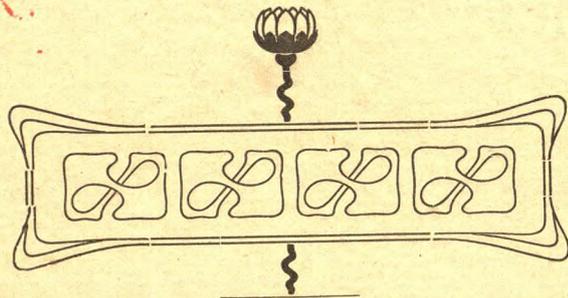


385 (543)

47

FEB 12 1955

[Small rectangular label]



Пожалуйста не трогайте меня грязными руками, мнѣ будетъ стыдно, если меня возьмутъ другіе читатели. Не исчерчивайте меня перомъ и карандашомъ—это такъ некрасиво. Когда читаете, не ставьте на меня локтей и не кладите меня раскрытой на столъ лицомъ внизъ. Вамъ самимъ не понравилось бы, если-бы съ Вами такъ обращались. Не кладите также въ меня ни карандаша, ни другихъ толстыхъ предметовъ. кромѣ тоненькаго листочка

X

ь
г,
е
ѣ
е
ъ

ХАРБИН.

2017

~~Fr. 2118~~

9
T. 47

120

120

120

120

~~2035~~
инв. 3273

1944

Читальня зал
Чит. Ц. Библ.

~~Т-2118~~

385 (51.8)

~~9~~
~~Т-47~~

~~1941 г.~~
50

Китайская Восточная ☆ ☆

☆ ☆ Железная дорога



2012

1903—1913 гг.

3571

1948

2001

1956

Л. С. Тищенко.



Читальня Окр. Центр
385 (51.8) Т-47
Инвентарь № 127465

52

385(51.8)

М-47

~~ФРК~~. 127465

Фонд редких
книг



Десять лѣтъ тому назадъ Китайская Восточная желѣзная дорога перешла изъ вѣдѣнія постройки въ вѣдѣніе эксплуатаціи, при чемъ въ управленіе дорогою вступилъ вновь назначенный управляющій дорогою, бывшій тогда полковникомъ, нынѣ генераль-лейтенантъ Дмитрій Леонидовичъ Хорватъ. Закончился періодъ строительства дороги, сооруженіе которой происходило при условіяхъ совершенно небывалыхъ, чрезвычайно затруднительныхъ. Сооруженіе производилось въ пустынной, чужой странѣ, многіе пункты которой принадлежали къ числу наименѣе обслѣдованныхъ мѣстностей земного шара. Отсутствіе всякой культурной жизни крайне отягощало жизненную обстановку строителей дороги. Кучка русскихъ культуртрегеровъ работала среди полудикаго туземнаго населенія съ примитивнымъ укладомъ жизни.

Но прошло пять лѣтъ лихорадочной строительной дѣятельности, и желѣзнодорожный путь былъ проложенъ по пустынямъ Сѣверной Маньчжуріи, протянулся двумя развѣтвленіями: къ Владивостоку и черезъ густо-населенную Южную Маньчжурію къ Портъ-Артуру и Дальнему. Пустыни огласились свистами паровозовъ. По безпредѣльнымъ степямъ побѣжали

поѣзда. Вдоль желѣзной дороги возникли города съ торговыми и промышленными предприятиями. Быстро заканчивался постройкой прекрасно оборудованный портъ Дальній—окно Россіи къ Тихому океану. Все, казалось, складывалось благоприятно для успѣшной эксплуатаціи новой дороги. Пробудившіяся производительныя силы страны обѣщали огромный экономическій прогрессъ ея. Не дожидаясь конца постройки, строители дороги принуждены были въ ущербъ успѣшности постройки открыть временную эксплуатацію линіи,—такъ велики были потребности края въ желѣзнодорожномъ сообщеніи. И въ полтора года временной эксплуатаціи сразу появилось много грузовъ и пассажировъ. Рѣчная флотилія Китайской Восточной желѣзной дороги по окончаніи своей служебной роли—подвозки строительныхъ матеріаловъ дороги—обѣщала значительную и плодотворную работу по экономическому оживленію важнѣйшей водной артеріи страны—рѣки Сунгари. Морское пароходство Кит. Вост. желѣзной дороги соединило срочными рейсами Владивостокъ и Дальній съ портами Японіи и Китая. Всюду кипѣла жизнь, все обѣщало грандіозный размахъ дѣятельности великаго русскаго предприятия на Дальнемъ Востокѣ.

