожных и т. д. Фруктовые лимонады или просто вода с долькой лимона в стакане вытеснили пиво. Вино стали пить только по праздникам.

В Нью-Йорке открыта публичная библиотека. В том же году было построено прекрасное по интерьеру здание публичной библиотеки в Бостоне.

Братья Келлоги (Kelloggs) из штата Мичиган разработали технологию производства кукурузных и овсяных хлопьев. Кукурузные хлопья с молоком на завтрак быстро приобрели популярность среди американцев из всех слоёв общества.

В одежде, в причёсках, в поведении молодых людей появляется всё больше свободы. Молодые девушки начинают работать над созданием "образа", который отражал бы не только их художественные вкусы, но и их характер, их индивидуальность.



Благодаря новым корсетам, вошли в моду женские платья с пышными рукавами, высоким лифом и "осиной" талией.

Сложные причёски выходят из моды. Многие женщины просто связывают свои длинные волосы в тугий узел на затылке. Получают широкое распространение женские ювелирные украшения, которые становятся всё более затейливыми; а мужчины, наоборот, перестают носить броши и перстни.



"new woman"

Американки были намного свободнее от условностей викторианской морали, чем англичанки. Если в Англии "планирование семьи" с помощью противозачаточных средств было темой практически запретной для открытого обсуждения, то американки не стеснялись публично обсуждать эти вопросы. В конце века в США появились т. н. "новые женщины" (говорящие грубым голосом старые девы, презирующие маленькие семейные радости). "Новые женщины" бросали вызов приличиям, не носили корсета, пили пиво, курили папиросы и плевали на пол. Они хотели этим продемонстрировать свою независимость от условностей скучного буржуазного общества. Большинство книг о "новых женщинах" было написано самими новыми женщинами, но самые известные романы о них были написаны мужчинами. Например, книга канадского писателя Гранта Аллена (Grant Allen) "Женщина, которая смогла" (*The Woman Who Did*, 1895) выдержала 19 изданий.

В конце века замужние американки уже могли иметь собственность, работать вне дома и даже подавать в суд на развод с мужем, хотя "планирование семьи" ("voluntary motherhood") всё ещё встречало сопротивление не только со стороны мужчин, но и со стороны многих женщин. Для освоения обширных территорий стране нужны были люди, и нежелание некоторых женщин иметь много детей расценивалось как недостаток патриотизма.

Фирмой Duryea Company был опубликован четырёхстраничный каталог. Двухместный автомобиль можно было тогда купить за одну тысячу долларов, а четырёхместный – за две.

1896

Владельцы собственных домов в городах считались состоятельными людьми. Особым шиком были отдельные спальни для мужа и для жены. В богатых домах кабинет и (или) библиотека считались мужскими помещениями; у женщин была особая комната (parlor), в которой хозяйка встречалась с подругами и принимала посетителей. Беднота жила в съёмных квартирах: нередко – по три семьи в квартире из трёх спален (гостиная – "общая комната" – здесь за отдельную комнату не считается). Законом требовалось, чтобы в каждой спальне было окно, а в квартире был хотя бы один туалет на 20 жителей.

Использование водяных и паровых двигателей на лесопилках позволило наладить массовое производство стандартных пиломатериалов. Изобретение машин для быстрого и массового изготовления гвоздей тоже способствовало строительному буму. Гвозди и стандартные пиломатериалы позволили революционизировать строительство жилых зданий. Для зданий промышленного назначения часто использовался железный (позднее – стальной) каркас.



деревянный каркас жилого дома

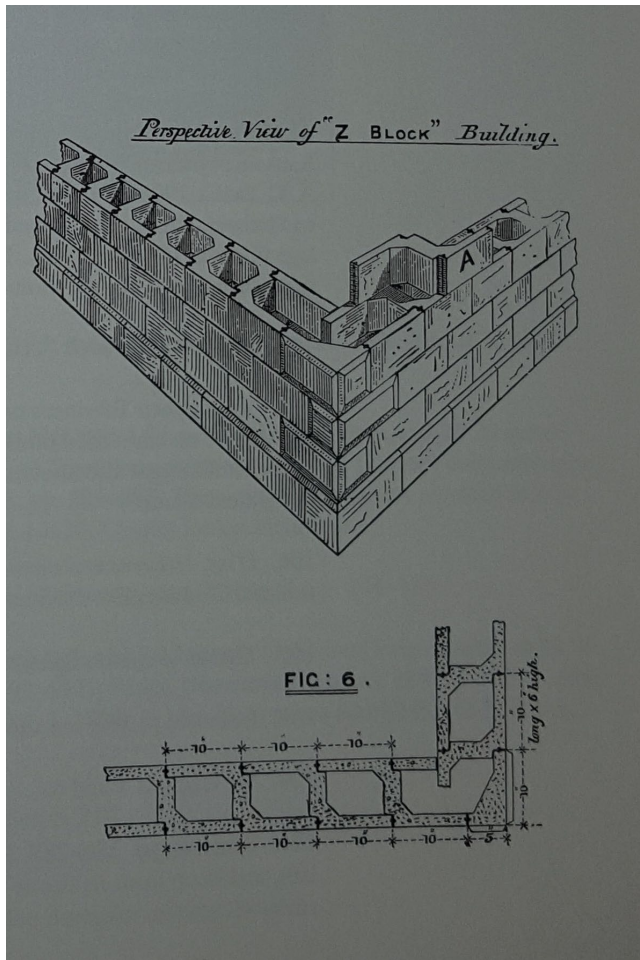
До начала 1830-ых годов жилые дома в Америке обычно строили встык из брёвен или из деревянного бруса. Это было и затратно, и тяжело физически. В 1830-ых годах была изобретена каркасная технология строительства: стандартные стойки и лаги (обычно, сечением 5 x 10 см), которые легко мог поднять один человек, соединялись между собой гвоздями (в прежние времена брусья соединялись между собой деревянными нагелями); внутри и снаружи каркас обшивали фанерой или тонкой доской, заполняя пустоты изоляционным материалом. Попутно вставляли окна и двери. Тогда же начинается фабричное производство готовых оконных и дверных коробок с уже навешенными на металлические петли дверными полотнами и оконными рамами. Два плотника (вместо бригады из 15 человек) могли всего за несколько дней собрать каркас двухэтажного дома (включая крышу и внутренние стены). Те, кто мог себе это позволить, обкладывали внешние стены дома кирпичом на цементном или известковом растворе. Стандартное расстояние между брусьями (40 см) облегчало использование окон и дверей фабричного изготовления.

В середине века в Нью-Йорке было уже в восемь раз больше домов, построенных каркасным способом, чем бревенчатых срубов. Фабричное изготовление элементов зданий и целых зданий тоже получило дальнейшее развитие. В 1850 году некая нью-йоркская фирма отправила в Калифорнию в разобранном виде 10-этажную гостиницу (!), а в дальнейшем та же фирма отправит в разобранном виде в Сан-Франциско около 5000 домов.

Sears (крупнейшая компания, торгующая товарами по почте) к 1910 году выйдет на первое место по объёмам продаж (10 миллионов долларов в год), опередив даже фирму Montgomery Ward, которая первой начала продажу товаров по почте. Sears предлагала покупателям не только товары для дома, но и целые дома (в разобранном виде), которые покупатель мог быстро собрать на своём земельном участке. В каталоге *The book of Modern Homes and Building Plans* рекламировались 22 полных строительных "пакета" по цене от \$452 до \$2906.

