

основу русских городов, то Синьцзин и Шэньян лишь при реконструкции получили новую планировочную структуру европейского образца, и то лишь в центральной части.

Город Дальний, заложенный на выразительном рельефе, изрезанном многочисленными бухтами, заметно выделялся своими планировочными достоинствами среди всех новых поселений вдоль КВЖД, даже и среди новых городов в России он “только один был планирован и красиво, и интересно”<sup>10</sup>. Начатый строительством в 1896 году, город уже через семь лет был в основных своих частях закончен. В дальнейшем, после передачи Японии по Портсмутскому соглашению, Дальний продолжал свое развитие по плану, разработанному русскими инженерами. Состоящий из трех частей (Административный городок, Европейский город, Китайский город), Дальний отражал характером своей планировки довольно пеструю структуру населения. Хорошо оборудованный необходимыми средствами механизации, порт города Дальнего принимал даже океанские корабли и по грузообороту вскоре занял второе место (после Шанхая) на всем континентальном побережье от Охотского до Южно-Китайского моря<sup>11</sup>. По количеству населения город занимал тоже второе место (после Мукдена) в Маньчжурии. Являясь конечным пунктом железнодорожной магистрали, Дальний стал не только крупным портом, но и мощным промышленным центром. Россия, затратив на строительство этого города 30 миллионов золотых рублей, потеряла его в 1905 г. вместе с южной ветвью КВЖД.

Впрочем, у Китайской Восточной железной дороги, у многих населенных пунктов, в том числе и города Дальнего – своя судьба. А наш рассказ – о Харбине, его архитектуре и людях.

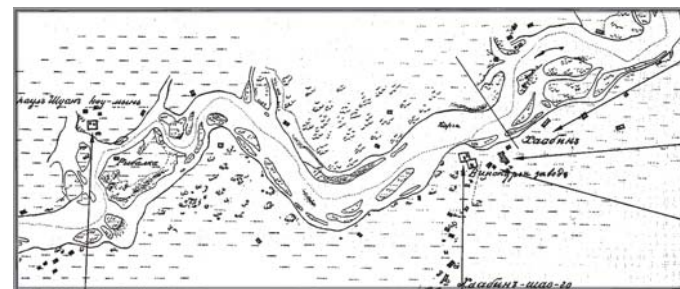


Глава

# 2

## Районы и поселки Харбина

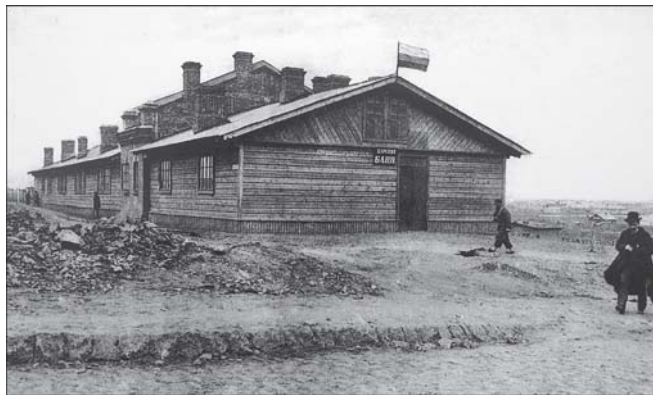
Название Харбин, касающееся выбранного для города места, было известно и ранее, еще до того, как сюда пришли изыскатели трассы. Например, оно упоминалось в 1864 году П.А. Кропоткиным, а затем спустя пять лет экспедицией Ржевина и Очередины. О существовании в местности Харбин винокуренного завода упоминал в 1872 году Барабаш, а в 1895 году – инженер Анерт<sup>1</sup>. В 1996 году китайский историк Ди Чэнхуй нашел документ, относящийся к 1864 году, в котором впервые упоминается слово “Харбин”, обозначающее “узкий остров”, расположен-



Винокуренный завод – место будущего Харбина

ный на противоположной стороне Сунгари, напротив пристани<sup>2</sup>.

Безлюдная пустынная местность, одиночные китайские фанзы и небольшие усадьбы, залитая водой местность с островками суши – вот что увидели перед собой члены партии инженера А.А. Шидловского, первыми прибывшие на место, где предстояло обосноваться первостроителям Харбина. Поиски наиболее удобного места для размещения основных сил первостроителей привели головную группу к заброшенному ханшинному (водочному) заводу, где находились более 30 построек фанзового типа. К тому же выбранное место оказалось незатапливаемым. Единственным неудобством была удаленность от причала, где находились все



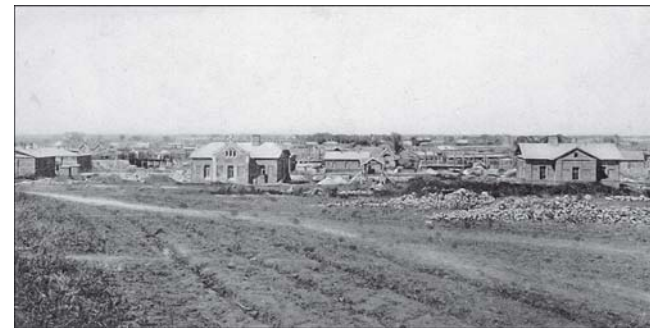
*Царская баня – одно из первых крупных сооружений в Харбине*

грузы, доставляемые по реке. Выбранный район с китайским названием “Сян-Фан” стал первым месторасположением города Сунгари (так первоначально назывался Харбин). Спустя немного времени, когда начнется строительство Нового города, вместо прежнего названия “город Сунгари” появится “Старый Харбин”, а само место, где обосновались первостроители, станет одним из районов Харбина.

