КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Составленъ
Канцеляріей Правленія Общества
К. В. ж. д.

Томъ I.

(1896—1905 г. г.).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Ѳ. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ.
1914.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Глава первая. — Образованіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги . . . . . 1— 13

Причины, побудившія стремиться къ проведенію дороги черезъ Маньчжурію—1. Переговоры съ Китайскимъ Правительствомъ и заключеніе основного концессіоннаго договора—4. Расширеніе предпріятія Общества и дополнительный договоръ на постройку Южно-Маньчжурской вѣтви—11. Первоначальный составъ Правленія и Ревизіоннаго Комитета Общества—12.

Глава вторая. — Общія условія сооруженія дороги . . . 14— 47

Неизслѣдованность края — 14. Климатическія условія—15. Отсутствіе путей сообщенія и матеріаловъ на мѣстѣ—15. Необходимость созданія для служащихъ возможныхъ условій жизни—16. Затрудненія въ отношеніи языка и денежной системы, а также въ обезпеченіи постройки строительнымъ персоналомъ и рабочею силою—18. Хунхузы и организація охраны—24. Эпидеміи чумы и холеры—30. Отношеніе къ дорогѣ прессы и общества—39. Принципы, положенные въ основаніе отношеній съ китайскими властями и населеніемъ—40. «Цзяо-шэ-цзюй»—43.

Глава третья. — Постройка дороги . . . . . 48—124

Изысканія—48. Направленіе линіи—49. Организація строительнаго управленія—52. Общій планъ работъ—55. Вспомогательныя предпріятія—56. Рѣчное пароходство—57. Пристань во Владивостокѣ—59. Никольская вѣтвь—63. Лѣсное и угольное дѣло—65. Отчужденіе—68. Телеграфъ—73. Строительныя работы—70. Боксерское возстаніе—75. Образованіе Заамурскаго Округа—99. Убытки—105. Достройка и смычка—107. Приведеніе въ порядокъ отчетности—109. Поѣздка на Дальній Востокъ т. с. Романова—111. Выдающіяся искусственныя сооруженія—113. Строительная стоимость дороги—120. Отзывы—123.

Стр.

Глава четвертая.—Сооруженіе порта и города Дальняго. 125—155

Возникновеніе мысли о постройкѣ порта—125. Проектъ порта и города—126. Отчужденіе земель—132. Строительныя работы—139. Административное управленіе порта и города—134. Состояніе порта и города къ моменту возникновенія войны съ Японіей—144. Стоимость выполненныхъ работъ—146. Разъясненіе односторонности взгляда на г. Дальній—147. Дальній въ рукахъ японцевъ—151. Дальній съ военной точки зрѣнія—153.

Глава пятая.—Морское Пароходство Общества. . . . . 156—176

Причины, вызвавшія учрежденіе Морского Пароходства Общества—156. Задачи и организація Пароходства—160. Условія, размѣры и результаты дѣятельности его—165. Проектъ передачи части пароходнаго предпріятія Общества въ частныя руки—174.

Глава шестая.—Эксплоатаціонный періодъ дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги до русско-японской войны . . . . . 177—217

Временное движеніе—177. Открытіе правильной эксплоатаціи—179. Организація эксплоатаціоннаго управленія—179. Учрежденіе Заамурской желѣзнодорожной бригады и контроля Общества—181. Коммерческое движеніе въ 1902 и 1903 г.г.—188. Виды на сбытъ произведеній русской промышленности на мѣстныхъ рынкахъ—192. Дополнительное отчужденіе и планы заселенія Маньчжуріи русскимъ элементомъ—193. Развитіе Харбина—200. Устройство гражданской жизни на территоріи дороги—203. Полиція—203. Постановка судебной части—203. Церковное и учебное дѣло—208. Медицинская и ветеринарная части—210. Развитіе экономической жизни Маньчжуріи—214.

Глава седьмая.—Дѣятельность Китайской Восточной желѣзной дороги во время русско-японской войны . . 218—284

Обстоятельства, подготовившія войну, и отношеніе къ нимъ Министерства Финансовъ и Общества—218. Гибель Дальняго и морской флотиліи Общества—227. Китайская Восточная желѣзная дорога въ моментъ возникновенія войны—235. Усиленіе дороги—238. Услуги, оказанныя Военному Вѣдомству—260. Взаимоотношенія съ Военнымъ Вѣдомствомъ—267. Итоги дѣятельности и отзывы—280.