Линія Харбинъ—Дальній, пролегая по наиболѣе населенной и культурной части страны, должна была приносить и наибольшій доходъ какъ отъ пассажирскаго, такъ и отъ товарнаго движенія. Хлѣбный экспортъ, который въ наши дни весьма успѣшно развивается въ направленіи къ Владивостоку въ зависимости отъ быстрого заселенія хлѣбородныхъ равнинъ Сѣверной Маньчжуріи,—десять лѣтъ назадъ направлялся исклю-

чительно на Дальній. Насколько успѣшно развилась коммерческая дѣятельность желѣзной дороги видно изъ слѣдующаго. Въ 1902 году была открыта временная эксплуатація линій. Въ этомъ году было выручено:

	Руб.	Коп.
За перевозку пассажировъ	2.536.008	30
» » багажа и грузовъ по багажнымъ квитанціямъ	308.196	32

Итого съ перевозки въ пассажирскихъ поѣздахъ 2.844.204 62

Движеніе поѣздовъ малой скорости:

	Пуд.	Руб.	Коп.
Грузы частныхъ отправителей	13.996.961	3.673.261	63
Воинскіе чины чел.	1159	929.319	46
Грузы по воинскому тарифу пуд.	2.457.373		
Итого выручки съ перевозокъ малой скорости		4.602.581	09
Служебныя перевозки		1.982.624	10
Разные дополнительные сборы дороги		241.377	93
Всего		9.670.787	74

Въ вѣдѣніи постоянной эксплуатаціи дорога въ 1903 году была всего полгода. Тѣмъ не менѣе это обстоятельство уже успѣло благоприятно отразиться на развитіи ея коммерческой дѣятельности. Въ этомъ году движеніе грузовъ и пассажировъ возросло въ полтора раза противъ 1902 года.

Перевезено въ 1903 году:

	Выручка въ руб.
А) 1. Пассажировъ всѣхъ классовъ по общему и льготному тарифу чел.	1.755.400
2. Переселенцевъ въ Уссурийскій край »	11.441
3. Воинскихъ чиновъ »	264.900
	3.979.569
	336.566

		Выручка въ руб.
4. Багажа пуд.	574.700	237.159
5. Товаровъ большой скорости »	535.500	226.563
<hr/>		
Итого дохода отъ перевозки пассажировъ и клади по тарифамъ большой скорости *) 4.779.857		
Б) Грузовъ малой скорости:		
1. Частныхъ отправителей пуд.	19.896.438	6.694.583
2. Военскихъ грузовъ »	5.319.562	832.996
<hr/>		
Итого перевезено грузовъ малой скорости пуд. 25.216.000 7.537.579		
В) Прочіе сборы, зависящіе отъ движенія, какъ-то: за нагрузку и выгрузку, за станціонные расходы, за простой вагоновъ и т. п. 237.345		
Г) Сборы, отъ движенія не зависящіе —		
Д) Перевезено разныхъ хозяйственныхъ грузовъ для окончанія сооруженія и эксплуатаціи дороги . пуд. 103.389.900 3.100.290		
<hr/>		
Весь доходъ за 1903 годъ опредѣлился въ суммѣ . . . 15.995.420		

Въ указанной таблицѣ обращаетъ вниманіе значительная цифра переселенцевъ (свыше 11-ти тысячъ душъ), воспользовавшихся услугами дороги для переѣзда въ Приамурье изъ Европейской Россіи. До открытія движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ перевозка переселенцевъ въ Уссурійскій край производилась крайне тягостнымъ для нихъ морскимъ путемъ, изнурительнымъ по климатическимъ условіямъ, деморализующимъ вслѣдствіе вынужденной праздности, продолжавшейся около полгода. Не говоря объ удобствахъ и скорости, новое сухопутное сообщеніе увеличило размѣры переселенія и удешевило въ нѣсколько разъ расходы

*) Эта цифра почти совпадаетъ съ выручкой по пассажирскому движенію въ 1912 году. Пассажирское движеніе въ 1903 году было, конечно, главнымъ образомъ, мѣстное, въ населенныхъ районахъ Южной Маньчжуріи.

переселенцевъ по переѣзду на далекую окраину. Такимъ образомъ, Китайская Восточная желѣзная дорога съ первыхъ же дней открытія эксплуатаціи въ весьма значительной мѣрѣ стала способствовать заселенію русскихъ приамурскихъ владѣній русскими людьми. Въ этомъ отношеніи она до сихъ поръ сохраняетъ свое полезное государственное значеніе.

О переходѣ въ періодъ правильной эксплуатаціи дороги было объявлено въ приказѣ № 1 по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Содержаніе приказа приводимъ дословно:

«Съ 1-го сего іюля Китайская Восточная желѣзная дорога со всѣмъ ея имуществомъ и устройствами передана управленіемъ по сооруженію дороги въ вѣдѣніе эксплуатационнаго управленія, открывающаго правильное движеніе и правильную эксплуатацію дороги, на основаніи объявляемыхъ вслѣдъ засимъ особыми приказами «правилъ движенія», «правилъ перевозки» и «тарифовъ».

