

## ПЕРВОСТРОИТЕЛИ ХАРБИНА



**Надежда Алексеевна ВАСИЛЕНКО,**  
кандидат исторических наук

*«Милый город, горд и строен,  
Будет день такой,  
Что не вспомнят, что построен  
Русской ты рукой...»*

— так написал когда-то поэт Арсений Несмелов о г. Харбине. В ответ на эти строки хочется возразить: нет, не забыли потомки тех людей, чьими руками был возведен город, ставший для многих россиян второй родиной.

В последние годы появилось немало работ, в которых отмечена заслуга первостроителей КВЖД, цивилизаторская деятельность торгово-промышленного класса, интеллигенции и других слоев российского населения за время существования русского зарубежья в Маньчжурии. Но нет пока исследований, посвященных русским землевладельцам и домовладельцам, благодаря которым, собственно, и появился этот город. В юбилейном сборнике Харбинского общества землевладельцев и домовладельцев за 1937 г. есть такие слова: «В короткий срок с затратой огромного капитала и упорного труда домовладельцы смогли выстроить город европейского типа, где любой чувствовал себя сразу же по приезде уютно и приятно, как дома... Первыми строителями и основоположниками культурной жизни нашего города были, таким образом, домовладельцы Харбина. Этой заслуги нельзя забывать, культурный подвиг домовладельцев должен быть записан в истории Харбина золотыми буквами»<sup>1</sup>.

В память 100-летия г. Харбина обратимся к его истории.

Первые строители КВЖД прибыли сюда в 1898 г. по единственному водному пути Сунгари — Амур. Этим же путем добирались свободные поселенцы, завозились строительные материалы и товары первой необходимости. Строить здания как жилые, так и служебные, предполагалось на совершенно пустынном месте. Первая партия прибывших была размещена в выкупленном у китайцев ханшинном заводе, в местности, которая впоследствии получила название Старый Харбин. Обыватели же, коммерсанты и деловые люди, старались поселиться поближе к реке. Этот район в будущем получит имя Пристань.

Масштабы строительства были огромные. Управление дороги прежде всего размещало агентов железнодорожного дела, рабочих и служащих и поэтому не препятствовало желанию коммерсантов поселиться на затопляемой территории Пристани.

Проекты зданий вырабатывались в техническом отделе при управлении КВЖД. Г.В. Мелихов в своей книге приводит воспоминания техника Е.П. Ярилова о том, как эти проекты быстро претворялись в реальные здания, т.к. спрос на жилье был очень высок<sup>2</sup>. Иногда заселяли недостроенные дома. В отличие от российской сети железных дорог, на КВЖД квартирами от дороги пользовались «все без исключения служащие как самой дороги, так и посторонних ведомств: судебной, таможенной и др.»<sup>3</sup>

Такое положение с жильем не только привлекало рабочих и служащих из России, но и закрепляло их на КВЖД. Для старших служащих дороги

возводились обычно двухэтажные коттеджи с прилегающими к ним надворными постройками, для рядовых железнодорожников — в основном одноэтажные дома на одного или двух хозяев.

Особенно интенсивно застраивался район Нового города, где планировалось разместить управление дороги, больницы, учебные заведения, штаб охраненных войск и дома для высших служащих КВЖД. В строительстве принимали участие гражданские инженеры — А.К. Левтеев, В.К. Вельс, И.И. Обломиевский и др. Благодаря их умелому руководству одновременно возводились жилые дома (ежегодно сдавалось 22 750 кв.м), комплекс зданий больницы, церковь, школы для мальчиков и девочек и т.д.<sup>4</sup>

Новый город был детищем дороги, то район Пристани развивался исключительно за счет инициативы частных предпринимателей — лавочников, купцов и др. Здесь же селились русские и китайские рабочие главных механических мастерских КВЖД. В результате бесплановой застройки в районе Пристани можно было встретить как современные европейские дома, так и глинобитные китайские фанзы.