Образование поселков и районов Харбина началось практически с самого его основания. В первые же дни и месяцы причал на берегу Сунгари, где разгружались баржи и пароходы, а также временный поселок на месте бывшего ханшинного завода положили начало двум первым районам города, получившим названия Пристань и Старый Харбин. Оба поселка располагались на окраинах – один на востоке Харбина, другой на юге.

Одним из самых крупных районов по численности населения стал участок на берегу Сунгари, где располагались пароходные причалы. Наибольшую активность в освоении прилегающей к пристани территории проявили первые коммерсанты, прибывшие вслед за строителями. В течение всего нескольких месяцев лета и осени 1898 года на берегу Сунгари и в Старом Харбине появилось много построек временного типа, без какого-либо комфорта. Несмотря на то, что район Пристань во время подъема воды в Сунгари затапливался, купцы никак не хотели менять выбранное место – рядом находился причал, где складировались их товары. Ради такого важного удобства они готовы были терпеть дискомфорт, связанный с наводнениями, полагая, что в скором времени с ними будет покончено. Таким образом, район города, расположенный у пристани, получил одноименное название – Пристань.

Уже с первых лет существования Харбина одной из важных забот строителей стала защита территории от наводнений, поэтому сразу же были



*Первые постройки в районе Нового город*

начаты работы по подсыпке береговой полосы, где одновременно стали возводить склады для прибывавших по реке материалов и оборудования. Река многие годы, особенно в начальный период, была единственной транспортной артерией, что и предопределило образование и быстрое развитие на ее берегу одного из районов города. Для того, чтобы склады с материалами и оборудованием не затапливало, была сделана обваловка всей территории с трех сторон. Землю, необходимую для устройства дамбы и обваловки, возили из района Чэнхэ, расположенного с западной стороны, выше по течению реки<sup>3</sup>.

Обосновавшись в Старом Харбине, первостроители прекрасно понимали, что центр города необходимо строить в другом месте. Для него выбрали самый возвышенный участок, а работы начали уже в первой половине 1899 года. Этот третий район получил название Новый город. В нем предполагалось разместить все административные учреждения, а также жилые дома для служащих. На должность руководителя строительства Нового города назначили гражданского инженера А.К. Левтеева. Он со своей командой инженеров и техников обосновался в небольшой китайской усадьбе, на территории будущего административного центра, и сразу же приступил к разбивке местности, а затем и строительству. Первые дома появились в районе будущей Соборной площади, а вскоре и в других местах. Для Нового города был разработан генплан, по которому и осуществлялось строительство<sup>4</sup>.

Земляные работы в это же время стали проводиться и для устройства веток железной дороги. Самые разнообразные грузы, доставлявшиеся по реке, разгружались на правом берегу Сунгари, где было выбрано место для города. Уже в конце 1899 года, когда стали прибывать баржи с материалами и оборудованием для будущего моста через Сунгари, их решили разгружать и складировать и на другом берегу реки, где от Сунгари отходил узкий заливчик (затон). Название Казенный Затон получило место чуть ниже по реке, где должно было начинаться строительство левобережной части моста. Здесь складировались материалы и оборудова-

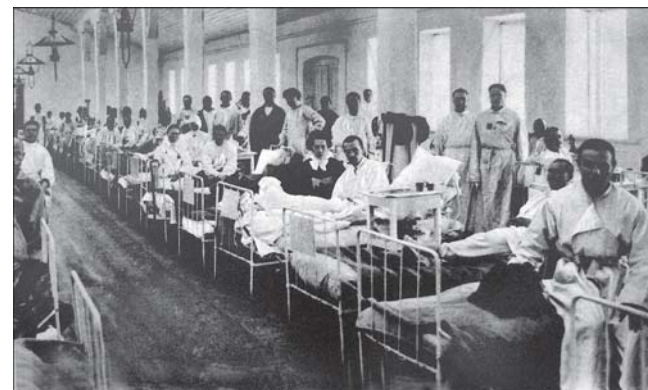
ние, здесь же поселились во временных бараках служащие и рабочие – строители моста. Рядом с временным поселком строителей, немного выше по течению, стали расселяться и переселенцы, а само это место получило название Частный Затон. В последующие годы, когда закончилось строительство и моста, и всей дороги, здесь будут устроены дачи, левый берег станет излюбленным местом отдыха для горожан. Однако начавшееся строительство моста было прервано в 1900 году вспыхнувшим в Китае боксерским восстанием, и Затон оказался незащищенным, поэтому всех рабочих поселка, а также оборудование и материалы пришлось спешно переправлять на правый берег.

