

>> ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Начиная с 2 декабря 2010 года все больше немцев начали заранее проявлять свой интерес к Краснодару, так как с этого дня во всем мире стало известно, что столица Краснодарского края будет местом проведения чемпионата мира по футболу 2018 года. С тех пор жителям Карлсруэ, которые уже бывали в Краснодаре и хорошо знают этот город, часто задают вопросы: есть ли в Краснодаре действительно стадион на 50000 зрителей? Какое в городе транспортное сообщение? Краснодар – современный город? Какой менталитет у города-партнера Карлсруэ?

Краснодар – город с золотым будущим?

Часто можно услышать следующий ответ: в Краснодаре произошли большие перемены и никто не сомневается в том, что Краснодар выдержит требования, предъявляемые Чемпионатом Мира по футболу. После того как в советскую эпоху казалось, что метрополия на Кубани лежит в постоянной дреме, а потом ельцинская эра привела к капиталистическому беспорядку, теперь кажется, что возвращается стабильность и нормальный уровень жизни, который уже можно увидеть. Парки, зеленые насаждения, роскошные магазины, современные отели и новые, чистые городские районы красноречиво свидетельствуют о том, что Краснодар инвестирует в будущее. И в то время, как немецкие городские центры показывают в себе скорее культурное многообразие, картину, соединяющую в себе несколько поколений, то хорошо выглядящие, всегда модно одетые девушки распространяют в городской картине Краснодара южную, русскую радость. В Краснодаре снова открыли традицию: почитание казачества и покровительницы города, царицы Екатерины II.

С другой стороны также остается очевидным, что предстоит еще много сделать для того, чтобы можно было бы соизмериться с другими европейскими центрами. Иначе было бы просто удивительно, особенно после десятилетий застоя. Также еще существуют старые обветшалые дома и плохие дороги, не каждый магазин может отнести себя к обслуживающему предприятию, в котором клиент всегда прав и, конечно же, транспортные проблемы требуют скорейшего решения. На это потребуются миллиардные инвестиции, и хочется надеяться, что из бюджета, выделяемого на Олимпиаду в Сочи 2014 года и на Чемпионат Мира по футболу 2018 года, деньги поступят в Краснодар для того, чтобы добиваться постоянного улучшения в инфраструктуре города.

Краснодар находится, что касается инфраструктуры, в схожей ситуации с немецкими городами – сюда можно отнести и Карлсруэ 1960-х годов. Тогда в Федеративной Республике Германии постепенно развивалось благосостояние, люди стали покупать большие машины, позже и вторую машину, они начали искать новые, комфортные квартиры и практичные возможности делать покупки. В Германии тогда многое было сделано неправильно. Появились так называемые «повсеместные реконструкции» – начали сносить старые дома, целые части города срывали с землей, тем самым были разрушены социальные связи людей. На периферии появились новые жилые районы: в лесу, в тишине и уединении. В Карлсруэ было построено тогда много таких районов. В последствии стали замечать, что, думая о первом, забывая о спокойном жилье, забыли о втором и третьем: не хватало магазинов, а также в некоторых местах полностью отсутствовала привязка к трамваю или автобусу. В новых жилых районах были построены гаражи для двух, трех машин на одну семью, при этом даже и не задумываясь о том, что все эти машины поедут в центр города и станут причиной хаоса на дорогах.

Только несколько лет назад в Карлсруэ начали переосмысливать: «Мы должны заботиться о людях там, где они проживают», таким стало кредо. Невероятные финансовые затраты и средства из федерального бюджета и бюджета из Баден-Вюртемберг были направлены на строительство трамвайных линий, которые протянулись до пригородов, а под центральной улицей Карлсруэ, Кайзерштрассе, возникнет километровой туннель для проезда трамваев, строительство которого будет закончено в 2016 году.

У Краснодара есть большие шансы извлечь уроки из ошибок, которые были сделаны в Карлсруэ и где-либо еще. Не сносить исторические сооружения, если их субстанция может быть сохранена. Тем самым может быть сохранена гармония городских районов. И только быстрое и обширное строительство и расширение быстрых, привлекательных трамвайных сообщений поможет избежать коллапса на дорогах. Не только на парижском или московском метро, но также и на трамваях Карлсруэ, Страсбурга или Гётеборга можно бы-

стро добраться до центра города как на собственной машине. Большим преимуществом для Краснодара, как и для Карлсруэ, является то, что трамваи передвигаются по рельсам, ширина которых такая же, как и у железнодорожных, таким образом их также можно использовать.