Вступивъ съ того же 1-го іюля въ управленіе дорогою, объявляю объ изложенномъ по линіи.

Управляющій дорогою,
Полковникъ *Хорватъ*».

Организація управленія дороги представлялась десять лѣтъ назадъ въ нѣсколько иномъ видѣ, чѣмъ теперь. Во главѣ управленія стоялъ и нынѣ пребывающій въ этой должности управляющій дорогою Д. Л. Хорватъ. Его помощ-

никомъ былъ инженеръ С. В. Игнаціусъ, съ 1 января 1906 года перешедшій на постъ управляющаго Рязанско-Уральской дорогою, но вскорѣ затѣмъ трагически окончившій свою жизнь.

Управление дороги состояло изъ слѣдующихъ службъ и отдѣловъ:

Канцелярія управления. Правителемъ дѣлъ былъ В. П. Лепешинскій, нынѣ начальникъ коммерческой части.

Его помощники были: А. П. Козловскій, который теперь на службѣ дороги не состоитъ, и В. Н. Вуичъ.

Юридическій отдѣлъ. Главнымъ юрисконсултомъ былъ П. М. Дорогунцевъ, впослѣдствіи уволившійся со службы на дорогѣ.

Коммерческая часть и контроль сборовъ. Завѣдывающимъ состоялъ К. П. Лазаревъ, перешедшій потомъ на другую службу и занимающій нынѣ высокій постъ въ обществѣ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги. Помощникомъ его былъ В. А. Романъ, перешедшій затѣмъ на другую службу, нынѣ уже покойный. Старшій ревизоръ Е. Е. Эссеръ.

Главная бухгалтерія. Главный бухгалтеръ В. И. Драве. Его помощники В. Э. Яновскій и В. С. Федоренко. Названныя лица на службѣ дороги нынѣ не состоятъ.

Врачебная часть. Руководители ея до сихъ поръ благополучно пребываютъ на службѣ въ тѣхъ же должностяхъ: главный врачъ Ф. А. Ясенскій и его помощникъ Э. П. Хмара-Боршевскій.

Матеріальная служба. Начальника службы не было, обязанности его исполнялъ его помощникъ Д. И. Терновъ, который нынѣ на службѣ дороги не состоитъ.

Служба пути и сооружений. Начальникъ службы кн. С. Н. Хилковъ, съ 1 марта 1906 года состоитъ помощникомъ управляющаго дорогою по технической части. Помощникомъ его былъ инженеръ Р. В. Половцевъ, впоследствии оставившій службу на дорогѣ.

Служба эксплуатаціи. Начальникомъ былъ инженеръ Г. Н. Юсса, впоследствии членъ правленія о-ва Китайской Восточной желѣзной дороги, нынѣ покойный. Помощникъ его А. М. Булгаковъ, нынѣ покойный; начальникъ телеграфа, инженеръ Н. С. Егоровъ, впоследствии оставившій службу на дорогѣ.

Служба тяги. Начальникомъ службы состоялъ инженеръ Е. Ф. Кричевскій, нынѣ покойный. Помощникомъ у него В. Д. Лачиновъ, нынѣ начальникъ службы.

Отдѣлъ уполномоченнаго для сношенія съ китайскими властями, отчужденія земель и лѣсныхъ операций. Съ переходомъ дороги въ эксплуатацію завѣдывающимъ отдѣломъ былъ назначенъ Е. В. Даніель, который исполнялъ аналогичныя функции и во время постройки.

Отдѣлъ гражданскаго управленія. Полицейскимъ дѣломъ на территоріи дороги вѣдалъ подполковникъ Заремба, нынѣ покойный.

Какъ извѣстно, за десять лѣтъ въ организаціи управленія дороги произошли значительныя измѣненія, вызываемыя развитіемъ и усложненіемъ коммерческой и культурной дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги. Горныя богатства, а именно угольныя копи, къ эксплуатаціи которыхъ приступила желѣзная дорога согласно договору съ китайскимъ правительствомъ, вызвали необходимость образованія особаго *горнаго отдѣла*. Начальникомъ гор-

наго отдѣла съ 31-го декабря 1903 года былъ назначенъ горный инженеръ С. П. Кокинъ. Завѣдывающими копиями были назначены: чжалай-норской—Яковъ Леонтьевичъ Скидельскій, янь-тайской—Чукаловскій, Василий Михайловичъ.

Судоходство по р. Сунгари къ 1 июля 1903 г. состояло въ вѣдѣніи службы эксплуатаціи. Завѣдывалъ судоходствомъ г. Икнеръ. Настоящую свою организацію отдѣлъ судоходства получилъ въ двадцатыхъ числахъ октября 1904 г., когда въ управленіе судоходствомъ вступилъ К. Ю. Веберъ.