В каждом из районов и поселков формировались свои группы населения, возводились соответствующие по функции сооружения и здания. После ликвидации боксерского восстания активизировалось строительство дороги и города, в связи с чем стали быстро возникать новые поселки на территории, отведенной под город и ограниченной полосой отчуждения. Возобновилось также строительство моста. На берегу Сунгари, на небольшом участке, отрезанном главной веткой дороги, ведущей к мосту, и полосой отчуждения, возник Мостовой поселок, где разместились контора строителей моста, склады с материалами и оборудованием, казармы для рабочих. На базе этого поселка позднее получит развитие фабрично-заводской центр со складами, со своей сетью подъездных путей и пакгаузами<sup>5</sup>.

Ко времени строительства моста относится и образование китайско-района Фудзяня, расположившегося рядом с Мостовым поселком, но с внешней стороны полосы отчуждения. Компактный по своему плану и густонаселенный Фудзянь всего через несколько лет после основания сравнялся по количеству населения со всем Харбином. Собственно, район этот в подчинение Управления КВЖД не входил и развивался без всякого плана, стихийно и более быстрыми темпами. Береговая и восточная стороны Фудзяня были очерчены линией дамбы, а западная и южная его границы примыкали к полосе отчуждения. Западная половина Фудзяня, как видно на плане, характерна более хаотичной планировкой и застройкой, а восточная выполнена в прямоугольной сетке на строго регулярной основе. Это более поздняя часть поселка и здесь, видимо, при нарезке кварталов и разбивке улиц не обошлось без участия инженеров.

Поселки и городки возникали в Харбине один за другим, в разных местах города. Первоначальное название города (Сунгари) было заменено уже в 1902 году, и в официальной переписке в употребление вошло новое название – Харбин – со следующими пригородами и поселками: Старый Харбин, Новый город, Пристань, Мостовой поселок и Затон. Как видим, уже через три года после основания в Харбине появилось несколько самостоятельных градостроительных образований, входящих в единое понятие “город Харбин”<sup>6</sup>.

Появление еще нескольких самостоятельных поселков в Харбине связано с Русско-японской войной. Так, для временного расквартирования



*В госпитале Иверской  
общины Харбина*

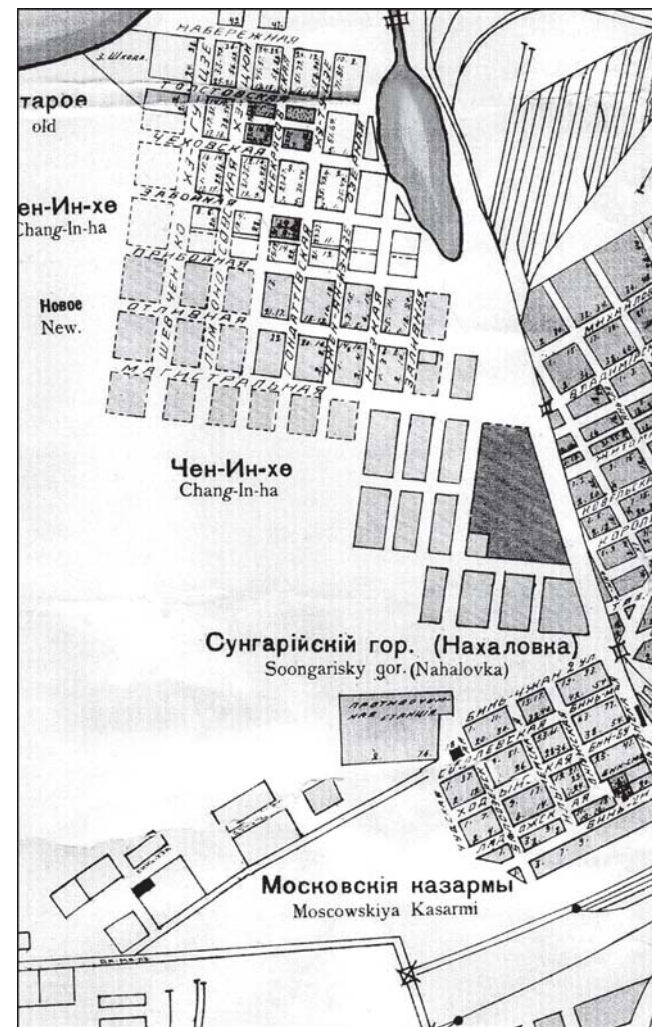
войск, прибывающих из России, к западу от Нового города, за веткой железной дороги была отведена территория, получившая впоследствии название Корпусный городок. Здесь соорудили полуземлянки для размещения 30 тысяч военнослужащих. После окончания войны, согласно Потсдамского договора, все войска и имущество передислоцировали в Хабаровск, а бывший военный городок стал заселяться жителями Харбина. В память о пребывании на этом месте корпусов российской армии поселок получил название Корпусный. Одновременно западнее от него, вдоль идущей во Владивосток ветки дороги раскинулся Госпитальный городок с постройками барачно-казарменного типа для госпиталя, в который привозили на излечение раненых с фронта Русско-японской войны. Поселок этот сохранил свое первоначальное название и после эвакуации госпиталя, а также и позднее, когда в прежних помещениях разместился медицинский персонал госпиталя охранной стражи КВЖД<sup>7</sup>.