Основные элементы флоридского дома: крытая черепицей открытая терраса с перильцами вокруг всего дома (чтобы солнечный свет не попадал в окна); летняя кухня – на заднем дворе (опять же, чтобы прохладнее было в доме); в доме тоже была небольшая кухня, но использовалась она исключительно редко – только в очень холодную погоду, которая во Флориде, понятно, тоже редкость; каркасные стены жилых и подсобных помещений обложены полым кирпичом, оштукатурены и побелены; на заднем дворе – подземный ледник из стандартных цементных блоков; те, кто побогаче, строили из цементных блоков и стены дома (в этом случае можно было не бояться термитов гнили и плесени). Прочные стены на цементном растворе были необходимы и на случай штормового ветра или урагана, которые во Флориде случаются часто; эти блоки изготавливались в форме,

напоминающей букву Z, что увеличивало прочность стены, поскольку блоки сцеплялись между собой:



с наружной и с внутренней стороны стены были оштукатурены и побелены; нарядная крыша из оранжевой черепицы, мансардные окна на все четыре стороны в комнатах для прислуги (чтобы можно было сквозняками проветривать комнаты); банный домик на заднем дворе; электрическое освещение и вентиляторы; туалетные комнаты (ватерклозет) на основном (для хозяев) и на мансардном этаже (для прислуги); водопровод, местная канализация (septic tank и перфорированные трубы); задний двор огорожен кирпичными стенами и перекрыт деревянной решёткой с вьющимися растениями (для тени); небольшой огород и, может быть, – садик с фонтанчиком и со скамейкой-качалкой... В доме на первом этаже – гостиная; столовая с выходом в сад; а в саду, может быть, ещё летняя столовая

(которую в условиях флоридского климата лучше назвать зимней); также на первом этаже – хозяйская спальня, спальня для гостей, кабинет хозяина, parlor для хозяйки; из гостиной нарядная лестница ведёт в мансарду; в мансарде – комнаты для прислуги (горничная, кухарка, мэйд (maid) – служанка для уборки в доме и пр.)... Ну и "вишенка на торте" – балкончик с изящными перильцами на крыше (т. н. widow's walk)...

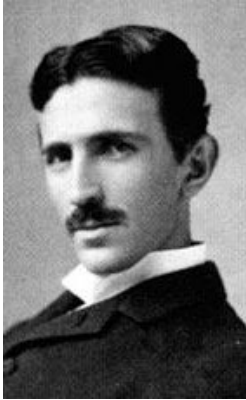
В 1896-ом году, чтобы не зависеть от Планта, местный предприниматель Брэнтли (D. F. S. Brantley), разбогатевший на строительстве лодок и маломерных судов, построил в районе Второй (северной) авеню полукилометровый пирс, опоры которого заканчивались на глубине в два с половиной метра, что позволяло разгружаться там малым и средним судам. Пирс Брэнтли имел с двух сторон перильца и быстро стал популярным местом для прогулок, развлечений и любительской рыбной ловли. Особый интерес среди туристов и отдыхающих вызывала устроенная вдоль пирса конка на деревянных рельсах. Конечно, в коммерческом отношении пирс Брэнтли не мог конкурировать с полуторакилометровым пирсом с железнодорожными рельсами, но Брэнтли построил в конце своего пирса очень популярный среди туристов купальный павильон на 34 кабинки и тем спас своё начинание от разорения.

### 1897-1899

В общественной жизни ничто не остаётся постоянным. Всё постоянно находится в процессе развития. Чаще всего, это просто мелкие изменения и совершенствование того, что уже существует, но иногда эти процессы в корне меняют жизнь миллионов людей. XIX век был веком таких радикальных и кардинальных (хотя чаще всего – постепенных) изменений. В XIX веке США были, по преимуществу, сельскохозяйственной страной, и миллионы иммигрантов приезжали сюда с единственной целью: на льготных условиях получить или дёшево купить значительный участок земли и построить на нём свою ферму, чтобы наслаждаться "простыми удовольствиями, которые люди получают от ощущения

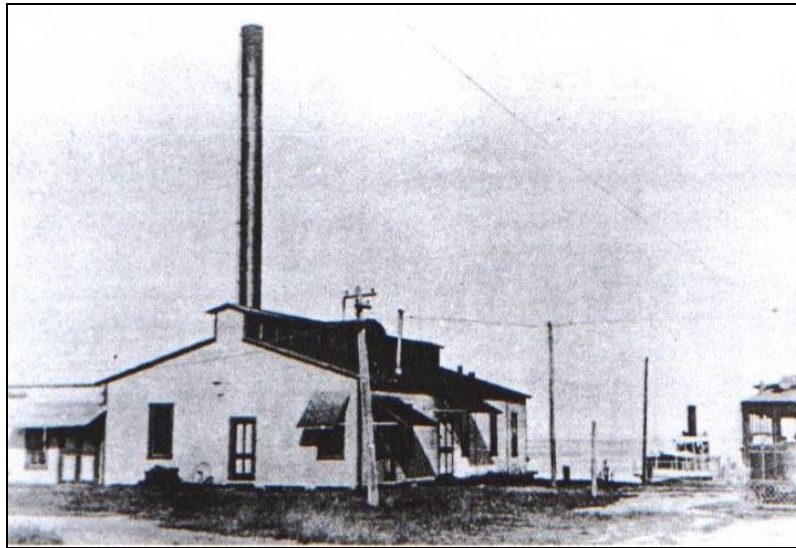
свободы и самостоятельности". Но в начале нового века Америка могла уже похвастаться железными дорогами и пароходами, телеграфом и телефоном, электрическим освещением и фотографией, автомобилями и даже самолётами. Обычно, росту и развитию городов способствовало развитие промышленности. Санкт-Петербург был в этом отношении исключением. Благополучие города держалось, в основном, на деньгах, которые привозили с собой отпускники, туристы и состоятельные пенсионеры. 360 солнечных дней в году, здоровый воздух и тёплое, ласковое море были тем капиталом, который способствовал развитию города, хотя городские власти заботились и о строительстве коммерческого порта, способного принимать морские суда, и о поддержании в надлежащем состоянии железной дороги, вдоль которой почти на километр растянулись погрузочно-разгрузочные депо и складские помещения. Как с гордостью писала в сентябре 1897-ого года газета *St. Petersburg Times*, город уверенно двигался вперёд, идя в ногу со временем. "Широкие улицы, велосипедные дорожки, комфортабельные отели, опрятные жилые и общественные здания, рыбалка и прогулки на парусных лодках, удобное сообщение с остальным миром (поездом или пароходом) – во всей Флориде не найти лучшего места для отдыха", – писала газета. В городе была мастерская по ремонту велосипедов, два завода по производству сыра и других молочных продуктов, оборудованная стиральными машинами прачечная, небольшая фабрика по производству сигар "St Petersburg Smokers" (эта фабрика принадлежала фирме Castillo and Sons), а также фабрика по изготовлению из мелко нарезанных пальмовых листьев наполнителя для матрацев. В городе было пять врачей, два юриста и респектабельный похоронный дом Басси (H. P. Bussy), который брал на себя все связанные с похоронами заботы людей, которых постигло горе.





Никола Тесла

Замечательный американский инженер-электрик Никола Тесла (Tesla) разработал систему производства и использования переменного тока. К середине 1890-ых годов эта система, обеспечивающая эффективную передачу электричества на дальние расстояния, стала общепринятой и революционизировала американскую промышленность. В 1895 году Тесла впервые в мире передал радиосигнал на расстояние в 80 км. Однако в том же году его лаборатория сгорела во время пожара, и он не успел продемонстрировать публике своё изобретение<sup>10</sup>.