В 1913 г., по данным переписи, в нем насчитывалось 5 412 жилых квартир, в Новом городе — 3 096 и в Старом Харбине — 422 квартиры<sup>5</sup>, т.е. в среднем на 6—7 чел. приходилась одна квартира, что, естественно, свидетельствует о недостаточной обеспеченности квартирами всех нуждавшихся.

Администрация дороги, учитывая острую нужду в жилье, шла навстречу тем, кто желал строиться за свой счет, но земельные участки предоставлялись только на правах аренды. До 1923 г. их раздавала КВЖД через свой земельный отдел, затем — земельное управление особого района. Поскольку дорога сама пользовалась землями, полученными от китайского правительства на правах долгосрочной аренды, то она могла только передавать свои арендные права частным лицам на определенный срок.

Сроки аренды варьировались от одного года до 50 лет. Цены же зависели от сроков, от расположения предполагаемой застройки, а иногда и от социальной принадлежности домовладельца. К примеру, служащим КВЖД арендная ставка назначалась ниже, чем частному лицу.

Но тем не менее в первые годы строительства КВЖД и г. Харбина земельные участки обходились почти даром. Благодаря огромному спросу на квартиры домовладельцы выручали хорошие деньги. Единственным тормозом была нехватка строительных материалов, которые приходилось завозить из Америки и Западной Европы. Но и это препятствие не останавливало предприимчивых людей, и Харбин быстро расширялся.

В 1902 г. с торгов было продано несколько участков земли в долгосрочную аренду частным владельцам, всего сдано в аренду 255 земельных участков, в том числе 194 в районе Пристани<sup>6</sup>.

Остальные распределились поровну между Старым и Новым городом.

К началу русско-японской войны Харбин представлял собой значительный торгово-промышленный центр с населением 50 тыс. чел., а за годы войны оно увеличилось до 70 тыс. чел., не считая военнотружущих<sup>7</sup>. Среди новых жителей были в основном предприниматели, разного рода дельцы, спекулянты, которые стремились нажиться за счет войны.

В результате их деятельности в городе появились такие предприятия, как винокуренные, пивоваренные, кожевенные и др., различные мастерские, гостиничные, увеселительные заведения и пр. Спрос на земельные участки возрос, и администрация дороги была вынуждена создать специальную комиссию по их отводу.

Даже в трудное военное время Харбин интенсивно застраивался. Его границы расширились благодаря появлению новых районов, таких, как Корпусной, Госпитальный, Интендантский, Алексеевка и Модягоу, большинство названий которых было следствием военного времени.

Для временного расквартирования воинских чатей, прибывших из России, были отведены участки земли, на которых срочным порядком строились помещения в виде полужемлянок для размещения в них 30 тыс. чел.<sup>8</sup> Район получил название Корпусного городка. После войны эти временные сооружения были перевезены в Хабаровск, а поселок стали заселять частные лица.

Одновременно с возникновением Корпусного городка к юго-востоку от него возник Госпитальный городок, в котором также строились дома барачного типа для госпиталя и его медицинского персонала. После войны в нем проживали медицинские работники госпиталя, охранной стражи КВЖД.

В период русско-японской войны в Линейном поселке (располагался вдоль железной дороги) появились казармы для расквартирования Московского полка из состава действующей армии, поэтому иногда этот район называли Московскими казармами. Послевоенная участь района была та же, что и в Корпусном поселке: на освоенные земли ринулись частные лица.

Частным жителям, главным образом тем, кто занимался извозным промыслом, управление дороги отвело особый район неподалеку от пос. Старый Харбин, получивший название Алексеевка в честь российского императора. На правом берегу Сунгари участки земли сдавались в аренду китайским служащим и рабочим местного кирпичного завода. По имени одного из первых китайских жителей поселок назывался Кусянтунь.