Приложенія . . . . . 285—303

№ 1. Сравнительная таблица количества и стоимости работъ на версту дороги и стоимости единицъ работъ по отчетамъ Китайской Восточной желѣзной дороги и нѣкоторыхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги—285. № 2. Сравнитель-

ная вѣдомость стоимости работъ на версту дорогъ по вѣдомостямъ лит. А и лит. Б и по снабженію эксплоатаціи дорогъ оборотнымъ капиталомъ (на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ вѣдомость лит. Г, на остальныхъ дорогахъ—лит. В)—294. № 3. Сводная вѣдомость расходовъ по сооруженію порта Дальняго—295. № 4. Сводная вѣдомость расходовъ по сооруженію города Дальняго—297. № 5. Вѣдомость пароходовъ Морского Пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги—299. № 6. Вѣдомость доходовъ и расходовъ по эксплоатаціи Морского Пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги за 1899—1903 годы—300. № 7. Сводная вѣдомость расходовъ по организаціи Морского Пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги—302.

СПИСОКЪ ПОРТРЕТОВЪ.

Его Императорское Величество Государь Императоръ Николай Александровичъ . . . . . въ началѣ тома.

Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь В. Н. Коковцовъ . . предъ стр. 1

Статсъ-Секретарь графъ С. Ю. Витте . . . . . » » 11

Управлявшій Министерствомъ Финансовъ Э. Д. Плеске . . » » 29

Министръ Финансовъ И. П. Шиповъ . . . . . » » 45

Товарищъ Министра Финансовъ П. М. Романовъ . . . . . » » 63

Предсѣдатель Правленія Общества Сюй-цзинъ-чэнъ . . . . » » 77

Товарищъ Предсѣдателя Правленія Общества С. И. Кербедзъ . » » 89

Товарищъ Предсѣдателя Правленія Общества А. Н. Вентцель . » » 111

Дѣятели Общества, входившіе въ первоначальный составъ Правленія и Ревизіоннаго Комитета его: Э. К. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ, Д. Д. Покотиловъ, М. В. Чистяковъ и А. Ю. Ротштейнъ . . . . . » » 173

Главный инженеръ по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги А. І. Юговичъ . . . . . » » 123

Главный инженеръ по сооруженію порта и города Дальняго В. В. Сахаровъ . . . . . » » 151

Управляющій Китайской Восточной желѣзной дорогой Д. Л. Хорватъ . . . . . » » 219

Группа офицеровъ, составлявшихъ первоначальный командный составъ охранной стражи дороги во главѣ съ главнымъ начальникомъ ея генераломъ А. А. Гернгроссомъ . . . . . » » 101

СПИСОКЪ КАРТЪ.

Общій планъ градоначальства Дальняго съ нанесеніемъ порта, города и желѣзной дороги . . . . . предъ стр. 139
Планъ города Дальняго . . . . . » » 147
Карта рейсовъ Морского Пароходства О. К. В. ж. д. 1903 года . » » 171
Планъ города Харбина и его окрестностей . . . . . » » 203
Карта Дальняго Востока . . . . . въ концѣ тома.

Глава I.

Образованіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Причины, побудившія стремиться къ проведенію дороги черезъ Маньчжурію.— Переговоры съ Китайскимъ Правительствомъ и заключеніе основного концессіоннаго договора. — Расширеніе предпріятія Общества и дополнительный договоръ на постройку Южно-Маньчжурской вѣтви. — Первоначальный составъ Правленія и Ревизіоннаго Комитета Общества.

Постройка Китайской Восточной желѣзной дороги имѣла своею основною цѣлью соединить кратчайшимъ путемъ Сибирскую магистраль съ Уссурійскою желѣзною дорогою для установленія сплошного рельсоваго сообщенія Европейской Россіи съ Тихимъ океаномъ.

Общее руководство дѣломъ постройки Сибирской желѣзной дороги и связанныхъ съ нею вспомогательныхъ предпріятій, а также разрѣшеніе всѣхъ къ этому дѣлу относящихся вопросовъ, сосредоточивалось въ Высочайше учрежденномъ для сего 24-го февраля 1893 года особомъ высшемъ органѣ—«Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги», причемъ дѣла законодательнаго характера разсматривались въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Экономіи Государственнаго Совѣта. Предсѣдательствованіе въ названномъ Комитетѣ было возложено въ Бозѣ почивающимъ Государемъ Императоромъ Александромъ Александровичемъ на Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно Царствующаго Государя Императора Николая Александровича.