Также для нужд войны недалеко от поселка Чэнхэ, с северной стороны от железнодорожного вокзала появился поселок, в котором разместились чины Московского полка, входившего в состав действующей армии. Как и из Корпусного городка, военнослужащие Московского полка были эвакуированы в Россию, а за поселком, тоже заселенным после этого местными жителями, так и закрепилось название Московские казармы. Для обслуживания действующей армии в Харбине были отведены территории не только с целью размещения войск и госпиталя, но и для имущества и вооружения. Для этой цели построили интендантские склады, пакгаузы, сделали подъездные пути к ним. Появился, таким образом, целый район Интендантского разъезда, впоследствии разбитый на несколько фабрично-заводских участков. Дальнейшего развития данное поселение не получило, за исключением нескольких промышленных предприятий на его территории<sup>8</sup>.

Разрозненные и удаленные друг от друга, городки и поселки не имели надежной и постоянной транспортной связи, поэтому уже в 1904-1905 годы в городе получил активное развитие извозный промысел. Решив сосредоточить всех лиц, занимавшихся извозом, в одном месте, Управление дороги выделило для их расселения небольшой свободный участок рядом со Старым Харбином, к северо-востоку от него. В это время наместником императора России на Дальнем Востоке был адмирал Алексеев. В честь него новый поселок и получил свое название – Алексеевка. Совсем скоро, правда, извозный промысел пошел на убыль, надобность в нем отпала, и жители Алексеевки оказались на отшибе, далеко от центра. По их просьбе в 1907 году руководство дороги отвело новую территорию для расселения, вернее – для переселения, ближе к Новому городу, с восточной стороны от района Модягоу. Здесь же стали отводить участки и китайцам. Границей двух городков (европейского и китайского) стала улица, получившая название Раздельная. Данная территория, которую в последующее время станут осваивать более активно, превратится в один из самых привлекательных “спальных” районов Харбина, с названием Модягоу<sup>9</sup>.

Западнее Интендантского разъезда и территории крупного кирпичного завода разместился еще один район, в котором участки земли Управление дороги отдало в аренду китайским рабочим и служащим с близлежащих кирпичных заводов. Название Кусянтунь район получил по фамилии первого китайского поселенца из небольшой деревушки, которая здесь находилась раньше. Вытянутый вдоль небольшой речки Хэ-Дя-Гоу, притока Сунгари, район был разбит на прямоугольные, одинаковые по площади участки с взаимно перпендикулярными улицами. В северной части поселка разместилась вытянутой формы площадь, разделившая это небольшое поселение на две неравные части.

Рядом с территорией Главных мастерских, слева от ведущей к ним ветки железной дороги, длительное время оставалась свободной довольно большая площадь земли, откуда ее возили для подсыпки дамбы еще в первые годы основания города. Этот свободный район Управление КВЖД решило использовать в 1910-е годы для расселения нуждающихся лиц. Часть территории, примыкающей непосредственно к Сунгарийскому городку, была отдана в арендное пользование на льготных условиях рабочим и служащим Главных мастерских. Раньше на этом месте существовал небольшой китайский хутор Чэн-Ян-Хэ (Чэн-Ин-Хэ). Препятствие бывшего китайского поселения закрепилось и за новым городком. Через десять лет, в начале 1920-х годов, когда управляющим дороги стал Б.В. Остроумов, здесь были выстроены кирпичные дома, предназначенные для бесквартирных рабочих Главных мастерских. Новые жилые постройки располагались ниже поселка Чэн-Ян-Хэ, ближе к Сунгарийскому городку. Комплекс очередного поселения получил название Новое Чэн-Ян-Хэ, однако население стало его называть Остроумовским городком – в честь создателя. Название это закрепилось не только в обиходе, но и в официальных документах. Более того, когда



Районы Чэн-Ин-Хэ, Сунгарийский городок  
и Московские казармы



Остроумов  
Борис Васильевич

население в старом и новом Чэн-Ян-Хэ заметно прибавилось, жители подняли вопрос о необходимости строительства для них храма. Идея, поддержанная Б.В.Остроумовым, вскоре обрела реальность, после чего название Остроумовский городок распространилось на оба поселка – Старый и Новый Чэн-Ян-Хэ. Правда, после 1924 года это название вышло из употребления, а осталось более простое – Чэнхэ, без слов “старый” и “новый”. Северная часть поселка, прилегающая к берегу Сунгари, постоянно находилась под угрозой затопления. Однако, несмотря на это, поселок разрастался<sup>10</sup>.

Под воздействием квартирного кризиса, который не прекращался довольно длительное время, Управление дороги изыскивало все новые и новые территории, отдавая их нуждающимся. Как правило, решения о раздаче участков принимались чаще всего на основании заявлений и просьб. В 1918?1919 годах в ответ на ходатайство служащих дороги Управление выделило в непосредственной близости с Корпусным городком еще некоторое количество участков, причем на них уже были построены саманные дома. Отдавая в аренду участки, Управление ставило условие об оплате в рассрочку на несколько лет застроенных дома. Это очередное поселение жители стали называть Саманным городком<sup>11</sup>. Получая в аренду участки с готовыми строениями, владельцы после выплаты их стоимости могли распоряжаться домами по своему усмотрению, в зависимости от срока аренды. Если аренда оказывалась долгосрочной, то пришедшие в ветхость дома перестраивали в более долговечных материалах, делали их просторными, чтобы сдавать свободные помещения в аренду и получать доход. Как правило, жители брали в аренду участки и строили на них жилые дома не только для собственных нужд, но и с целью получения дохода.