Событія русско-японской войны вызвали необычайный ростъ торгово-промышленныхъ предпріятій въ поселкахъ полосы отчужденія желѣзной дороги. Возникъ цѣлый рядъ вопросовъ по эксплуатаціи земельныхъ участковъ, принадлежащихъ желѣзной дорогѣ, сдачѣ ихъ въ аренду на разные сроки, наблюденію за торговлей, регистраціи предпріятій, наконецъ, постепенному обложенію этихъ предпріятій въ цѣляхъ изысканія средствъ на благоустройство поселковъ. Всѣ эти вопросы вначалѣ подлежали вѣдѣнію канцеляріи управленія, службы пути, полицейскаго надзора. Само собою всплывала необходимость созданія особаго органа для завѣдыванія столь важными отраслями общественнаго хозяйства. Такой органъ былъ созданъ въ лицѣ *земельнаго отдѣла*. Завѣдывающимъ отдѣломъ назначенъ былъ съ 15 ноября 1904 года М. К. Кокшаровъ.

Первыя школы Китайской Восточной желѣзной дороги возникли еще до перехода желѣзной дороги въ вѣдомство эксплуатаціи. Завѣдываніе просвѣтительными учрежденіями сосредоточивалось въ рукахъ правителя дѣлъ.

Расширеніе просвѣтительныхъ учреждений дороги, въ особенности же устройство обширнаго коммерческаго училища съ широкой постановкой учебно-воспитательнаго дѣла, съ богатымъ оборудованіемъ, вызвало необходимость образованія спеціальнаго органа *учебнаго отдѣла*, въ которомъ и была сосредоточена дѣятельность дороги по народному образованію. Завѣдывающимъ учебнымъ отдѣломъ назначенъ былъ съ 20 ноября 1905 года Н. В. Борзовъ. Впослѣдствіи его должность была переименована въ начальника учебнаго отдѣла.

Въ 1906 году была учреждена должность помощника управляющаго дорогою по гражданской части. 19 октября 1906 года въ отпращиваніе должности вступилъ ген.-лейтенантъ въ отставку Б. Л. Громбчевскій, которому немедленно были подчинены полиція, земельный и учебный отдѣлы, а впослѣдствіи и другіе отдѣлы и службы, состоящія въ вѣдѣніи помощника управляющаго по гражданской части и нынѣ. Впослѣдствіи болѣзнь заставила Б. Л. Громбчевскаго оставить всякую служебную дѣятельность.

Въ апрѣлѣ 1906 года возникъ отдѣлъ—китайская газета «Юань-дунъ-бао». Раньше китайская газета издавалась военнымъ вѣдомствомъ, откуда и перешла въ вѣдѣніе управленія Кит. Вост. желѣзной дороги. Редакторомъ газеты состоитъ А. В. Спицынъ; его помощникомъ И. А. Доброловскій.

Въ концѣ 1905 г. редакція и контора газ. «Харбинскій Вѣстникъ» были выдѣлены изъ состава коммерческой части въ особый отдѣлъ.

Съ 16 іюля 1907 г. отъ коммерческой части отдѣлилась самостоятельная служба сборовъ, пер-

вымъ начальникомъ которой былъ А. Г. Дилигенскій, перешедшій затѣмъ въ вѣдомство путей сообщенія на болѣе высокій постъ.

Завѣдываніе церквами, устроенными желѣзной дорогой, вначалѣ сосредоточивалось въ канцеляріи управленія дороги. Лишь въ мартѣ 1908 г. церковный отдѣлъ перешелъ въ вѣдѣніе помощника управляющаго дорогою по гражданской части.

Самой молодой службой является ветеринарно-санитарный отдѣлъ. Ветеринарные врачи дороги были первоначально подчинены главному врачу дороги. Лишь съ мая 1909 г. былъ выдѣленъ самостоятельный ветеринарно-санитарный отдѣлъ. Завѣдывающимъ отдѣломъ былъ назначенъ А. П. Свѣчниковъ; нынѣ на службѣ дороги не состоитъ.

Пенсіонная касса на Кит. Вост. жел. дорогѣ функционируетъ съ 1909 года, когда впервые были произведены вычеты изъ жалованья служащихъ, начиная съ 1 сентября 1909 г.

Жандармское полицейское управленіе Кит. Восточн. ж. д. учреждено въ Харбинѣ въ іюль 1904 года.