Первая в городе электростанция

---

<sup>10</sup> Когда Маркони в 1911 году получил Нобелевскую премию за изобретение радио, Тесла был в ярости. В 1943 году, через несколько месяцев после смерти Теслы, Верховный суд США принял решение выдать на его имя патент и признать его изобретателем радио. Но это решение не получило широкой известности, и изобретателем радио во всём мире по-прежнему считается Маркони (а в России – А. С. Попов).

В 1897 году Фрэнк Дэйвис (Frank Allston Davis), по контракту с администрацией города, построил в Санкт-Петербурге первую электростанцию мощностью 50 квт в час (электрогенератор приводился в движение паровой машиной). 5-ого августа весь город целый день отмечал это важное событие (открытие электростанции). Празднества включали в себя гонки на велосипедах, бейсбольный матч с командой из города Клиэруотер (Clearwater), в котором Сэйнт Пит одержал победу (17-11), а вечером едва ли не все жители города собрались в городском парке, украшенном гирляндами из цветов и освещённом электрическими лампочками; губернатор штата Флорида Генри Митчелл (Henry Mitchell) и мэр города Джеймс Армистед (James A. Armistead) выступили перед собравшимися, а духовой оркестр играл до позднего вечера. Праздник завершился фейерверком и званым ужином в отеле "Детройт". К концу года в Сэйнт Пите было уже больше тридцати электрических уличных фонарей.

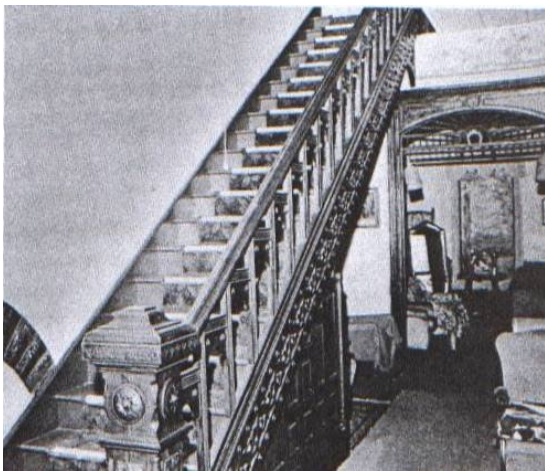
1899-ый год – несчастливый год для отелей. В этом году сгорела при пожаре одна из лучших гостиниц в городе – Clarendon", и в этом же году в Pass-a-Grille сгорел популярный среди туристов плавучий отель-дебаркадер.

## 1900

К началу нового века, Питер Деменс уже давно перебрался на жительство в Калифорнию, а "отец Санкт-Петербурга" и самый богатый житель города Джон Уильямс умер (в 1892-ом году). За два года до его смерти его семья переехала в роскошный новый дом на углу Пятой авеню и Четвёртой улицы.



Новый дом Джона Уильямса



Шикарная лестница в новом доме "Генерала" Уильямса

Старший сын Джона Уильямса Джон Уильямс-младший (по прозвищу Тайн – Tine) открыл в городе универсальный магазин (прямо напротив гостиницы "Детройт"), ставший позднее самым лучшим магазином на всём полуострове. Его младший брат Барни Уильямс (Barney Williams) получил известность как строитель прекрасных рыбацких лодок и как опытный рыбак. А третий сын Джона Уильямса Мотт Уильямс (Mott Williams) стал владельцем механической мастерской. Остальные дети "Генерала" (сын и четыре дочери) жили с их матерью (первой женой Джона) в Детройте.

В силу разных причин, связи Санкт-Петербурга с Детройтом и штатом Мичиган были более интенсивными, чем связи с другими штатами. Одной из традиций города, стал ежегодный "мичиганский пикник" в городском парке.



"Мичиганский пикник" в городском парке

Многие флоридские жители были "перелётными птицами" – так называли людей, которые зимой жили во Флориде, а на лето (когда во Флориде случались тропические штормы) уезжали на север и жили там до наступления холодов; а в сентябре-октябре – снова переезжали во Флориду.

## 1901

Ещё в 1898-ом году в связи с войной между США и Испанией, в районе Санкт-Петербурга в форте Де Сото (Fort De Soto) был расквартирован экспедиционный корпус, ожидающий отправки на Кубу. Таким образом о Сэйнт Пите узнали тысячи людей, которые там прежде никогда не бывали. Многие из них поселились там после войны.

Новый век принёс собой дальнейшее развитие города, в котором в начале XX века было уже больше полутора тысяч постоянных жителей (и вчетверо больше дачников из северных штатов).

В 1898-ом году британский предприниматель Артур Норвуд (Arthur Norwood) построил в Санкт-Петербурге первую телефонную линию, соединив телефонным проводом два своих магазина, расположенных в четырёх кварталах друг от друга. В следующем году его примеру последовали ещё 18 человек, а два года спустя (1901) St. Petersburg Telephone Company (местное подразделение крупной телефонной компании Bell) соединила телефонной связью Санкт-Петербург и Тампу.

В 1901-ом году устроитель первой городской электростанции Фрэнк Дэйвис (Frank Allston Davis) развернул масштабную рекламную кампанию, на все лады расхваливая климат и другие преимущества Санкт-Петербурга как лучшего во Флориде курортного города. В штате Пенсильвания у Дэйвиса была в собственности типография, где он печатал тысячи рекламных буклетов, рассылая их по всей стране. В каждом номере популярного ежемесячного медицинского журнала *Medical Bulletin*, который читали тысячи врачей, Дэйвис расписывал благотворное действие климата Санкт-Петербурга на здоровье и самочувствие жителей города. В 1901-ом году Фрэнк Дэйвис опубликовал книгу (104 стр.) под названием *Progress and Possibilities of St. Petersburg*, в которой вместе с рекламными материалами он поместил и свои стихи (*Poems of Pinellas*). Ободрённый успехом своей рекламной кампании, он даже издавал (до 1905-ого года) специальный журнал *Florida Magazine*, заполненный, в основном, рекламными материалами, показывающими преимущества Санкт-Петербурга как лучшего в Америке места для жизни и отдыха. В то время в городе было уже 1575 постоянных жителей, то есть его население выросло за десять лет (с 1890-ого года) в шесть раз. В связи с ростом населения повсюду строились новые дома, строительный бум привлекал в город каменщиков, плотников и других

строительных рабочих. В 1901-ом году было построено прекрасное здание новой общеобразовательной школы



Новое здание городской школы

и двухэтажное кирпичное здание ремесленного училища (Manual Training School). Это училище было основано Эдвином Томлинсоном (Edwin H. Tomlinson). Разбогатеv на строительстве шахт, Томлинсон поселился в Санкт-Петербурге в 1891-ом году. Он был известен своей благотворительной деятельностью: немало жертвовал на нужды местной церкви (St. Peter's Episcopal Church), купил на свои деньги инструменты для школьного духового оркестра и подарил городу коллекцию из разноцветных флагов, которые ежегодно использовались во время парада по случаю дня рождения Джорджа Вашингтона. Томлинсон построил себе в Санкт-Петербурге шикарный дом в викторианском стиле на углу Четвёртой улицы и Шестой (южной) авеню. Этот дом был знаменит 40-метровой башней (Tomlinson Tower), которую хозяин построил в ожидании визита изобретателя беспроводного телеграфа (радио) Гульельмо Маркони (Guglielmo Marconi), с которым Томлинсон познакомился в 1898-ом году во время своего путешествия в Италию. К сожалению, Маркони так и не смог приехать в Санкт-Петербург, а