Сложная ситуация сложилась в городе после войны. Цены на жилье стали катастрофически падать. Например, в пригороде Алексеевки дома продавались на снос за плату «в двадцать раз менее стоимости постройки»<sup>9</sup>. Кризис был вызван также политикой администрации дороги, которая подняла цены на земельный фонд, бывший в ее распоряжении. К такой тактике земельный отдел управления КВЖД прибегал неоднократно, особенно в кризисные годы — после русско-японской войны, в 1919—1920 гг., в 1929 г., т.е. после известных политических событий, постигших полосу отчуждения КВЖД. Харбин переживал периоды спада и подъема в домостроительстве, но тем не менее, деятельность землевладельцев и домовладельцев в жизни города осталась весьма заметной.

В первые годы его существования забота о благоустройстве полностью лежала на управлении дороги. Начальником Городского участка КВЖД был Ю.П. Жданов. Он занимался мощением улиц Нового города, его озеленением, благоустройством квартир служащих дороги и т.д. При этом единственным финансовым источником решения многих городских проблем были налоги, взимаемые с русских домовладельцев.

1 ноября 1903 г. управляющий дорогой назначил выборы представителей населения в комиссию, которая ведала городским благоустройством. От домовладельцев выставили по одной кандидатуре (от 20 чел.), затем из них избрали 12 уполномоченных для работы в комиссии, получившей среди обывателей название Мостовой комиссии.

В 1904 г. администрация дороги издала обязательные постановления, направленные на обложение домовладельцев новыми налогами для устройства в Харбине мостовых и тротуаров, на поддержание их чистоты, содержание в порядке<sup>10</sup>.

С 1908 г. с образованием Харбинского общественного управления (ХОУ) — органа самоуправления, русские домовладельцы заняли в муниципалитете одно

из видных и почетных мест. Большинство членов городского совета избирались из их числа.

Харбинское домовладение по национальному составу больше чем наполовину являлось русским. По данным муниципалитета, в Харбине и его пригородах, включая Кусянтунь, но без Фуцзядяня, в 30-е годы насчитывалось 6 567 домовладений. Из этого числа русскоподданным принадлежало 503 домовладения на Пристани и в Новом городе и 3 065 — в пригородах<sup>11</sup>. Среди российских подданных было немало представителей грузинской, армянской, еврейской и других национальных диаспор, обладавших собственными строениями и предприятиями.

Так, например, грузины одними из первых принимали участие в строительстве города и стали приобретать земельные участки. Из грузинской диаспоры, численность которой после русско-японской войны уже доходила до 1 тыс. чел., собственниками домов стали свыше 40 чел., имели торговые предприятия около 300 чел., на КВЖД работали около 40 чел<sup>12</sup>. При непосредственном участии Грузинского общества в Харбине была построена первая общественная библиотека, пользовавшаяся огромной популярностью среди российского населения.

Особенно деятельное участие национальных групп, входивших в российское подданство, было заметно в создании церковных зданий, призванных обслуживать духовные интересы россиян.

На средства русских домовладельцев были возведены два первых деревянных храма на Пристани и в Модягоу, позже им на смену поставили величественные каменные храмы. По инициативе крупного русского чаеоторговца И.Ф. Чистякова и при его материальной поддержке в 1907 г. в Харбине была построена церковь Св. Софии, при которой открылись частная начальная школа и Софийское училище восточных языков<sup>13</sup>.

В 1906 г. коммерсанты тюрко-татарской национальности приобрели участок земли и построили на нем мечеть, она просуществовала до 1922 г., затем была построена новая. Армянское общество, хоть и малочисленное, но тоже имело свою церковь. На средства состоятельных евреев в 1907 г. была выстроена синагога, возведены многие другие здания. Также известны вложения капитала в строительство храмовых зданий других национальных групп, проживавших в Харбине<sup>14</sup>.