А как чувствуют себя люди в их быстроразвивающемся городе Краснодаре? К чему они стремятся? Здесь также можно заметить перемены, может быть даже разницу между поколениями, и тяготение к жизни в Западной Европе. Поскольку: успешен ли человек в своей работе, все зависит от его образования и его собственной инициативы. В области образования Краснодар со своими вузами занимает образцовое место. Как и на Западе, тот, кто проявляет собственную инициативу, добивается профессиональных успехов. В Краснодаре, по меньшей мере, временами кажется так, что многие люди старшего поколения не могут идти в ногу со временем и с молодым поколением, так как им сложно проявлять свою инициативу и осознать правила рынка. Сегодня, возможно об этом можно и сожалеть, уже нельзя надеяться на то, что государство предоставит рабочее место, на котором каждый месяц будет получать деньги, даже если ты там не востребован.

Стало заметно, что много молодых людей в Краснодаре стали приобретать экономические специальности. Нередко за этим стоит надежда быстро разбогатеть. К сожалению, в поверхностном стремлении к деньгам мы часто не замечаем, что капитализм имеет эгоистическую составляющую. Многие предприятия обогащаются за счет других и загоняют фирмы и людей в банкротство. Кажется, как будто студенты из Краснодара не имеют дела с этим чудовищным обликом капитализма и хочется надеяться, что они когда-нибудь сами не станут его жертвами. Неудивительно против этого можно стать, наверно, только научившись способности критической оценки с тем, чтобы соблюдать осторожность еще перед первым плохим опытом, который мы получаем.

Так же нужно спросить себя, не ставит ли повседневное стремление к деньгам на задний план нравственные и моральные ценности – тема, которая равнозначна для Карлсруэ и Краснодара. Толерантность, открытость, уважение, взаимопонимание и здоровое сознание – это те ценности, которые подвержены опасности в эгоистическом обществе. Можно положительно оценить то, как молодое поколение воспринимает эту тематику. Тот факт, что к политике все же проявляется небольшой интерес, возможно связано со стремлением к личному благополучию, счастью в своем близком кругу, и что в обоих государствах не оказывает большого влияния на политические решения.

Молодые, целеустремленные люди, инвестируют в инфраструктуру, южная радость – все-таки Краснодар это город с золотым будущим? Предпосылки для этого созданы, кажется, люди уже к этому готовы. Но, если когда-нибудь у государства или инвесторов закончатся деньги, все достижения приведут к застою. Без налоговых поступлений инвестиции в будущее потерпят неудачу. И кроме того, есть факторы, на которые город Краснодар один не может оказать влияние. Если бы был отменен визовый режим для граждан России, которые хотят въехать в ЕС (и наоборот), пережиток из времен холодной войны, можно было бы добиться колоссального подъема в области международных экономических и общественных контактов. Также более чем пожеланием остается для Краснодара лучшее международное транспортное сообщение. Уже 15 лет назад существовало прямое воздушное сообщение между Краснодаром и Франкфуртом на Майне. Оно было приостановлено. Кто хочет теперь прилететь в Германию, должен совершить объезд через Москву, как 30 лет назад, или лететь через Вену. Это, конечно, не соответствует времени, и тот, кто обладает настоящим русским терпением, должен будет ждать до начала чемпионата мира по футболу 2018 года.

Ян Дирк

Дорогие друзья!

Завтра мы отмечаем День нашего любимого Краснодара. Сложно переоценить значимость этого события, ведь город – не просто здания и улицы, мосты и скверы, произвольная комбинация материальных объектов. Он – продолжение дома, теплое обжитое место, где сосредоточена вся наша жизнь: работа и отдых, мечты и упования, знакомые лица, дорогие сердцу уголки и предметы, несущие на себе печать нашего прошлого, настоящего, будущего. И какой же дом, какой же город без умных добрых человеческих рук! Именно они украшают и обустраивают, берегут и приумножают. Именно они смыкаются в дружеском пожатии, привнося в нашу жизнь товарищество, надежду, тепло.

От имени совета и исполнительного дирекции Регионального объединения строителей Кубани мы хотели бы искренне поздравить с праздником членов нашего партнерства, коллег и друзей, благодаря усилиям которых с каждым днем хорошеет наш маленький Париж, а также всех жителей и гостей Краснодара. Пусть этот день станет для нас не просто очередной календарной датой, а ярким запоминающимся событием, новым поводом для вдохновенной работы на благо родного города. Здоровья вам, удачи, мира и благоденствия.