Съ вступленіемъ на Престолъ, Его Императорское Величество соизволилъ оставить за Собой званіе Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги, и въ засѣданіи Комитета 30-го ноября 1894 года Государю благоугодно было осчастливить членовъ Соединеннаго Присутствія Комитета и помянутаго Департамента Государственнаго Совѣта милостивымъ обращеніемъ, въ которомъ высказано было, между прочимъ, что довершеніе исключительно мирнаго и просвѣтительнаго предпріятія, коимъ является сооруженіе сплошной Сибирской желѣзной дороги, Государь считаетъ не только Своимъ священнымъ долгомъ, но и задушевнымъ Своимъ желаніемъ.

Согласно первоначальнымъ предположеніямъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, Великій Сибирскій путь долженъ былъ направиться отъ Читы черезъ Срѣтенскъ по берегу рѣки Шилки на Покровскую и далѣе, по сѣверному берегу рѣки Амура, на Хабаровскъ, до соединенія съ Уссурійской дорогой. Но результаты изысканій, произведенныхъ въ этомъ направленіи, прежде всего показали, что значительная часть проектируемой дороги отъ Срѣтенска до Покровской и по р. Амуру представляетъ громадныя техническія трудности, которыя потребовали бы не только во время постройки, но и во время эксплоатаціи затраты огромныхъ денежныхъ средствъ.

Засимъ, при крайне неблагопріятныхъ физическихъ и климатическихъ условіяхъ мѣстности, по которой предполагалось провести это звено Великаго Сибирскаго пути, постройка его въ этомъ направленіи не могла быть оправдана и интересами мѣстнаго, весьма малочисленнаго, населенія, которое имѣло уже въ р. Амурѣ водный путь, удовлетворявшій потребностямъ края. При столь невыгодныхъ условіяхъ сооруженія и эксплоатаціи означенной линіи, финансовое ея положеніе оставалось бы всегда неблагопріятнымъ, и, за отсутствіемъ мѣстнаго движенія, источникомъ для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ могъ бы служить лишь доходъ отъ транзитнаго движенія. Какъ транзитный же путь линія эта имѣла бы также существенные недостатки: слѣдуя по долинѣ Амура, она дѣлала бы значительный изгибъ къ сѣверу и встрѣтила бы Уссурійскую дорогу у Хабаровска почти подъ прямымъ угломъ, вслѣдствіе чего Великій Сибирскій путь, получивъ

характеръ ломаной линіи, значительно уклонился бы отъ кратчайшаго направленія. Такъ какъ путь этотъ долженъ былъ явиться міровымъ средствомъ сообщенія черезъ материкъ Азіи, то, въ виду соперничества существующихъ океанскихъ путей (вокругъ южной конечности Азіи и черезъ Сѣверную Америку), а также въ виду возможности сооруженія черезъ тотъ же материкъ новыхъ транзитныхъ путей, представлялось существенно важнымъ, чтобы Сибирская магистраль возможно меньше уклонялась отъ кратчайшаго направленія, чего возможно было достигнуть лишь путемъ направленія ея отъ Читы черезъ Маньчжурію на Владивостокъ. Такимъ образомъ, естественно, явилась мысль о проведеніи Китайской Восточной желѣзной дороги.