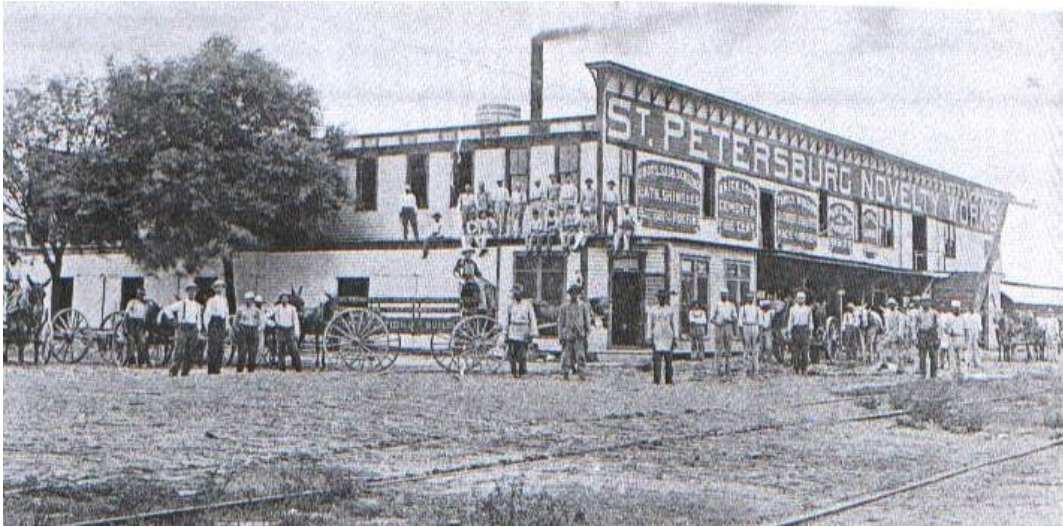
предназначенная для его опытов башня просуществовала недолго (через шесть месяцев после постройки она была разрушена ударом молнии и пожаром).

Другим очень известным в городе человеком был редактор местной газеты *St. Petersburg Times* Уильям Строб (William L. Straub), который, несмотря на финансовые затруднения, превратил этот четырёхстраничный еженедельник во влиятельную местную ежедневную газету. Строб родился в штате Мичиган. В ранней юности в результате несчастного случая на охоте он стал инвалидом и всю жизнь передвигался на костылях. В 1897-ом году, из-за его хронического бронхита, врачи посоветовали ему переехать на жительство на юг, и два года спустя он поселился в Санкт-Петербурге – в "чистом и опрятном городке с прозрачной водой и белыми песочными пляжами", где в местных закусных всегда можно было найти вкусный завтрак – "такой, какой обычно готовила моя мать", – писал он. Поначалу он занялся выращиванием ананасов, но в 1901-ом году купил значительную долю в местной газете и стал её редактором, расхваливая на её страницах преимущества жизни в этом замечательном городке. В особой колонке ("St. Petersburg has ...") Строб регулярно сообщал читателям обо всех достижениях и новых начинаниях в городе. Он был горячим сторонником индустриального прогресса и снабжал своих читателей информацией о технологических новшествах в стране и в мире. В отличие от многих скептиков, Строб страстно верил, что туризм может быть достаточной основой для развития большого города, в котором нет промышленных предприятий. Городские власти сделали ставку на развитие туризма и тем самым спасли Санкт-Петербург от многих проблем, свойственных крупным промышленным центрам.

### 1902-1909

В 1902-ом году в Санкт-Петербурге было уже две тысячи человек постоянных жителей, больше 80 торговых и промышленных предприятий, 8 церквей, несколько школ (включая военно-морскую школу для мальчиков), пожарное депо и гордость города – прекрасное здание оперного театра. В этом же

году железнодорожная компания Генри Планта (он умер в 1899-ом году) стала частью более крупной компании: Atlantic Coast Line.



Магазин, торгующий строительными материалами

В начале века вошла в моду плетёная из прутьев лёгкая мебель. Много такой мебели было в отеле "Бельмонт" (Hotel Belmont).



В 1902-ом году в Санкт-Петербурге началось строительство трамвайной линии... В Англии трамваи назывались tram cars или trams, а в Америке – trolley cars или street cars; в России для обозначения трамвая на конной тяге использовалось слово "конка", а с заменой конной тяги на электрическую вошло в употребление слово "трамвай" В новогодний день 1905-ого года первая в Санкт-



Петербурге трамвайная линия была торжественно открыта. Эта линия шла вдоль Девятой улицы и соединяла Центральную авеню с Одиннадцатой (южной) авеню. К апрелю 1905-ого года этим трамваем (trolley car), который поначалу передвигался с помощью троса, приводимого в движение паровой машиной, можно уже было добраться до района бывшего Дисстон-сити, а когда в употребление вошли электропровода и электромоторы, этот трамвай приобрёл особую популярность среди туристов и местных жителей, направлявшихся к катеру, следующему в Пасс-а-Грилль (Pass-a-Grille), где можно было отдохнуть на прекрасном пляже с белым песком.



Дачные домики в Пасс-а-Грилль на побережье Мексиканского залива

Обладателем первого в городе автомобиля был Эдвин Томлинсон (Edwin H. Tomlinson). Его *Orient* неизменно привлекал внимание прохожих, когда водитель мчался по новенькой мостовой вдоль Центральной авеню со скоростью 10 км в час.

После того как вы изучили устройство автомобиля, запомнили названия деталей и разобрались что к чему, начинается самое интересное: вы учитесь управлять автомобилем: заводить мотор, трогаться с места, тормозить и пр.

В первую очередь надо освоить три педали: левая – сцепление, правая – тормоз, а средняя – задний ход (акселератор управлялся вручную: с помощью рычажка на рулевом колесе). Если нажать правую педаль, то машина остановится (тормоза не были установлены на колёсах, они были частью трансмиссии). Если перевести рычаг управления в нейтральное положение и нажать среднюю педаль – автомобиль пойдёт задним ходом.

Отпустим её – и машина продолжит движение вперёд. Педаль сцепления имеет три положения: если нажать на неё до конца – переходим на низкую передачу; отпустим её – переходим на высокую передачу (после того как наберём скорость в 7 миль в час); нажмём её наполовину (нейтральное положение) – двигатель будет работать вхолостую. Такое устройство позволяло вытащить застрявшую машину из грязи враскачку.

Важно было правильно завести машину . Это был особый, можно сказать, "священный" ритуал:

Тянем рукоятку ручного тормоза (hand lever) до предела на себя.

Переводим рычажок управления свечой (на рулевой колонке слева) в верхнее положение (чтобы предотвратить преждевременное проскакивание искры).

Переводим рычажок акселератора (на рулевой колонке справа) в нижнее положение (на пятую или шестую позицию).

Поворачиваем переключатель (switch) катушки зажигания (coil box) влево, в положение "магнето".

Теперь выходим из машины и крутим рукоятку завода двигателя. Важно держать "заводилку" только четырьмя пальцами, а большой палец положить вдоль рукоятки; если двигатель заведётся раньше времени, рукоятка дёрнется в обратном направлении, и надо быть готовым вовремя отдернуть руку<sup>11</sup>. Если нам повезёт – машина заведётся с одного оборота.