Въ приказѣ по дорогѣ отъ 3-го сентября 1903 г. за № 75 объявлено о сформированіи согласно Высочайшему повелѣнію Заамурской желѣзнодорожной бригады. Первая часть бригады прибыли въ Маньчжурію осенью того же 1903 года. 29 августа 1903 года прибылъ въ Харбинъ и первый командующій бригадой, полковникъ Голѣвскій. Такимъ образомъ, начало дѣятельности желѣзнодорожной бригады почти совпало съ переходомъ Кит. Вост. жел. дор. въ правильную эксплуатацію.

Новому эксплуатационному управлению Кит. Вост. ж. дор. предстояла обширная организаторская работа по установлению эксплуатационного режима взамен пережитых норм постройки и временной эксплуатации. Об организации управления дороги и ее дальнейшем развитии мы уже говорили, за исключением развѣ «мѣстнаго совѣта начальниковъ отдѣлений», составъ котораго былъ опредѣленъ уже въ приказѣ № 2 отъ 1 іюля 1903 года. Въ слѣдующемъ по нумерации приказѣ устанавливалось административное раздѣленіе линіи, которое сильно разнится отъ нынѣшняго, такъ какъ южные участки отъ Куаньченцзы до Дальняго съ вѣткой на Инкоу отошли въ силу портсмутскаго договора къ японцамъ, а присоединеніе Уссурійской линіи едва только намѣчалось, и нынѣшнее Уссурійское отдѣленіе Кит. Вост. ж. д. состояло тогда еще въ распоряженіи военнаго вѣдомства.

Одновременно съ упомянутыми выше приказами были введены въ дѣйствіе «правила перевозки» и «тарифъ мѣстнаго сообщенія».

Съ 1 іюля 1903 года былъ отмѣненъ установленный для временной эксплуатации порядокъ перевозки грузовъ, отправка грузовъ съ проводниками отъ отправителей, съ ихъ замками. Было установлено, что съ 1 іюля дорога принимаетъ къ отправленію какъ попудныя, такъ и повагонныя отправки грузовъ, при чемъ эти перевозки совершаются *съ отвѣтственностью дороги* за цѣлость, сохранность грузовъ и срочность ихъ доставки. По коммерческой части были изданы соотвѣтствующія инструкціи. Въ первыхъ числахъ іюля были также опубликованы инструкціи о перевозкѣ служебныхъ грузовъ, пра-

вила о бесплатномъ и льготномъ проѣздѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ, положеніе о разсылкѣ служебной корреспонденціи и проч.

Жалобныя книги, которыми пассажиры Кит. Вост. ж. д., какъ правило, пользуются очень рѣдко, заведены еще съ іюля 1903 года (приказъ № 29 отъ 30 іюля).

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ было введено въ дѣйствіе «положеніе о счетоводствѣ и отчетности управленія Кит. Вост. ж. д.». Въ октябрѣ объявлены инструкціи начальникамъ службъ пути, эксплуатаціи, тяги и матеріальной, а вслѣдъ затѣмъ инструкціи начальникамъ отдѣленій. Съ 15 октября было введено новое коммерческое расписаніе поѣздовъ. Главную линію составляли участки Маньчжурія—Харбинъ—Дальній. Восточное отдѣленіе, играющее нынѣ столь важную роль въ перевозкѣ грузовъ, было тогда тупикомъ, оканчивающимся на ст. Пограничной. Съ Уссурійской дорогой необходимо было вступить въ соглашеніе объ установленіи прямого безпересадочнаго сообщенія пассажировъ почтовыхъ поѣздовъ между Харбиномъ и Владивостокомъ. Соглашеніе было заключено, и 19-го октября 1903 года изъ Харбина отправился во Владивостокъ первый безпересадочный поѣздъ. До этого времени пассажиры почтовыхъ поѣздовъ испытывали всѣ неудобства пересадки на ст. Пограничная.

15 октября 1903 года была объявлена и предложена къ руководству «инструкція о примѣненіи тарифа на перевозку грузовъ въ поѣздахъ большой и малой скорости, въ прямомъ русско-китайскомъ сообщеніи». Такимъ образомъ, Кит. Вост. жел. дорога вступила въ пря-

мое сообщеніе съ общей сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ первые же мѣсяцы своей правильной эксплуатаціи.

Въ сентябрѣ 1903 года были опубликованы «общія основанія медицинско-санитарной части дороги».

Къ концу 1903 г. намѣчена была въ общихъ чертахъ организація полицейской службы на территоріи Кит. Вост. ж. д. Завѣдывающимъ полиціей на земляхъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Кит. Вост. ж. д., съ 1 октября 1903 года былъ назначенъ подполковникъ А. І. Заремба, впослѣдствіи полковникъ и генераль-маіоръ, нынѣ покойный. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ для несенія полицейской службы на территоріи Кит. Вост. ж. д. были Заамурскимъ округомъ пограничной стражи откомандированы 18 офицеровъ и 714 нижнихъ чиновъ. Для Харбина была утверждена должность полиціймейстера. Въ полицейскомъ отношеніи линія была подраздѣлена на семь отдѣленій.