Произведенныя въ 1895 году Министерствомъ Путей Сообщенія рекогносцировочныя изслѣдованія выяснили, что, въ случаѣ избранія маньчжурскаго направленія, общая длина Сибирскаго пути уменьшится болѣе чѣмъ на 500 верстъ по сравненію съ амурскимъ направленіемъ. Кромѣ того, маньчжурское направленіе, проходя значительно южнѣе амурскаго по мѣстности, отличающейся гораздо лучшимъ климатомъ и несравненно большею производительностью почвы, имѣло то еще преимущество передъ амурскимъ, что пересѣкаемая имъ долина рѣки Сунгари производила въ изобиліи хлѣбъ, которымъ, несмотря на всѣ до тѣхъ поръ существовавшія затрудненія судоходства по Сунгари, снабжался нашъ Приамурскій край; слѣдовательно, можно было расчитывать на широкое развитіе по этой линіи мѣстнаго грузового движенія, особенно перевозокъ хлѣбнаго груза, чѣмъ до извѣстной степени окупалась бы стоимость ея сооруженія. Далѣе, имѣлось въ виду, что линія желѣзной дороги въ маньчжурскомъ направленіи проходила бы въ значительномъ (мѣстами до 600 верстъ) разстояніи отъ рѣки Амура, которая вслѣдствіе этого не имѣла бы конкурренціи съ желѣзной дорогой и при такомъ направленіи послѣдней не потеряла бы своего значенія, какъ наиболѣе дешевый путь сообщенія въ Приамурскомъ краѣ и, слѣдовательно, давала бы возможность развиваться частному пароходству. Избраніе маньчжурскаго направленія давало возможность городу Владивостоку сдѣлаться главнымъ портомъ для Сѣверной Маньчжуріи и вмѣстѣ съ тѣмъ представляло весьма благо-

пріятныя для русской торговли условія, которыя могли облегчить ея развитіе не только въ Маньчжуріи, но и въ другихъ прилегающихъ частяхъ Китайской Имперіи.

На веденіе переговоровъ относительно сооруженія Маньчжурской линіи Китайскій Посланникъ въ С.-Петербургѣ не имѣлъ полномочій отъ своего правительства, и потому переговоры эти пришлось сначала перенести въ Пекинъ.

Съ этою цѣлью Министерствомъ Финансовъ, по соглашенію съ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, были составлены проектъ концессіи на сооруженіе въ предѣлахъ Китая желѣзной дороги и меморандумъ, заключавшій въ себѣ подробное изложеніе тѣхъ выгодъ, которыя представитъ для Китая осуществленіе означеннаго предпріятія.

Меморандумъ этотъ указывалъ прежде всего, что «проведеніе черезъ сѣверо-восточный Китай желѣзной дороги, для соединенія одного изъ пунктовъ строющейся русской Забайкальской желѣзной дороги съ Тихимъ океаномъ, представляется существенно важнымъ въ интересахъ охраненія цѣлости и независимости Китайской Имперіи». «Если японско-китайское столкновеніе»—говорилось въ меморандумѣ—«послѣ одержанныхъ Японіей побѣдъ, окончилось сравнительно небольшими денежными и территоріальными жертвами для Китая, то только благодаря заступничеству Россіи, по приглашенію которой за интересы Китая вступились также Франція и Германія. Условія Симоносекскаго договора ясно указали на стремленіе Японіи укрѣпиться на континентѣ, на берегахъ Желтаго моря. Не успѣвъ въ этомъ на сей разъ, она, по всей вѣроятности, возобновитъ при первомъ благопріятномъ случаѣ означенную попытку. При слабости Корейскаго Правительства и при той ревности, съ которой Японія относится ко всякому усиленію въ Кореѣ вліянія Китая или, вообще, какой либо державы, можетъ всегда представиться много поводовъ къ новому столкновенію Китая съ Японіей. Необходимо, чтобы Китай воспользовался наступившимъ мирнымъ временемъ для того, чтобы обезпечить себя отъ возможности повторенія событій, подобныхъ послѣднему столкновенію съ Японіею, и отъ всѣхъ пагубныхъ для Китая и для нынѣ царствующей тамъ династіи послѣдствій, какія могла бы имѣть

для нихъ новая несчастная война. Наиболѣе дѣйствительною къ тому мѣрою является проведеніе названной желѣзной дороги, ибо, разъ противники Китая будутъ знать, что Россія можетъ, по приглашенію Китайскаго Правительства, во всякое время прислать къ нему на помощь свои войска, передвинувъ ихъ по желѣзной дорогѣ въ угрожаемый непріятелемъ раіонъ, то это совершенно предохранитъ сѣверо-восточный Китай, побережье Желтаго моря и ту часть государства, гдѣ расположена столица Пекинъ, отъ опасности новыхъ столкновеній съ Японіею или вообще съ какою бы то ни было державою. Такимъ образомъ, сооруженіе названной линіи окажется чрезвычайно важнымъ для интересовъ Китая съ точки зрѣнія оборонительной. Не менѣе важнымъ оно будетъ въ видахъ обезпеченія независимости Кореи, въ чемъ Китай также весьма сильно заинтересованъ. Означенную желѣзнодорожную линію, казалось бы, наиболѣе соотвѣтственно направить на Владивостокъ, примкнувъ ее къ одной изъ станцій Южно-Уссурійской желѣзной дороги. Для Китая такое направленіе окажется выгоднымъ въ томъ отношеніи, что тогда онъ можетъ расчитывать на помощь какъ тѣхъ русскихъ войскъ, которыя расположены въ Сибири, такъ и тѣхъ, которыя расположены въ Южно-Уссурійскомъ краѣ. Это направленіе желѣзнодорожной линіи, хотя само и не касается береговъ Желтаго моря, будетъ въ высшей степени способствовать защитѣ этого побережья отъ высадокъ непріятеля» . . .