Что касается иностранных подданных, обладавших недвижимым имуществом, то, по имеющимся сведениям, можно отметить японцев. После русско-японской войны японские подданные в основном населяли отошедшую им южную линию железной дороги. С открытием Харбина для иностранной торговли и появлением в нем иностранных консульств, число японцев увеличилось. В основном это были предприниматели и агенты крупных фирм. После 1-й мировой войны отмечался переход к ним домов и земельных участков в Харбине по ценам, значительно меньшим их стоимости<sup>15</sup>. К концу 1916 г. японцы занимали в районах Харбина: на Пристани 316 квартир, в Новом городе — 33, в Старом Харбине — 15, в Фуцзядяне — 38, а всего 402 квартиры, которые населяли 1 764 мужчин и женщин<sup>16</sup>. Первая попытка установить точное количество недвижимого имущества, находящегося в залоге у японцев, была предпринята в 1924 г. статистическим бюро городского совета. Так, по данным бюро, японским подданным принадлежало 95 владений и заложено у них 130, а всего 225 владений, или около 20 % общего числа недвижимости города.

Не вдаваясь подробно в проводившуюся японцами политику колонизации Маньчжурии, лишь отметим, что японское домовладение следует рас-

смаатривать как один из факторов закрепления Японии в Маньчжурии, в частности в русском Харбине, в результате чего роль русских домовладельцев умалылась.

Однако, невзирая на политические перемены, происходившие в российской колонии в Маньчжурии, стихийные бедствия и прочие трудности, развитие Харбина во многом обязано русским домовладельцам.

Еще в 1910 г. инициативной группой было создано Харбинское общество домовладельцев. Целью его создания являлось объединение всех домовладельцев и земледельцев г. Харбина и его пригородов для защиты их общественных и личных интересов.

Первое общее собрание общества состоялось 5 апреля 1912 г. в помещении городского совета. В нем приняли участие 84 чел. Первым председателем стал К.И. Кайдо, юрист по образованию. 30 марта 1913 г. на экстренном общем собрании было принято решение об отправке делегата в Москву на Первый Всероссийский съезд домовладельцев. Им был А.Е. Федоров, член правления Харбинского общества домовладельцев, в 1919 г. он заменил К.И. Кайдо на посту председателя общества<sup>17</sup>.

После окончания гражданской войны на российском Дальнем Востоке и в Сибири огромный поток беженцев устремился в пределы Маньчжурии. Большая часть из них оседает в Харбине, самовольно захватив участок земли между ст. Харбин и главными харбинскими мастерскими, получивший название Нахаловка, или Сунгарийский городок. В городе возник квартирный кризис. Чтобы разрядить его общество домовладельцев оказывало помощь через свою ссудо-сберегательную кассу, известную под названием Банка домовладельцев. Но не все желающие могли воспользоваться услугами банка, и тогда управление дороги пошло навстречу ходатайству некоторых служащих и разрешило им поселиться по соседству с Корпусным городком, где были построены саманные дома, предоставив право приобрести эти участки с постройками в рассрочку на несколько лет<sup>18</sup>. Также на льготных условиях были нарезаны участки земли для пенсионеров дороги в районах, получивших названия Гондательевка и Славянский.

Большие изменения в жизни российской колонии произошли в 30-е годы. В 1924 г. были восстановлены советско-китайские дипломатические отношения и подписано соглашение о паритетном управлении КВЖД СССР и Китаем. По этому соглашению признавался суверенитет китайских властей на территории Северной Маньчжурии, и все вопросы, особенно земельные, решались только по согласованию с китайскими властями.

Первым препятствием для общества домовладельцев стал отказ местных властей в утверждении измененного устава общества. Нужно было искать новые формы существования и деятельности общества. В 1925 г. оно стало называться «Харбинское общество русских и китайских землевладельцев и домовладельцев», устав преобразованного общества был утвержден китайскими властями в том же году.