Б. З. Тутаришев,
председатель Совета НП «СРО «РОСК» заслуженный строитель РФ,
почетный гражданин г. Краснодара

А. Ф. Каверин,
генеральный директор НП «СРО «РОСК»
заслуженный строитель РФ



>> ПЕШКОМ В ИСТОРИЮ

Как кубанские казаки Харбин обживали

В августе 2008 года у столицы Кубани появился пятый побратим – китайский Харбин: административный и научно-технический центр, важный транспортный узел в провинции Хейлуцзян на северо-востоке КНР. Харбин, первопоселенцами которого 113 лет назад были полсотни кубанских казаков.

Конная охрана Желтороссии

22 мая 1896 года Россия заключила с Китаем договор о строительстве Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) – кратчайшего маршрута к портам Дальнего Востока. Весной 1898-го в районе Хуланьган-Ашихэ Маньчжурии на берегу реки Сунгари закипели строительные работы, которыми руководил сибирский инженер Адам Шидловский.

В охрану отряду Шидловского из 30 человек: рабочих, техников, фельдшера и метеоролога – дали Кубанскую казачью полусотню. Верховные казаки охраняли строителей КВЖД, возводивших три основных района Харбина (от маньчжур. «переправа через реку» с ударением на «а»): жилой Старый и административный Новый город, торгово-промышленную Пристань. К 1900 году Харбин стал главной из 107 станций КВЖД, полосу отчуждения вдоль которой обжили русские: отсюда и название – Желтороссия.

По словам заведующего кафедрой дореволюцион-

ной отечественной истории КубГУ Валерия Ратушняка, из казаков была сформирована Охранная стража КВЖД в пять конных сотен: «Служить туда по вольному найму отправлялись шустрые, не отличающиеся тихим нравом кубанцы, как бы в наказание». Две из конных сотен были от Кубанского казачьего войска. Жалованье они получали по тем временам знатное: рядовым платили 20 рублей золотом в месяц, вахмистрам – 40.

Маньчжурские станичники

У казаков Охранной стражи была своя форма: черные открытые тулупы и синие рейтузы с желтыми лампасами, фуражки с желтым кантом и драконом на тулье. С последним, символизирующим у китайцев мудрость, вышел конфуз: казаки считали, что он – печать антихриста, не подобающая православному. Однако все-таки нашли выход: казачья сотня, а затем и все остальные стали носить папахи кокардами назад, ведь печать антихриста ставится на лоб, однако о затылке ничего не говорится.

Казачья Охранная стража КВЖД со штабом в Харбине (через несколько лет она разрослась до 19 сотен, 2000 штыков и 2500 шашек) поддерживала порядок на расстоянии до 200 верст от дороги. Казаки разбили свои станицы в Харбине: Кубано-Терскую, Сибирскую, Забайкальскую и другие – фактически они были цепью пограничных застав. В разное время ими командовали будущий министр Временного правительства прапорщик А. Гучков и бу-

Только цифры

5000 казаков и бывших военных служили в Охранной страже КВЖД в Харбине в 1899 г. 15 579 русских жило в городе по итогам первой переписи его населения в 1903 году, а к 1930 году в Харбине их было уже 1,5 млн.

душие вожди Белых армий А. Деникин и Л. Корнилов.

По мнению Валерия Ратушняка, часть кубанских казаков после службы в Охранной страже осталась в Маньчжурии, поселившись в Харбине и на линии КВЖД. Их уклад жизни на чужбине был таким же, как и на Кубани: они распахивали землю, сеяли и убрали хлеб, пасли стада.

От Шалыпина до кубанца Елисеева

Когда в России воцарилась Советская власть, жизнь в Харбине текла так же, как и до 1917 года. В магазине купца Чурина зимой торговали свежей клубникой и икрой из деревянных бочек, в опере пели Мозжухин, Лемешев и Шалыпин, а чуть позже студент Харбинского политехнического института Олег Лундстрем основал в городе свой джаз-оркестр.

По словам историка, в конце 1920-х Харбин принял и первую волну белой эмиграции. Так здесь оказался кубанский казак станицы Старолеушковской П. Ковган, который в 1927-1933 годах издал здесь несколько томов своих воспоминаний «Записки неуча».

Примерно в эти же годы в Харбине бывал атаман Кубанского казачьего войска в эмиграции Вячеслав Науменко, с триумфом гастролировала театральная труппа «Кубанские джигиты» казачья станица Кавказской Федора Елисеева, показывавшая чудеса выездки.

Анастасия Куропатченко