Цитированный меморандумъ вмѣстѣ съ проектомъ концессіи былъ препровожденъ бывшему тогда нашимъ Посланникомъ въ Пекинѣ графу Кассини, который сообщилъ ихъ Китайскому Правительству въ засѣданіяхъ Цзунъ-ли-ямыня. По обсужденіи этого дѣла, послѣдній категорически заявилъ, что Китайское Правительство принципіально рѣшило ни въ какомъ случаѣ не предоставлять постройку желѣзныхъ дорогъ въ Китаѣ иностраннымъ компаніямъ на концессіонномъ основаніи.

Переговоры о дарованіи концессіи возобновились въ маѣ 1896 года, по прибытіи въ Россію на торжества Священнаго Коронованія Ихъ Императорскихъ Величествъ чрезвычайнаго китайскаго посла Ли-хунъ-чжана и велись, согласно указаніямъ Его Императорскаго

Величества, между Министромъ Финансовъ графомъ Витте и Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ княземъ Лобановымъ-Ростовскимъ, съ одной стороны, и чрезвычайнымъ китайскимъ посломъ, съ другой, сперва въ С.-Петербургѣ, а затѣмъ въ Москвѣ. На этотъ разъ Китайское Правительство признало возможнымъ выдать концессію на постройку и эксплоатацію Маньчжурской желѣзной дороги, но только не Русскому Правительству, а Русско-Китайскому Банку. Въ виду сего Министромъ Финансовъ, согласно Высочайшему повелѣнію 18-го мая 1896 года, заключено съ правленіемъ названнаго банка особое соглашеніе, которое предусматривало: обязанность банка образовать въ Россіи общество для постройки и эксплоатаціи названной линіи, дарованіе гарантіи Русскаго Правительства на облигаціи общества, полное вліяніе Правительства на опредѣленіе техническихъ условій, утвержденіе расцѣночныхъ вѣдомостей, выборъ личнаго состава и вообще мѣры, которыя обезпечивали безусловное вліяніе Русскаго Правительства на весь ходъ дѣлъ какъ по постройкѣ, такъ и по эксплоатаціи дороги.

Засимъ проектъ концессіи, соглашенный съ Ли-хунъ-чжаномъ, былъ препровожденъ послѣднимъ въ Пекинъ на разсмотрѣніе Цзунъ-ли-ямыня, причемъ веденіе дальнѣйшихъ переговоровъ по сему предмету и подписаніе соглашенія съ названнымъ банкомъ было возложено Пекинскимъ Правительствомъ на Китайскаго Посланника въ Петербургѣ Сюй-цзинъ-чэна.

27 августа (8 сентября) 1896 года сановникъ Сюй-цзинъ-чэнъ, на основаніи указа Китайскаго Императора отъ 16/28 того же августа, съ одной стороны, и Правленіе Русско-Китайскаго Банка, съ другой, заключили соглашеніе относительно предоставленія банку постройки и эксплоатаціи Маньчжурской желѣзной дороги. Главныя основанія этого соглашенія заключались въ слѣдующемъ.

Постройка и эксплоатація названной желѣзной дороги предоставляется Русско-Китайскому Банку, который для сей цѣли образуетъ общество подъ названіемъ «Общество Китайской Восточной желѣзной дороги», причемъ уставъ Общества долженъ быть согласованъ съ русскими уставами желѣзнодорожныхъ обществъ. Акціи Общества могутъ быть пріобрѣтаемы только китайскими или русскими подданными.