Любопытна история появления Сунгарийского городка. Начиная с 1919 года, в Харбин хлынула волна беженцев, и квартирный кризис еще более обострился. Управление дороги не могло удовлетворить всех желающих, не имевших крова, поэтому люди стали самовольно (нахально) занимать участки в районе Пристани, на территории, прилегающей к ветке дороги, соединяющей станцию Харбин с Главными мастерскими. Оказавшийся здесь свободным участок был заболоченным и малопригодным для жилой застройки. Более того, на его территорию стекали дождевые и сточные воды от Нового города и от станции Харбин. Однако антисанитарные условия не остановили желающих здесь поселиться. Управление дороги не стало чинить серьезных препятствий, хотя запреты и были. Оно приняло инженерные меры по прокладке коллекторов, чтобы сточные воды здесь не задерживались. В короткое время были устроены деревянные подземные коллекторы трапециевидного сечения, проведенные вдоль нескольких улиц, с выпуском вод с открытую канаву вдоль забора Главных мастерских и далее, в специальный бассейн, откуда воды сбрасывались уже в Сунгари. Поскольку поселение оказалось территориально связанным с рекой, ему и дали соответствующее название – Сунгарийский городок. Правда, в народе за



*Детский приют  
“Русский дом”*

ним закрепилось более правдоподобное, хотя и нелюбимое название – Нахаловка<sup>12</sup>.

Обострение жилищного кризиса в период наплыва в Харбин эмигрантов требовало решительных мер. Эту “головную боль” Управление дороги пыталось снять поиском и выделением новых территорий и участков для расселения. В 1922?1923 годах по инициативе Н.Л. Гондатти, возглавлявшего в Управлении земельный отдел, была проведена конкурсная раздача (по жеребьевке) на льготных условиях земельных участков в двух новых районах – к востоку и западу от Модягоу. Среди желающих получить участки оказались и пенсионеры КВЖД. Разумеется, просьбы первостроителей Харбина и дороги Управление не могло оставить без внимания, и для них выделили к востоку от Модягоу несколько кварталов, ограниченных улицами Крестовоздвиженской, Борисовской, Львовской и Ильинским бульваром. Кварталы были прорезаны переулками на мелкие участки площадью 455 кв. метров каждый и отданы в пользование нуждающимся пенсионерам. В честь инициатора разрешения очередного квартирного кризиса Н.Л. Гондатти поселок получил название Гондатыевка<sup>13</sup>.

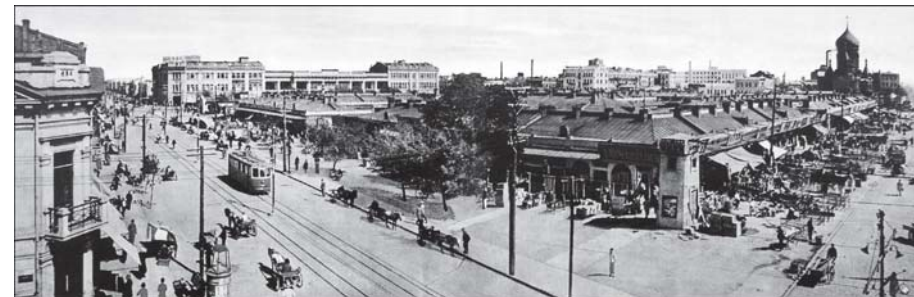
В западной части от Модягоу, в треугольнике, ограниченном с севера р. Модягоу, Старохарбинским шоссе с востока и железной дорогой с юго-западной стороны, образовался в это же время Славянский городок, получивший свое название по местоположению в нем детского приюта “Русский Дом”. Воспитание и обучение в этом необычном учреждении базировалось на старорусских традициях и неприменном почитании общеславянских идей<sup>14</sup>.

Территориальный рост Харбина требовал административного регулирования и “полицейского глаза”, поэтому уже в 1904 году он был разделен на два санитарных участка, а спустя полгода – на четыре полицейских участка<sup>15</sup>. Управление КВЖД, ведавшее всеми делами в городе, в том числе и его застройкой, уже не могло справиться с возникавшими новыми проблемами, поэтому в 1907 году встал вопрос о введении в Харбине городского самоуправления, а уже со следующего года начал функционировать городской совет. В основу проекта об этом органе управления было положено действовавшее в России городское положение 1902 года, которое частично изменили и переработали в соответствии с местными условиями и особенностями. Причем, самоуправление ввели не во всех, а в наиболее крупных поселках Харбина.