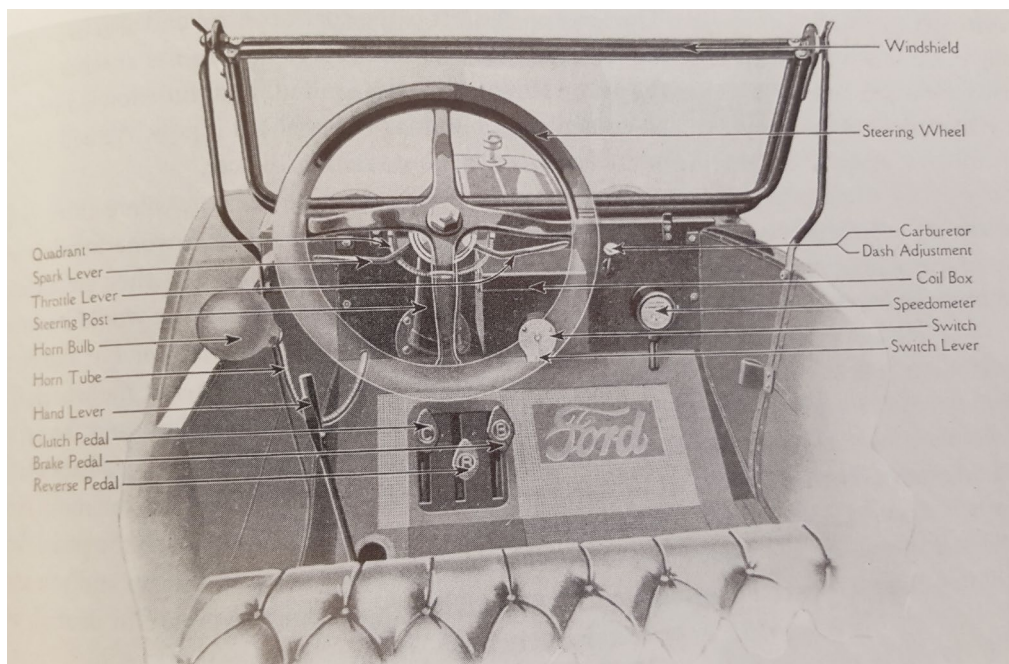
Наконец – лихо запрыгиваем на сиденье водителя (дверцы на этой стороне нет), переводим рычажок управления свечой (spark lever) вниз, а рычажок управления акселератором (throttle lever) вверх. Если всё будет нормально, то двигатель будет ровно и ритмично работать вхолостую. Всё. Теперь отпускаем тормоза, выжимаем сцепление – и можно ехать...

В тёмное время суток ездить не рекомендовалось, хотя на автомобиле были установлены фары. В передних фарах автомобиля сжигался ацетилен, а задний фонарь и боковые лампы были керосиновыми. Ацетилен производился за счёт соединения в специальной камере воды и карбида кальция (выделяющийся газ по резиновому шлангу подавался в передние фары). Для того, чтобы "включить" передние фары, надо было сначала открыть краник с водой, а потом зажечь накопившийся в фарах ацетилен с помощью горячей спички<sup>12</sup>...

---

<sup>11</sup> Электрозажигание было установлено на *Кадиллаке* уже в 1912 году. Но на *Model T* оно появится только в 1919-ом...

<sup>12</sup> В 1915 году фары станут электрическими.



Акселератор управлялся вручную: с помощью правого рычажка на рулевой колонке регулировался раствор заслонки: рычажок вверх – заслонка открывается шире, скорость увеличивается; рычажок вниз – скорость уменьшается.

Одно из основных правил вождения – не делайте резких движений. При резком повороте рулевого колеса машина может перевернуться. На холмах и склонах не забывайте переходить на низкую передачу. Ручной тормоз останавливает только задние колёса и применяется редко (больше при парковке, чем для остановки). Педаль ножного тормоза завязана на трансмиссию, а не на колёса. Любую остановку надо планировать заранее (особенно – если спускаешься с холма). Резкая остановка (panic stop) может принести больше вреда, чем пользы...

В дождливую погоду ездить не рекомендовалось<sup>13</sup>. Да и дороги в дождливую погоду раскисали. Никакого прибора, показывающего уровень бензина в топливном баке, не было. Чтобы проверить уровень, надо было остановиться, снять переднее сиденье, открыть бак и проверить уровень с помощью специальной линейки (она обычно прилагалась к автомобилю бесплатно). Ещё сложнее было проверить уровень масла в смазочной системе. Для этого надо было залезть под машину и отвинтить две крышечки – верхнюю и нижнюю. Если масло сочилось из верхнего отверстия – значит уровень был слишком высокий, а если не сочилось и из нижнего – значит слишком низкий. Чтобы не лазать под машину посреди дороги, можно было купить специальный гаечный ключ с длинной рукояткой. Управлять автомобилем в белой рубашке категорически не

<sup>13</sup> До 1925 года дворников на ветровом стекле не было.

рекомендовалось... Проверять смазку в нескольких местах требовалось после каждых 50 миль (80 км) пути. Раз в 30 дней рекомендовалось подтягивать болты и гайки. Надо было также регулярно чистить выхлопную трубу и подтягивать приводные ремни. Не говоря уже о более сложных операциях: время от времени надо было чистить поршни, клапаны и карбюратор и перебирать задний мост...

И за все эти удовольствия надо было заплатить \$780 (не считая расходов на запчасти и на бензин)...<sup>14</sup>

В этом же, 1905-ом, году тот же Эдвин Томлинсон построил на свои деньги оригинальное насквозь проветриваемое здание городской почты с красивыми арками по всему периметру.

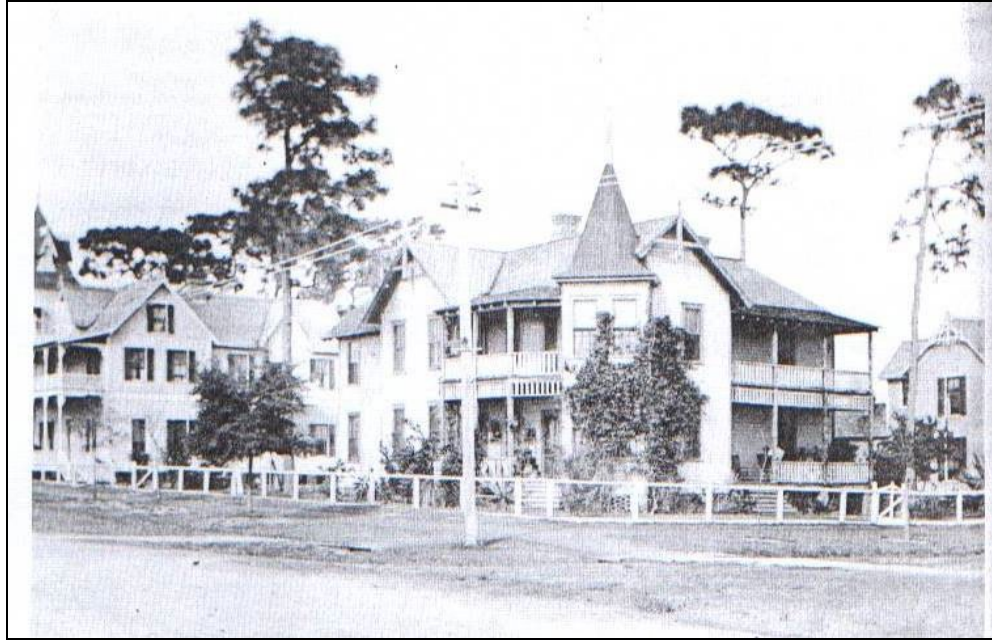
В городе было немало красивых зданий. Например, на углу Первой (северной) авеню и Второй улицы доходный дом Молли Аллен (Molly Allen), в котором она сдавала квартиры и комнаты состоятельным жильцам, был примечателен обилием балкончиков и крылечек,

---

<sup>14</sup> В 1908-1914 годах производство автомобиля Форд *Model T* непрерывно росло, а цена на эту машину постоянно снижалась:

Год	Количество машин	Цена
1908-1909	10 660	\$950
1909-1910	19 051	\$780
1910-1911	34 070	\$690
1911-1912	76 150	\$600
1912-1913	181 951	\$550
1913-1914	264 972	\$490

Но в 1910 году в Чикаго было всё же больше трамваев и извозчиков, чем автомобилей...