Предсѣдатель Правленія Общества назначается Китайскимъ Правительствомъ, но получаетъ содержаніе отъ Общества и можетъ имѣть мѣстопребываніе въ Пекинѣ. Ему вмѣняется въ особую обязанность наблюдать за строгимъ исполненіемъ обязательствъ Банка и Общества желѣзной дороги по отношенію къ Китайскому Правительству.

Названное Правительство обязывается оказывать содѣйствіе къ отводу необходимыхъ подъ дорогу земель, къ доставленію по существующимъ цѣнамъ потребныхъ для постройки матеріаловъ, рабочихъ, перевозочныхъ средствъ, необходимаго для людей и животныхъ продовольствія и проч.

Земли, принадлежащія Обществу, освобождаются отъ всякихъ поземельныхъ налоговъ и ему предоставляется право безусловнаго и исключительнаго управленія этими землями.

Сборы и доходы Общества, тарифы на перевозку пассажировъ и грузовъ, телеграфъ дороги и проч. освобождаются отъ всякаго китайскаго налога и сбора. Всѣ предметы и матеріалы, необходимые для постройки и эксплоатаціи дороги, а также багажъ пассажировъ, равно товары, перевозимые транзитомъ по китайской территоріи отъ одной русской станціи до другой, освобождаются отъ всякихъ китайскихъ пошлинъ, какъ таможенныхъ, такъ и внутреннихъ.

Товары, ввозимые изъ Россіи въ Китай по желѣзной дорогѣ и вывозимые изъ Китая въ Россію тѣмъ же путемъ, уплачиваютъ, соотвѣтственно, ввозную или вывозную китайскую пошлину, въ размѣрѣ на одну треть меньше по сравненію съ пошлиною, взимаемою въ морскихъ китайскихъ таможняхъ.

Тарифы на перевозку пассажировъ и грузовъ, равно какъ за нагрузку и выгрузку товаровъ, устанавливаются самимъ Обществомъ.

Общество эксплоатируетъ дорогу въ теченіе 80 лѣтъ со времени открытія движенія по всей линіи; по мииованіи сего срока, дорога переходитъ безплатно къ Китайскому Правительству.

По прошествіи 36 лѣтъ со времени открытія движенія по дорогѣ, Китайское Правительство имѣетъ право выкупить дорогу, причемъ оно должно возмѣстить Обществу полностью всѣ затраченные на это дѣло капиталы, а равно и всѣ долги, сдѣланные Обществомъ для потребно-

стей дороги, съ наросшими на нихъ процентами. Ни въ какомъ случаѣ Китайское Правительство не можетъ вступить во владѣніе дорогою раньше, нежели соотвѣтствующая выкупная сумма будетъ положена въ Россійскій Государственный Банкъ.

По открытіи движенія по линіи, Общество уплатитъ Китайскому Правительству 5.000.000 ку-пинъ-таэлей [1]).

Китайское Правительство вноситъ 5.000.000 ку-пинъ-таэлей въ Русско-Китайскій Банкъ и, въ соотвѣтствіи съ симъ, будетъ принимать участіе въ прибыляхъ и убыткахъ названнаго банка.

При переговорахъ съ уполномоченнымъ Китайскаго Правительства Правленіе Русско-Китайскаго Банка, по указаніямъ Министра Финансовъ, настаивало на томъ, чтобы, въ цѣляхъ обезпеченія дороги минеральнымъ топливомъ, въ договорѣ было упомянуто о правѣ Общества эксплоатировать безъ какихъ-либо пошлинъ и налоговъ угольныя копи въ Маньчжуріи въ раіонѣ линіи. Однако, представитель Китайскаго Правительства, имѣя на сей предметъ совершенно опредѣленныя указанія изъ Пекина, на это не согласился, въ виду того, что въ Китаѣ горный промыселъ составляетъ регалію, и разработка рудниковъ допускается не иначе, какъ съ особаго каждый разъ разрѣшенія Китайскаго Правительства, и на условіяхъ, съ нимъ соглашенныхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по настоянію правленія банка, Китайскій Посланникъ Сюй-цзинъ-чэнъ одновременно съ подписаніемъ контракта передалъ правленію письменное заявленіе, въ коемъ онъ обѣщалъ ходатайствовать передъ Пекинскимъ Правительствомъ, чтобы Обществу были предоставлены самыя выгодныя условія для разработки угольныхъ копей.