Руководство КВЖД, учреждая новые органы управления в Харбине, “имело в виду практику, как российскую, так и заграничную, указывавшую, что наибольшее процветание городов и поселков городского типа, а также их торговое и промышленное развитие достигается при условии надлежащего благоустройства этих поселений, когда заведывают ими местные органы самоуправления, то есть, представители самого заинтересованного населения, живущего в названных поселках”<sup>16</sup>. Собрание избирателей, проведенное в феврале 1908 года, избрало первый Харбинский горсовет во главе с председателем Е.Э. Бергом. Кроме председателя, в совет вошли три выборных члена и два члена по назначению Управления дороги. Первому городскому совету предстояло решать такие важные проблемы, как благоустройство, пожарная и полицейская безопасность, санитарное состояние. Что касается застройки, то этой проблемой, кроме Общества КВЖД, стали заниматься гражданское управление и городской архитектор с подчиненными им службами<sup>17</sup>.

Задачей горсовета стали не только организация благоустройства, контроль за строительством, но и, самое главное, поиск средств на благоустроительные работы. В первые же месяцы вышли в свет постановления о замощении улиц, тротуаров и содержании их в исправном состоянии. В 1912 году появилось решение о введении табличек на домах с указанием их номеров и названий улиц. Однодневная перепись, проведенная 24 февраля 1913 года, показала, что население Харбина составляет 63,1 тысячи человек, причем, 53,4 тысячи харбинцев проживали в двух самых крупных районах – Пристань (32 тысячи) и Новом городе (21,4 тысячи)<sup>18</sup>.

Анализируя проблему, связанную с источниками дохода, принял решение о первоочередном строительстве “сооружений общепользных и доходных”, от которых можно было иметь стабильно постоянный источник средств, сдавая их в аренду. Такими могли быть, прежде всего, торговые здания и доходные дома. До этого времени единственным источником дохода в городе были налоги. Общественное самоуправление и его горсовет прекрасно понимали, что бесконечно увеличивать налоговое бремя на население нельзя, поэтому первооче-



Комплекс нового гостиницевого двора в районе Пристань



Гранд-отель на Сунгарийском проспекте Харбина

редным мероприятием стало строительство каменных торговых рядов. В 1910 году на участке Базарной площади, между улицами Водопроводной, Сквозной и Новгородней на Пристань были построены семь кирпичных корпусов, в которых в аренду сдавались 236 отдельных торговых секций.

Спустя девять лет на Мостовой улице в этом же районе появился двухэтажный гостиницево-двор из кирпича и железобетона, а на Старопристанском базаре – два кирпичных торговых корпуса. Одно- и двухэтажные корпуса торговых рядов построили и в Новом городе, между улицами Новоторговой и Стрелковой. Упор на развитие торговых заведений себя оправдал, и в последующие годы городские власти продолжали развивать это строительство, поскольку торговля приносила городу солидный доход.

В развитии жилищного городского строительства большую роль играло частное домовладение. “Обращаясь к истории возникновения Хар-

бина, мы можем ясно и отчетливо видеть, какую огромную роль сыграло в жизни города русское домовладение. Масса людей одновременно прибыла в местность совершенно пустынную и незастроенную. На месте нынешнего Харбина стояло несколько десятков китайских фанз, которые немедленно были заняты и приспособлены под канцелярии строительного управления, под квартиры старших агентов и офицерских чинов охраны. Перед прибывшими русскими людьми встал вопрос о неотложной необходимости строить сейчас же здания для проживания в них людей. Первая же зима угрожала прибывшим людям непереносимые бедствия и страдания, вследствие здешних лютых морозов<sup>19</sup>. В первые годы земельные участки доставались владельцам скорее по символической цене, но строительство домов обходилось очень дорого из-за нехватки материалов – все они были привозными, причем, доставляли их в большей степени из Америки и Западной Европы. В связи с этим построенные дома почти сразу же сдавались под квартиры, чтобы окупить расходы на их строительство. Несмотря на известные события 1900 года, а потом и депрессию, вызванную поражением России в Русско-японской войне, частное домостроительство в Харбине набирало силу.

Результатом первого десятилетия Харбина стали грандиозные фабрично-заводские предприятия, солидные банки, роскошные магазины, здания общественного и учебного назначения, лечебные учреждения. Стремительное развитие города привело и к росту численности его населения. Наряду с этим в Харбине в течение длительного времени не уделяли должного внимания благоустройству. Плохие дороги, отсутствие надлежащего технического и санитарного надзора – эти проблемы стали для городских властей постоянной “головной болью”. Некоторые обязанности по благоустройству стали возлагать на домовладельцев. Например, в 1904 году вышло обязательное постановление об устройстве за счет домовладельцев и квартиросъемщиков мостовых и тротуаров, содержании их в чистоте и так далее, а в следующем году новым постановлением домовладельцы и арендаторы обязывались производить освещение улиц и площадей, за их же счет ввели в конце года и институт ночных сторожей<sup>20</sup>.