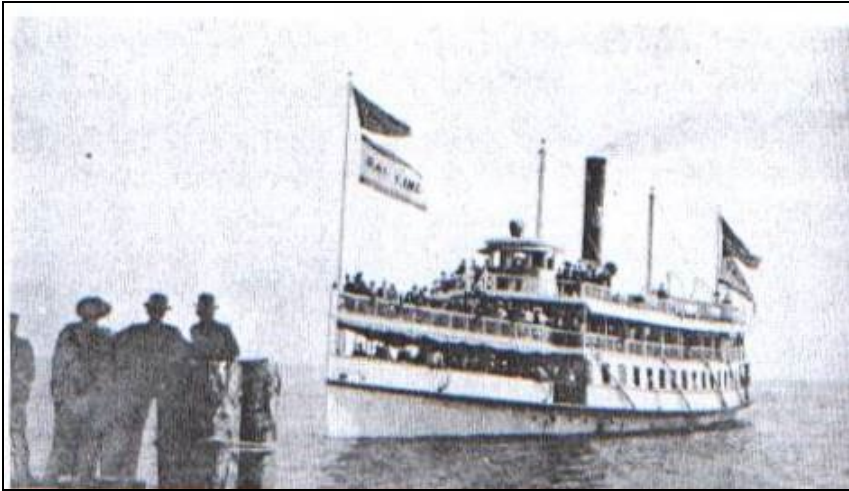
Дом Молли Аллен

или расположенный на Первой (северной) авеню дом со множеством башенок, эркеров и чердачных окон, в котором сдавала квартиры и комнаты состоятельным жильцам вдова члена городского Совета (councilman) Лиллиан Ливингстон (Lillian Livingston).



Дом Лилиан Ливингстон

В 1905-ом году строитель первой в городе электростанции Фрэнк Дэйвис приобрёл в собственность пирс Брэнтли (в трёх кварталах к северу от железнодорожного пирса компании Atlantic Coast Line) и превратил его в широкий (5 м) километровый Electric Pier, освещённый в ночное время сотнями электрических лампочек. Дэйвис построил по всей длине своего пирса специальную трамвайную (trolley) линию, по которой грузы и пассажиры могли быть доставлены до берега, в позднее – и до центра города. Дэйвис приобрёл также огромный (рассчитанный на 500 пассажиров) пароход *Favorite*, который совершал регулярные рейсы в Тампу. Чтобы посмотреть на прибытие или отплытие этого красавца-парохода, на пирсе собирались толпы туристов и местных жителей.



пароход "Фаворит"

Первый в Санкт-Петербурге кинотеатр ("The Royal Palm") открыл в 1905-ом году владелец магазина экзотических товаров Билл Карпентер (Bill Carpenter). В числе других товаров Карпентер (Alligator Man) торговал в своём магазине живыми крокодилами, и перед входом в его магазин томились в клетках несколько аллигаторов, которые неизменно привлекали внимание туристов.

Позднее (1916) Карпентер организовал своё шоу с дрессированными крокодилами и разъезжал со своими аллигаторами по всей стране, делая по пути рекламу Санкт-Петербургу. Несмотря на свой опасный бизнес, Карпентер прожил долгую жизнь и умер естественной смертью в 1973-ем году.

Чернокожие горожане составляли четверть населения Санкт-Петербурга, однако, чтобы не отпугнуть состоятельных (по преимуществу, белокожих) туристов, этот факт старались не афишировать. "Как и в любом южном городе, в Санкт-Петербурге есть цветное население", – говорилось в туристическом справочнике. Впрочем, цветное население жило в то время отдельно от своих белых сограждан, и туристы, как правило, не испытывали в этом отношении никаких неудобств. Большинство белокожих американцев относились к неграм без ненависти, снисходительно, как к детям. Но когда один из них убил ножом шефа

местной полиции Джеймса Митчелла (James J. Mitchell), возмущённые горожане повесили убийцу без суда и следствия.

Принято считать, что возникший в 1830-ых годах "суд Линча" (то есть публичная расправа толпы над преступником) распространялся только на негров. Это не так. В южных штатах 85% преступников, подвергнутых линчеванию, были неграми. Но в северных штатах 83% преступников, повешенных местными жителями за воровство, поджог и т. д., были белыми. На "Диком Западе" преступников, пойманных на месте преступления, просто расстреливали – без всяких публичных церемоний.

Что касается белого населения, то оно делилось примерно поровну на выходцев из северных и южных штатов, хотя в коммерции и в промышленности преобладали северяне и предприимчивые иностранцы (в основном – британские иммигранты).

Во время кризиса и финансовой паники 1907-ого года разорились многие предприниматели, включая Фрэнка Дейвиса. Его электростанция, его "Электрический пирс" и трамвайная линия перешли в конце концов под управление Уолтера Фуллера (H. Walter Fuller). Разбогатев на строительстве дорог и военных укреплений во время войны США с Испанией (1898), Фуллер вскоре (1911) стал миллионером и богатейшим в городе торговцем недвижимостью. К чести Фуллера, надо сказать, что он очень хорошо распорядился доставшимся ему наследством. Он увеличил протяжённость городских трамвайных линий с 11 до 36 км, вместо старенькой электростанции он построил новую, гораздо более мощную, а к "Фавориту" он прибавил ещё несколько пассажирских и грузовых судов.

В 1904-ом году в Санкт-Петербурге поселился энергичный 30-летний предприниматель Ноэль Митчелл (Noel A. Mitchell), который вложил все свои деньги в агентство по продаже недвижимости и начал необычайно активную и успешную торговлю земельными участками. Его офис (Mitchell's Corner) располагался на пересечении Четвёртой улицы и Центральной авеню. В 1908-ом году он установил напротив своего офиса несколько ярких оранжевых скамеек с рекламными надписями. На одной из них было написано: "Митчелл по прозвищу



Сэнд Мэн (Sand Man) – честный и порядочный продавец недвижимости, который никогда не спит". Туристы из многих штатов, гуляющие по городу, присаживались отдохнуть на этих скамейках, а вернувшись домой, рассказывали всем, что в Санкт-Петербурге есть продавец недвижимости, который никогда не спит, и которого в любое время дня и ночи можно найти на работе или вызвать на работу. Конкуренты Митчелла подхватили эту идею, и скоро в центральной части города, к великой радости туристов, появилось множество рекламных скамеек всевозможных форм и расцветок, на которых можно было отдохнуть во время долгих прогулок.

В 1916-ом году городской Совет ввёл ограничения на размер этих скамеек и постановил перекрасить все эти скамейки в зелёный цвет. Вплоть до 1960-ых годов Санкт-Петербург называли "городом зелёных скамеек".

Конкурент Митчелла Перри Снелл (C. Perry Snell) специализировался на дорогостоящих участках, сконцентрированных в одном районе. Его клиенты могли быть уверены, что их соседи – это люди их круга (во всяком случае – в материальном отношении).

В городе постоянно росло число автомобилей. В 1908-ом году их было уже 22, что было очень не мало для города с населением в 3000 человек. На углу Второй улицы и Второй (южной) авеню появилось здание автомеханической мастерской Фреда Рэмма – Ramm's Garage.



Автомеханическая мастерская Фреда Рэмма

Первым из известных в городе отважных автомобилистов, кто решился на дальнейшее автомобильное путешествие, был мистер Хикс (A. W. Hicks). В 1906-ом году он совершил двухнедельный автопробег из Детройта в Санкт-Петербург. А в декабре 1909 года толпа зрителей восторженно встречала на Центральной авеню участников всеамериканского автопробега, среди которых были и местные автомобилисты.