В правление вошли и китайские представители, в 1936 г. в нем состояло рекордное число членов — 1 188 чел.<sup>19</sup>

Деятельность русских домовладельцев в различных мероприятиях городского муниципалитета, в частности в разработке проектов переустройства улиц и площадей, санитарных мероприятий и пр., стала ограниченной, в их рядах наметилась разобщенность.

Но несмотря на притеснения со стороны китайских властей, которые испытывало все русское население Маньчжурии, русские домовладельцы че-

рез общество оказывали помощь пострадавшим в наводнении 1932 г., собирали пожертвования, выступали против повышенных арендных ставок на земельные участки и квартиры и т.д.

С переходом муниципалитета в руки китайцев усилилось строительство торговых зданий арендаторами на известный срок бесплатной аренды, по истечении которого здание переходило в полную собственность городского муниципалитета. Арендаторами являлись в основном китайские подданные. Русские домостроители, сумевшие продать свою собственность, пытались перебраться в другие города Китая или уехать в другие страны, из-за чего размеры жилищного строительства в Харбине шли на убыль, особенно это стало заметно в начале 30-х годов, когда началась японская оккупация Маньчжурии.

К 30-м годам г. Харбин стал экономическим и культурным центром в Северной Маньчжурии, важнейшим узлом железнодорожных и водных путей, это был город, выстроенный русскими людьми на средства железной дороги и на частный капитал. Русские домовладельцы, вложившие свои капиталы в строительство, создали ту материальную базу, на которой основывалась вся последующая городская жизнь Харбина.

История появления Харбина, история его градостроительства во многом обязана первым русским старожилам, прибывшим в зарубежье, рассчитывая только на свои силы, средства и предприимчивость.

<sup>1</sup> ГАХК (Государственный архив Хабаровского края). Ф. 1126. Оп.1. Д.18. Л.61.

<sup>2</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М. 1991. С. 138.

<sup>3</sup> РГИА ДВ (Российский государственный исторический архив Дальнего Востока). Ф. 8. Оп.1. Д.77. Л.74.

<sup>4</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая... С.139.

<sup>5</sup> ГАХК. Ф.831. Оп.2. Д.40. Л.129.

<sup>6</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая ... С.147.

<sup>7</sup> Там же. С. 171.

<sup>8</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп.2. Д.39. Л.91.

<sup>9</sup> ГАХК. Ф. 1126. Оп.1. Д. 18. Л.58.

<sup>10</sup> Там же. Л.59.

<sup>11</sup> ГАХК. Ф.1126. Оп.1. Д.18. Л.45.

<sup>12</sup> ГАХК. Ф. НСБ. Юбилейный сборник Грузинского Общества в Маньчжоу-Го. 1905—1935. Харбин, 1935. С.43.

<sup>13</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая... С.204.

<sup>14</sup> ГАХК. Ф.831. Оп.2. Д.29. Лл.36—75.

<sup>15</sup> Вестн. Азии. 1916. №37. С.118.

<sup>16</sup> Там же. 1916. №38—39. С.189.

<sup>17</sup> ГАХК. Ф.1126. Оп.1. Д.18. Л. 11,13.

<sup>18</sup> ГАХК. Ф.831. Оп.2. Д.39. Л.91.

<sup>19</sup> ГАХК. Ф.1126. Оп.1. Д.18. Л.25.

**SUMMARY:** «The Russian First-Builders» — this is the way Candidate of Historical Sciences Nadezhda Vasilenko called her article. It is devoted to the Russian house-owners of Harbin, their role in the life of the city. Scholars begin investigating such theme only recently. The author begins his analysis since 1898 when the first builders of the Chinese Eastern Railway arrived there through «Sungari-Amur» water way.

The Russian house-owners, who invested their money into building, created material base which became the foundation for all city life in Harbin later. The city of Harbin will soon celebrate its centenary. It is necessary to mention the first old-timers of the city who came there and devoted their means, enterprise and strength for building Harbin.