Къ этому же времени относятся слѣдующія полицейскія мѣропріятія: по вопросу о порядкѣ выдворенія изъ Маньчжуріи безпаспортныхъ, бродягъ, бѣглыхъ; о явкѣ документовъ на жительство въ полицейскихъ учрежденіяхъ дороги. Еще въ августѣ 1903 года было издано обязательное постановленіе о порядкѣ веденія домовыхъ книгъ. Въ то же время въ Харбинѣ производилась перепись населенія. Вообще, дѣлались послѣдовательныя мѣропріятія по изслѣдованію состава населенія, при чемъ нелегальный людъ, ютившійся на постройкѣ дороги, долженъ былъ постепенно отхлынуть изъ Маньчжуріи, а полиція получила возможность слѣдить за измѣненіями въ составѣ населенія. Какъ извѣстно, въ составѣ первыхъ засельщиковъ полосы от-

чужденія Кит. Вост. ж. д. было немало авантюристовъ, которыхъ тщетно было бы допрашивать о происхожденіи, прежнемъ родѣ занятій, образѣ жизни. Нерѣдко они также неожиданно исчезали съ маньчжурскаго горизонта, какъ и появлялись. Въ приказахъ по личному составу служащихъ на желѣзной дорогѣ встрѣчаются отмѣтки о прекращеніи службы вслѣдствіе безвѣстной отлучки агентовъ дороги. Въ то время такія исчезновенія людей, повидимому, мало кого беспокоили.

Мы уже упоминали о переписи гор. Харбина. Это было одно изъ первыхъ мѣропріятій эксплуатационнаго управленія дороги. Приказомъ отъ 15 іюля 1903 г. коммерческой части было поручено произвести перепись по слѣдующей программѣ:

- 1) Количество народонаселенія г. Харбина.
- 2) Общій торговый оборотъ города.
- 3) Величина торговыхъ оборотовъ различныхъ фирмъ.
- 4) Количество занимаемой ими земли, съ указаніемъ рода торговли.
- 5) Количество частновладельческихъ участковъ, съ указаніемъ рода торговли.
- 6) Составить перечень торгово-промышленныхъ предпріятій.

Эта перепись вначалѣ производилась служащими коммерческой части довольно успѣшно. Къ сожалѣнію, матеріалы переписи погибли во время пожара 1905 года. Да и событія военнаго времени отвлекли вниманіе отъ этого важнаго дѣла.

Городъ Харбинъ десять лѣтъ назадъ представлялъ уже значительный торгово-промышленный центръ, настоятельно нуждающійся въ мѣропріятіяхъ по общественному благоустройству. Интересно отмѣтить, что и десять лѣтъ назадъ

эпизоотии составляли столь великое зло, что администрация дороги прибѣгала на помощь владѣльцамъ скота. Въ сентябрѣ 1903 года было издано обязательное постановление для владѣльцевъ скота. Зараженный скотъ убивали, при чемъ дорога уплачивала за убитую ею ветеринарами лошадь—30 руб., корову—20 руб., мелкій скотъ—3 руб.

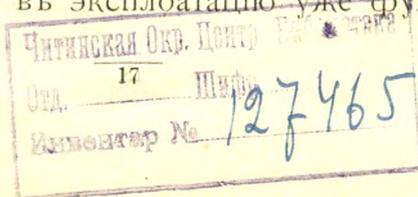
Развившійся въ городѣ извозный промыселъ вызвалъ появленіе въ свѣтъ обязательнаго постановления для легковыхъ извозчиковъ, что свидѣтельствуетъ о бойкомъ уличномъ движеніи гор. Харбина въ 1903 году.

Быстрый ростъ города и его уличнаго движенія вызвали заботы о замощеніи торговой части города—Пристани.

На 22 октября 1903 года было назначено совѣщаніе по вопросу о замощеніи улицъ Пристани подъ предсѣдательствомъ тогдашняго начальника сл. пути князя С. Н. Хилкова.

Въ составъ совѣщанія вошли нѣкоторые чины управленія дороги, представители полиціи и мѣстнаго населенія. Въ работахъ совѣщанія слѣдуетъ видѣть зачатки общественнаго управленія города Харбина.