В 1909 году машина была уже не только вопросом престижа: машина служила показателем того, что вы идёте в ногу со временем, находитесь на переднем крае науки и техники.



Автомобиль Форда *Model T* ("Lizzie")

Генри Форд с группой инвесторов создал свою компанию Форд Мотор Компани в 1903 году<sup>15</sup>. Начало было довольно скромное, но мечты были величественные: "Я построю автомобиль для массового покупателя. – писал Генри Форд. – Он будет достаточно большим, чтобы соответствовать запросам средней семьи, и достаточно компактным, чтобы один человек мог его легко отремонтировать и обслуживать. Он будет создан из самых лучших материалов, самыми лучшими рабочими и будет отличаться простой конструкцией, разработанной самыми лучшими инженерами. Он будет настолько дешёвым по цене, что любой человек, получающий приличную зарплату, сможет позволить себе купить его, чтобы вместе со своей семьёй покупатель мог наслаждаться красотами загородной природы, дарованной нам Господом".

В 1908 году фирмой Форда был создан невероятно популярный автомобиль *Model T*, известный среди автолюбителей под именем "Лиза" ("Tin Lizzie")<sup>16</sup>. В 1910 году эта машина стоила 690 долларов<sup>17</sup>. Автомобиль *Model T* был самым лёгким в своём классе: он весил 1200 фунтов (544 кг). Двигатель в 20 лошадиных сил (60 фунтов веса на каждую л. с.) обеспечивал достаточную мощность (у конкурентов на каждую л. с. приходилось по 80 фунтов веса). "Томас Флайер" (*Thomas Flyer*), самый лёгкий из автомобилей конкурентов (64 фунта веса на каждую л. с.), выиграл в 1908 году престижную гонку в Париже. Но эта машина стоила \$3500, тогда как Форд в 1908 году продавал свою "Лизу" по \$850... В

---

<sup>15</sup> В 1919 году Генри Форд и его сын Эдзел станут полными владельцами компании.

<sup>16</sup> В 1908-1927 гг. будет продано 15 миллионов (!) этих машин.

<sup>17</sup> А в 1926-ом (благодаря конвейерному производству) – \$260! Сбылась мечта Генри Форда: автомобиль перестал быть роскошью и стал "средством передвижения".

сентябре 1908 года, на обычной серийной машине, Генри Форд проделал путь в 1357 миль (2184 км) из Детройта в Чикаго (через Iron Mountain на севере штата Мичиган и Milwaukee в штате Висконсин) и той же дорогой – обратно. И это в то время, когда хороших дорог в тех местах практически не было: "дорогой" называлась колея глубиной в 10-15 см, заполненная в сухую погоду пылью, а в дождливую погоду – грязью. И ни одной серьёзной поломки! (за исключением проколотой однажды шины). Расход бензина составил 1 галлон на 20 миль пути (то есть, примерно, 4 литра на 36 км). Эта поездка показала, что машина готова к массовому производству...

## 1910-1914

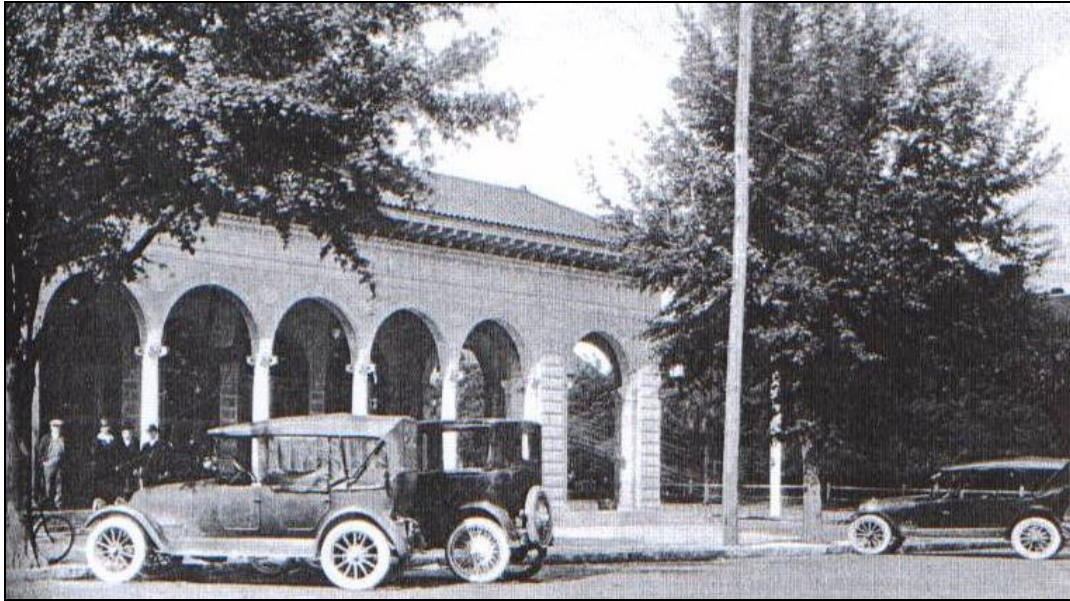
Добродетелями викторианской женщины были (среди многих других) терпение, скромность, сдержанность и умение управлять домашним хозяйством. В то время замужние женщины из среднего класса, которые работали по найму, были редкостью, хотя в Санкт-Петербурге в 1910-ом году уже было несколько женщин-врачей. Образованные женщины часто занимались общественной деятельностью, являясь членами многочисленных обществ и ассоциаций, создаваемых для борьбы за что-нибудь или против чего-нибудь. Например, Сара Армистед (вдова Джона Уильямса, вышедшая замуж за Джеймса Армистеда, который был одно время мэром города), возглавляла местное отделение женской организации по борьбе с пьянством (Women's Christian Temperance Union). Эта организация, которая была грозой для двух известных в городе салунов (Club Buffet и Sunny South) при поддержке женщин из других подобных организаций добилась в конце концов проведения в 1913-ом году референдума, по результатам которого эти питейные заведения были закрыты. Другой влиятельной женской организацией в городе была ассоциация под названием Woman's Town Improvement Association, целью которой было украшение города. Активистки из этой организации боролись за сохранение окружающей среды, за благоустройство городских парков и цветников, за строительство каменных мостовых, тротуаров и пешеходных дорожек, против появления коз, коров и свиней на улицах города и т. д. Они занимались также просветительской деятельностью, организуя концерты и лекции, художественные фестивали, выставки цветов и экзотических растений. В 1910-ом году они присоединились к борьбе против азартных игр, пьянства и курения...

Одной из самых известных в городе женщин была Кэтрин Типетс (Katherine Tippetts). В 1909-ом году она потеряла мужа и ей пришлось взять на себя управление гостиницей "Belmont Hotel" и другими предприятиями, которыми прежде управлял её муж. Она успешно занималась бизнесом, свободно говорила на пяти языках и смогла дать своим детям хорошее образование (двое её сыновей поступили в престижный Принстонский университет (Princeton University), третий – закончил Технологический университет штата Джорджия (Georgia Institute of Technology), а дочь училась в женском колледже (Florida State College for Women). Кэтрин Типетс написала несколько романов, которые были опубликованы. Она также находила время для общественной деятельности, занимаясь защитой местного животного и растительного мира от бездумного уничтожения. Вместе со своими единомышленниками она основала общественную организацию St. Petersburg Audubon Society и долгие годы была бессменным председателем этого общества.