Частное домостроительство приводило к постоянным нарушениям строительных норм и правил, начиная от самовольного возведения построек и кончая пренебрежением установленными требованиями и нормами, касающимися строительных конструкций и применения строительных материалов. Многие годы Харбинское общественное самоуправление и муниципалитет боролись с этими нарушениями. Обычно при надзоре за осуществлением построек гражданское управление руководствовалось Строительным уставом и через своего архитектора контролировало городское строительство. При этом не все постройки общественного назначения находились в ведении управления. Самым сложным оказалось введение строительных правил – их разработка растянулась почти на семь лет. Впервые этот вопрос был внесен в Собрание упол-



*В городах вдоль КВЖД стали появляться крупные промышленные предприятия*

номоченных 4 июня 1908 года и только 18 марта 1915 года правила увидели свет в виде постановления<sup>21</sup>.

Как показали практика и контрольные обследования построек, в процессе строительства наблюдалось множество нарушений. Наиболее характерными и типичными были нарушения строительных правил, прежде всего: отсутствие необходимых разрывов между отдельными зданиями и участками, несоблюдения размеров двора, недостаточная толщина наружных стен в каменных зданиях, уменьшения глубины заложения фундаментов<sup>22</sup> и т.д. Эти нарушения носили всеобщий характер. Так, с конца 1920-х годов строительный отдел городской управы в течение двух лет проводил обследование всех строений Харбина. В результате выяснилось, что 95 процентов из них имеют “вопиющие нарушения строительных правил”<sup>23</sup>. Принятые после этого управой неотложные карательные меры вылились в большинстве случаев в снос незаконно возведенных построек.

В период действия строительного отдела Харбинского горсовета (1908-1921) только в двух районах города, Пристань и Новом городе, было утверждено более двух тысяч проектов построек для частных владельцев. Две трети всех строений составляли каменные дома, причем, преобладали кирпичные двухэтажные здания. Следует также отметить, что из разрешенных к строительству объектов были осуществлены не более 77 процентов. Примерно с 1919 года, когда цены на земельные участки поднялись, здания высотой в три и более этажей стали преобладать<sup>24</sup>. Самыми высокими на Пристань в начале 1920-х годов являлись торговый дом Мацууры, дома Гордона, Водянского, а в Новом городе – пятиэтажный доходный дом Ягунова, дом Мееровича, здание Общества маньчжурских мельниц и другие.

Строительство в разные годы то затухало, то активизировалось в зависимости от многих внешних факторов, например, в связи с Русско-японской войной или Первой мировой. События в России после 1917 года и вызванная революцией и Гражданской войной массовая эмиграция населения также послужили мощным толчком к росту жилищного строительства в Харбине. Поднялся спрос и на торговые учреждения. Росту строительства способствовали и некоторые административно-юридические меры, в частности введение Управлением КВЖД с 1 января 1918 года льготного тарифа на провоз строительных материалов для Харбина (цокольный и бутовый камень, кирпич, песок, известь, лесные материалы и цемент).

Действие льготного тарифа контролировалось учреждениями, ведающими строительством в Харбине и имевшими возможность удостоверить использование ввозимых строительных материалов непосредственно на постройках, а не с целью извлечения прибыли путем их перепродажи по более высоким ценам. Каждый желающий ввозить материалы обязан был получить в городском общественном управлении специальное удостоверение на право пользования льготным тарифом. За весь период действия льготы (с 1 апреля 1918 по 3 мая 1922 года) управой выдано более 17 тысяч разрешений, а причиной отмены льготного тарифа послужило понижение с 1922 года всех тарифных ставок и доведение их до норм довоенного времени.

Таким образом, льготный тариф был поглощен новыми низкими ставками. Некоторые из них стали даже ниже ранее существовавших, например, на лесные материалы<sup>25</sup>. Однако, несмотря на введенные льготы, строительная горячка, охватившая Харбин в 1921 году, сменилась резким спадом, продолжавшимся три года. В конце концов, спад сменился подъемом, и очередной строительный бум пришелся на 1928 год, который оказался рекордным для частного домостроительства. Только на Пристани и в Новом городе за этот год были построены 200 кирпичных домов, а в следующем году за первые четыре месяца в строительный отдел управы поступило на утверждение более 150 проектов новых зданий, предполагаемых к строительству в тех же двух районах Харбина<sup>26</sup>.

Преобладанию каменного строительства в городе способствовало возведение в 1900 году крупного кирпичного завода взамен нескольких мелких, с примитивной технологией, которые не могли удовлетворить ни требуемого качества, ни громадного спроса на этот наиболее популярный строительный материал. Строился завод по проекту инженера Кузнецова, который специально выезжал в Германию для изучения современной технологии кирпичного производства. Чтобы получить качественный кирпич не ручным, а машинным способом были поставлены две гофмановские печи непрерывного действия. Производительность каждой из них составляла 20 тысяч штук кирпичей в сутки. Были также сооружены необходимые здания для машин и сушки кирпича, жилые постройки для рабочих. От станции Харбин к заводу



*Отель "Модерн" – одно из первых крупных зданий в Харбине*

протянулась железнодорожная ветка длиной около трех верст. Одна из гофмановских печей имела 16, а другая 18 камер общей площадью более 450 квадратных саженей. Две машины для изготовления (формовки) кирпича обеспечивали печам постоянную загрузку. Кроме гофмановских печей на заводе были устроены дополнительно 136 напольных печей (семь вместимостью на 110 тысяч и 129 вместимостью на 20 тысяч кирпичей)<sup>27</sup>. Проектная мощность завода составляла 12 миллионов кирпичей в год. Впоследствии оказалось, что изготовленный машинным способом сырец чутко реагирует на погодные изменения, поэтому вместе с машинным способом пришлось использовать и ручную формовку.