Несмотря на значительный ростъ русскаго населенія и намѣтившуюся до нѣкоторой степени общественную организованность, частная инициатива не была обнаружена въ такомъ необходимомъ культурномъ дѣлѣ, какъ открытіе и организація школъ. Эта заслуга всецѣло принадлежитъ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Еще во время постройки дороги въ 1898 г. была открыта первая желѣзнодорожная школа въ Старомъ Харбинѣ. Ко времени перехода желѣзной дороги въ эксплуатацію уже функцио-



нировало 5 желѣзнодорожныхъ школъ (двѣ въ Харбинѣ и затѣмъ на станціяхъ Бүхэду, Имянь-по и Пограничная) съ 10 учителями и 412 учащимися. Въ 1903—1904 учебномъ году открылись три школы: на станціяхъ Маньчжурія, Хань-даохэцзы и третья школа въ Харбинѣ.

Выше мы упоминали о первомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ кн. С. Н. Хилкова по вопросу о замощеніи улицъ Пристани, или, какъ тогда она именовалась, Пристани Сунгари. Совѣщаніе состоялось 22 октября 1903 г. Въ немъ участвовали представители дороги П. М. Дорогунцевъ, В. П. Лепешинскій, Е. В. Даніель, завѣдывающій полиціей А. І. Заремба, харбинскій полиціймейстеръ Макутинъ. Отъ городского населенія были избраны Б. О. Зазулинскій, М. Т. Гонцовъ, В. Н. Лютиковъ, П. М. Марковъ, С. М. Ваховскій, Е. Э. Бергъ и Г. А. Некрасовъ.

Предсѣдатель совѣщанія указалъ на предстоящія работы по замощенію улицъ, которыя должны быть произведены средствами домовладѣльцевъ и арендаторовъ участковъ. Указанные выше представители харбинскаго населенія заявили, что они избраны (20 октября) немногочисленнымъ собраніемъ горожанъ, не имѣвшихъ представленія о будущихъ функціяхъ избираемыхъ представителей. Поэтому избранные представители считаютъ себя не компетентными для принятія опредѣленныхъ рѣшеній.

Заявленіе горожанъ было принято во вниманіе; управляющій дорогою немедленно же объявилъ о новыхъ выборахъ представителей

населенія (приказомъ отъ 1 ноября № 164) на болѣе широкихъ началахъ. Домовладѣльцы и арендаторы приглашались выбрать представителей по одному на 20 человѣкъ избирателей. А представители, въ свою очередь, должны уже были избрать двѣнадцать человѣкъ уполномоченныхъ для участія въ работахъ совѣщанія. Къ выборамъ приглашалось наряду съ русскими и китайское населеніе города. Выборы представителей должны были состояться въ теченіе двухъ недѣль со дня объявленія приказа въ «Харбинскомъ Вѣстникѣ», а избраніе уполномоченныхъ— черезъ 5 дней послѣ избранія представителей, во всякомъ случаѣ, не позже 23 ноября.

Впослѣдствіи къ участию въ этомъ примитивномъ общественномъ самоуправленіи были приглашены, кромѣ домовладѣльцевъ и арендаторовъ, также владѣльцы торгово-промышленныхъ предпріятій. Этому совѣщанію, или, какъ окрестили его обыватели, мостовой комиссіи предстояло въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ нести труды по элементарному благоустройству города—замощенію улицъ Пристани и ихъ освѣщенію. Впослѣдствіи въ сферу компетенціи мостовой комиссіи вошли наемъ и содержаніе уличныхъ сторожей.

Къ мѣропріятіямъ желѣзной дороги по благоустройству города слѣдуетъ отнести и организацию техническо-санитарнаго надзора. Подъ предсѣдательствомъ главнаго врача дороги Ф. А. Ясенскаго въ ноябрѣ 1903 года была образована комиссія для разработки правилъ по санитарно-полицейскому надзору за торговыми и промышленными предпріятіями, а также по выработкѣ обязательныхъ на этотъ предметъ постановленій. Въ составъ названной комиссіи, кро-

мѣ председателя, вошли подполковникъ А. І. Заремба, завѣдывающій постройками въ Новомъ Городѣ инженеръ И. И. Обломіевскій и помощникъ правителя дѣлъ А. П. Козловскій.

Техническо-санитарный осмотръ торговыхъ, промышленныхъ и иныхъ частныхъ предпріятій въ Харбинѣ какъ общій, такъ и по спеціальнымъ порученіямъ производился особой комиссіей. Председателемъ этой комиссіи былъ назначенъ инженеръ П. И. Кузнецовъ, начальникъ сунгарійскаго (нынѣ VIII) участка. Въ комиссію входили представители отъ сл. пути, врачебной службы, канцеляріи управленія и отъ полиціи. Кромѣ техническо-санитарнаго надзора, регистраціей торгово-промышленныхъ предпріятій вѣдала канцелярія управленія, которая съ этой точки зрѣнія также учредила свой надзоръ за легальностью возникновенія торговель. Этотъ надзоръ осуществлялся посредствомъ подчиненнаго правителю дѣлъ торговаго смотрителя. Впослѣдствіи эта должность была перенесена въ земельный отдѣлъ, пока не была упразднена совсѣмъ вслѣдствіе передачи соответствующихъ дѣлъ въ вѣдѣніе городского общественнаго управленія.