Благодаря активности местных талантливых бизнесменов, Санкт-Петербург приобрёл себе славу прекрасного курортного города, в котором каждый желающий может купить себе "кусочек рая" – славу города, в котором, как сказал местный поэт Лу Браун (Lew Brown), "цветы никогда не умирают". Именно Брауну принадлежит выражение "солнечный город" (Sunshine City), которое навсегда стало символом Санкт-Петербурга. В 1910-ом году Браун объявил, что будет раздавать свою вечернюю газету *Evening Independent* совершенно бесплатно в те дни, когда над городом ни разу не появилось солнце. Надо сказать, что он не особенно рисковал: таких дней в Санкт-Петербурге набиралось не больше 4-5 в году.

Обе эти газеты – *St. Petersburg Times* и *Evening Independent* много сделали для создания привлекательного образа города. Санкт-Петербург наводнили десятки профессиональных фотографов и изготовителей почтовых открыток с видами городских улиц и достопримечательностей, с фотографиями крокодилов и гигантских рыб, пойманных в местных водах, а также – с изображениями

мускулистых красавцев и романтических красавиц, демонстрирующих на пляжах (насколько это было возможно по условиям того времени) свои прелести.



Санкт-Петербург – "солнечный город" (Sunshine City)

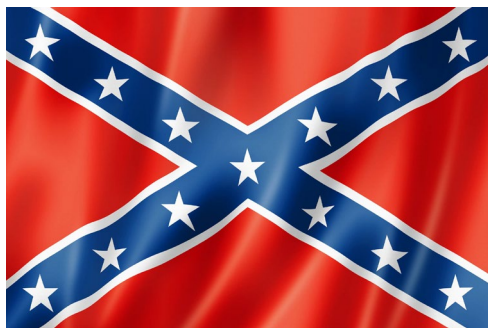
Некоторые горожане имели в собственности торговые и пассажирские суда. Например, Джордж Кинг (King) и Джон Чейс (Chase) владели 35-метровым пассажирским пароходом *Anthea*. Хотя жители Санкт-Петербурга понимали, насколько важно иметь в городе коммерческий порт, они опасались, что строительство порта и других промышленных предприятий погубит замечательный прибрежный ландшафт в центре города. Благодаря энергичной деятельности влиятельного редактора местной газеты *St. Petersburg Times* Уильяма Строба (William L. Straub), при поддержке местных жителей, и к большой радости туристов и отдыхающих, в 1905-ом году практически всё побережье Тампского залива в центральной части Санкт-Петербурга было отдано под разбивку большого городского парка. В 1910-ом году начались активные работы по осушению заболоченной части этого парка. В следующем году вдоль побережья была построена набережная, а в самом парке начались работы по устройству на территории парка уголков отдыха, аккуратных аллей, дорожек, беседок, скамеек и пр. Несмотря на связанные с этим строительством значительные расходы, жители

Санкт-Петербурга согласились с дополнительными денежными сборами, и в 1911-ом году Waterfront Park был официально открыт для публики.

В 1911-ом году в Санкт-Петербурге начался небывалый подъём в сфере торговли земельными участками (который продолжится до 1914 года). В 1914-ом году в Санкт-Петербурге было уже 8000 жителей и 83 офиса компаний по продаже недвижимости.

В начале нового века в городе начали создаваться местные туристические "землячества". В 1902-ом году в городе появился клуб туристов из штата Иллинойс, в 1907-ом году организовали свой клуб туристы из штата Мичиган и т. д. Познакомившись во флоридском раю, эти люди нередко поддерживали дружеские связи и после возвращения домой. Многие приезжали в Санкт-Петербург каждый год, привозя с собой новых друзей и знакомых. В 1909-ом году в Санкт-Петербург прибыл первый специальный туристический поезд из Нью-Йорка, а в 1913-ом году в городе встречали специальный поезд с туристами из штата Огайо и из штата Индиана.

Конфликты между представителями разных штатов случались редко. После Гражданской войны (то есть после 1865-ого года) прошло почти полвека, и напряжённость в отношениях между северянами и южанами почти не чувствовалась. Особенно – в Санкт-Петербурге, ставшем своеобразным "плавильным котлом" для разных культурных и местных особенностей... Однако в 1911-ом году престарелые ветераны-южане отказались маршировать в одной колонне с ветеранами-северянами во время ежегодного парада, посвящённого дню рождения Джорджа Вашингтона.



флаг Конфедерации

Во время предыдущих парадов ветераны-южане маршировали под своим флагом, и ни у кого это не вызвало открытого неодобрения. Но в этом году устроители парада решили запретить ветеранам-южанам идти под флагом Конфедерации. Возмущение южан было так велико, что в некоторых случаях пришлось вызывать полицию! В конце концов руководитель подготовительного комитета вынужден был уйти со своего поста и, чтобы не омрачать праздника, решено было уступить требованию южан. Одержав победу в этой "маленькой гражданской войне", южане успокоились. Этой победе способствовала позиция тех северян, которые не одобряли всё более активного участия чернокожих американцев в экономической и общественной жизни страны, и флаг Конфедерации постепенно превратился в символ противников такого участия.

Зимой 1907-ого года уже упоминавшийся редактор местной газеты *St. Petersburg Times* Уильям Строб (William L. Straub) включился в борьбу за образование на территории полуострова Пинеллас отдельного административного округа (county). В большой редакционной статье "Округ Пинеллас" ("Pinellas County"), названной позднее местной "Декларацией независимости" ("Pinellas Declaration of Independence"), Строб убедительно доказывал, что политическая самостоятельность будет благом для этой территории, которая входила тогда в округ Хиллсборо (Hillsborough) и ежегодно платила в казну округа Хиллсборо 37 тысяч долларов в виде налогов, почти ничего не получая взамен. Разумеется, окружным чиновникам в Тампе это совсем не понравилось. Играя на чувствах южан (Crackers) они обвиняли Строба в том, что этот северянин (Yankee) сеет



смуту и создаёт проблемы там, где их нет. Эта борьба продолжалась с переменным успехом несколько лет и увенчалась победой Строба и его союзников. В мае 1911-ого года, после того как законопроект был, наконец, одобрен и в Палате представителей и в Сенате штата Флорида, губернатор штата Флорида Альберт Гилкрест (Albert W. Gilchrist) подписал соответствующий закон. В ноябре 1911-ого года в Санкт-Петербурге состоялся референдум, в ходе которого избиратели большинством голосов (1379 против 505) одобрили этот закон.

Независимость пошла Санкт-Петербургу на пользу. В городе начался строительный бум, открывались новые коммерческие и промышленные предприятия, строились сотни новых жилых домов и десятки общественных зданий: новое здание местной семинарии (Southland Seminary), здание клуба местной женской организации (Woman's Town Improvement Association meeting hall), оздоровительный комплекс, где можно было принимать целебные ванны и т. д. В 1913-ом году на углу Пятой улицы и Центральной авеню и было построено здание театра La Plaza Theater стоимостью в 150 тысяч долларов. В этом театре нередко выступали с гастрольями артисты итальянской оперы.

1-ого января 1914-ого года 24-летний пилот из Вашингтона Тони Джэннус (Tony Jannus) совершил на своём гидроплане на высоте 15-20 метров над водой первый регулярный полёт через Тампскую бухту из Санкт-Петербурга в Тампу. Городские власти Санкт-Петербурга выделили средства на строительство ангара для этого самолёта, и толпы зрителей собирались посмотреть, как Тони управлял этим чудом техники. Совершая два рейса в день, Тони уже к середине марта перевёз на своём биплане 1200 пассажиров и тысячи килограммов груза<sup>18</sup>.

А в августе 1914-ого года в Европе началась большая война, которая затронула и многие американские семьи...

\*\*\*

---

<sup>18</sup> К сожалению, этот отважный молодой человек, став лётчиком-испытателем, погиб в 1916 году в России, в Крыму, во время испытательного полёта над Чёрным морем.