Уже в 1920-е годы в Харбине предпринимались активные попытки увеличения этажности в жилищном и общественном строительстве. Так, в 1923 году группой инженеров был разработан необычный по тем временам проект грандиозного десятиэтажного жилого дома с развитой сетью обслуживания и включавшего комфортабельную гостиницу на 500 номеров. По сути дела, это гигантское сооружение представляло собой "городок в одном доме". Проект разработали инженеры в чисто американском духе, с размахом. Кроме гостиницы, в доме предполагалось устроить 600 квартир с количеством комнат от двух до семи. Из помещений общественного назначения в комплекс входили театр, кинозал на две тысячи мест, два концертных ресторана, 30 магазинов с





*Проект дома-гиганта*

открытой кафе-террасой, а также рефрижератор. Для обеспечения связи и электричеством в доме-комплексе предусматривалось оборудовать телефонную и электрическую станции, а также организовать почтовое отделение. Для детей планировалось устроить школу. По последнему слову медицинской техники в комплексе была спроектирована и небольшая больница со стационаром на 50 коек, хирургическим и рентгеновским кабинетами. В таком доме можно было проживать, получая все необходимое – работу, досуг, обеспечение необходимых потребностей, лечение, услуги почты и связи. Различные службы, начиная от прачечной и кондитерской, обеспечивали насущные потребности и нужды обитателей этого харбинского “небоскреба”. В нем имелись также два больших бассейна для плавания, спроектированные по образцу мюнхенских бассейнов Мюллера, с душами, баней и электро-световыми ваннами. Для удобства жителей и доступности их во все обслуживающие учреждения и помещения из разных блоков дома-гиганта были сделаны подземные галереи, имелось большое количество лифтов. По размаху, качеству и степени обустроенности дом соответствовал новейшим стандартам, по которым строили в городах Западной Европы и Америки. Расчетная стоимость нового комплекса составляла 10 миллионов золотых рублей. Для осуществления этой грандиозной идеи предполагалось создать акционерное общество, устав которого был уже разработан.

Идеи подобного дома, нового не только для Харбина, имели распространение в архитектуре СССР послереволюционного периода, однако первый дом-коммуна, как известно, был построен в Москве лишь

в 1926-1928 годах, хотя проекты таких комплексов выполнены еще в 1920 году архитекторами Н. Ладовским и В. Кринским. Откуда же возникла подобная идея у харбинских архитекторов в 1923 году? Оказывается, еще в 1914 году идею кооперативного дома-коммуны авторы проекта, а это были эмигрировавшие из России инженеры, разрабатывали для Хабаровска. Но тогда осуществлению их проекта помешала Первая мировая война, прервавшая связи с Германией, откуда предполагалось получать все необходимое оборудование для проектируемого дома<sup>28</sup>. Кстати сказать, в Хабаровске дом-коммуна все-таки был построен, но уже позднее, в период конструктивизма. Он существует и в настоящее время.

Примером подобного же грандиозного замысла, но уже для административного учреждения, может служить проект строительства комплекса высших административных учреждений Особого района трех восточных провинций, разработанный в том же 1923 году китайскими инженерами. Авторы спроектировали здание в три-четыре этажа. Оно охватывало весь квартал по Лесной улице, между Участковой и Водопроводной улицами. Правда, подобных размеров здание в Харбине уже имелось, причем, построено оно было за 20 лет до этого – Управление КВЖД. В новом здании-комплексе предполагалось сконцентрировать все высшие административные и судебные власти Особого района, включая канцелярию Главноначальствующего, суды и штабы, с тем, чтобы облегчить работу по управлению краем<sup>29</sup>.

По данным муниципалитета, в середине 1930-х годов в Харбине насчитывалось 6567 частных домовладений, из них русским принадлежало в Новом городе и на Пристани 503 владения и 3065 владений на окраинах (в пригородах). Все домовладения играли весомую роль в пополнении городского бюджета – арендаторы ежегодно приносили стабильный доход казне за аренду недвижимого имущества и земельных участков. В общей сумме сборов муниципальные налоги составляли две трети доходных статей Харбинского муниципалитета<sup>30</sup>. Наряду с заботой о сборе налогов и пополнении бюджета администрация города с конца 1920-х годов начинает уделять более серьезное внимание благоустройству Харбина и объединению его разрозненных районов и поселков. С 1929 года стали сдаваться под застройку оставшиеся к этому времени свободными территории и участки. Уже в 1930 году три больших по размерам каменных здания выросли на свободной территории в Модяюгу, между улицами Дачной и Брусиловской, которые получили свое продолжение. На свободном участке при соединении Сунгарийского и Большого проспектов, а также Речной улицы начато строительство огромного каменного здания. Стала застраиваться ряд пустых участков за чуринскими магазинами в Новом городе и в Нахаловке, где огромная свободная площадь в центре поселка прекратила свое существование. Пройдет еще несколько лет, и от прежних лоскутных районов и поселков в Харбине не останется и следа.