Что касается до техническо-санитарнаго надзора, то въ слѣдующіе 1904—1905 гг. невѣроятно быстрое скопленіе населенія въ Харбинѣ; заботы о здоровьѣ и санитарномъ благополучіи арміи заставляли прилагать особыя заботы о санитарномъ благоустройствѣ торгово-промышленныхъ предпріятій, въ особенности занимающихся изготовленіемъ и продажею съѣстныхъ припасовъ, какъ - то: трактировъ, харчевенъ, хлѣбопекаренъ, молочныхъ торговель, овощныхъ лавокъ, мясныхъ лавокъ и проч. и проч. Обязательныя постановленія издавались одно за дру-

гимъ сначала властью управляющаго дорогою, а затѣмъ главнаго начальника тыла маньчжурскихъ армій. Слѣдуетъ отмѣтить, что общія усилія увѣнчались успѣхомъ, и Харбинъ не зналъ эпидеміи во все время войны, хотя совсѣмъ не задолго передъ этимъ, въ 1902 году городъ испыталъ ужасы холерной эпидеміи.

Выше мы говорили о томъ, что въ видѣ зачатка городского общественнаго самоуправленія администрація дороги старалась привлечь къ участию въ немъ и туземное населеніе. Въ средѣ первыхъ избранныхъ двѣнадцати уполномоченныхъ гор. Харбина были купцы-китайцы. Благожелательное отношеніе къ туземцамъ, унаслѣдованное со временъ постройки дороги, эксплуатационное управленіе поддерживало всѣми зависящими отъ него мѣрами.

Такъ, напримѣръ, управленіе дороги обратило вниманіе на то обстоятельство, что рыбный промыселъ въ озерѣ Далай-Норъ и рѣкѣ Уршунъ оскорблялъ религіозныя вѣрованія монголовъ. Въ іюлѣ 1903 года рыбная оля въ названныхъ мѣстахъ была запрещена приказомъ управляющаго. Какъ извѣстно, съ той поры во взглядахъ монголовъ произошла значительная эволюція, и сейчасъ, напримѣръ, монгольская администрація Барги эксплоатируетъ рѣчныя ловли на оз. Далай-Норъ, сдавая ихъ за выгодную для себя цѣну въ аренду русскимъ предпринимателямъ. Но десять лѣтъ тому назадъ изъ боязни оскорбить религіозныя вѣрованія туземцевъ не остановились передъ мѣрою, наносящей косвенно значительный ущербъ русскимъ торговымъ интересамъ.

Тогдашняя политика русскаго правительства на Дальнемъ Востокѣ не въ достаточной степе-

ни считалась съ суверенными правами Китая въ Маньчжуріи. Умалая престижъ китайскихъ властей, эта же политика вполне послѣдовательно стремилась снискать симпатіи широкихъ слоевъ китайскаго населенія. Намѣстникъ Его Императорскаго Величества на Дальн. Востокѣ счелъ нужнымъ указать управленію дороги о дошедшихъ до него свѣдѣніяхъ и жалобахъ, свидѣтельствующихъ о случаяхъ жестокаго и унижительнаго обращенія русскихъ людей съ туземцами и инородцами.

Въ своемъ приказѣ отъ 29 октября 1903 г. управляющій дорогою предложилъ старшимъ агентамъ употребить все свое вліяніе на подчиненныхъ агентовъ, чтобы укоренить въ ихъ средѣ надлежащіе взгляды на отношенія къ китайскому населенію. При широко терпимомъ и добродушномъ характерѣ русскаго человѣка, указанные экспессы имѣли, вѣроятно, случайный характеръ, тѣмъ не менѣе и во время войны понадобилось напоминаніе русскихъ властей въ Сѣверной Маньчжуріи о необходимости поддерживать съ туземцами самыя благожелательныя отношенія.

Наступилъ 1904 годъ, черный годъ тяжелыхъ испытаній для всей Россіи, для ея дальневосточныхъ владѣній и для Кит. Вост. жел. дор. Японія начала войну съ Россіей. Слабо защищенная малочисленной арміей дальневосточная окраина могла вести вначалѣ лишь пассивную оборону противъ непріятели. Подкрѣпленія изъ метрополи должны были совершать девяти-тысячеверстный переѣздъ въ Маньчжурію. Ко-

Это была демоверсия книги - Тищенко П.С. Китайская Восточная железная дорога. 1903–1913 гг.

С полной версией книги, Вы можете ознакомиться в нашей библиотеке по адресу: Забайкальский край, г. Чита, ул. Ангарская, д. 34