Государь Императоръ, по докладу Министра Финансовъ о полученіи правленіемъ Русско-Китайскаго Банка вышеупомянутой концессіи на постройку и эксплоатацію Китайской Восточной желѣзной дороги, 28 сентября 1896 года Высочайше повелѣть соизволилъ уставъ Обще-

---

[1]) Ку-пинъ-таэль есть вѣсъ, принятый китайскимъ государственнымъ казначействомъ для серебра, обращающагося въ странѣ вмѣсто монеты (въ буквальномъ переводѣ ку-пинъ-таэль означаетъ казенный таэль или ланъ). Въ переводѣ на русскую монету ку-пинъ-таэль въ строительный періодъ равнялся приблизительно 1 руб. 20 к.—1 руб. 50 к.

ства, имѣющаго быть учрежденнымъ для постройки и эксплоатаціи названной линіи, внести на разсмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги, по положенію коего уставъ этотъ удостоился Высочайшаго утвержденія въ 4 день декабря 1896 года.

Въ виду тѣсной связи, существовавшей между Сибирской желѣзной дорогой и Китайской Восточной, являвшейся ея естественнымъ продолженіемъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, съ указаннаго момента вплоть до упраздненія его въ 1905 году, явился высшею инстанціею для разрѣшенія важнѣйшихъ вопросовъ принципіальнаго, организаціоннаго и финансоваго характеровъ, касавшихся Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Хотя, такимъ образомъ, предположеніе о пріобрѣтеніи правительственной концессіи на постройку желѣзнодорожной линіи въ Сѣверной Маньчжуріи не удалось осуществить, однако, при той формѣ, въ которую было облечено настоящее предпріятіе, т. е. формѣ частной акціонерной компаніи, Россія пріобрѣла весьма существенныя преимущества, которыя едва ли бы ей удалось получить прямымъ путемъ, не вызвавъ протеста иностранныхъ державъ. Наиболѣе важнымъ изъ этихъ преимуществъ является обезпеченіе за нами абсолютной самостоятельности въ дѣлѣ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Обстоятельство это, позволяя устанавливать тарифы на перевозку по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ пассажировъ и грузовъ по усмотрѣнію Общества, давало намъ могучее средство для борьбы съ иностранной торговой конкурренціей въ Маньчжуріи и для распространенія нашего экономическаго вліянія въ обслуживаемомъ дорогой районѣ, причемъ достиженіе этой цѣли облегчалось въ значительной степени другими, предоставленными по договору, льготами, какъ-то: уплатой пониженныхъ таможенныхъ пошлинъ съ товаровъ, ввозимыхъ изъ Россіи въ Китай и вывозимыхъ изъ сего послѣдняго по желѣзной дорогѣ, по сравненію съ иностранными товарами, слѣдующими въ Китай и изъ Китая моремъ, правомъ самостоятельнаго управленія отчужденной территоріей и проч.

Въ виду общегосударственнаго значенія Китайской Восточной желѣзной дороги, какъ части Великаго Сибирскаго пути, и присвоенія, въ

соотвѣтствіи съ симъ, капиталамъ Общества русской правительственной гарантіи, было необходимо подчинить дѣятельность Общества надзору и руководству русской правительственной власти. При обсужденіи вопроса о томъ, какому именно правительственному органу долженъ подлежать означенный надзоръ, было принято прежде всего во вниманіе, что, во избѣжаніе протеста со стороны Китая и претензій другихъ иностранныхъ державъ, указанное подчиненіе должно быть проведено съ особою осторожностью, дабы, по возможности, не нарушить обусловленный концессіей характеръ предпріятія. Примѣненіе къ Обществу того порядка, который установленъ вообще для русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, было невозможно, такъ какъ вызвало бы серьезныя возраженія со стороны Китайскаго Правительства, которое едва ли допустило бы, чтобы желѣзная дорога, проходящая по его территоріи, была вполнѣ приравнена къ предпріятіямъ, дѣйствующимъ въ предѣлахъ Россіи, и, такимъ образомъ, какъ бы всецѣло подчинена Русскому Правительству. Подчиненіе Общества высшему надзору Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, на попеченіе коего возложено покровительство русскихъ интересовъ въ чужихъ краяхъ, представило бы также существенныя затрудненія. По существу лежащихъ на названномъ Министерствѣ обязанностей, вѣдомству этому безспорно принадлежитъ огражденіе въ предѣлахъ Китая интересовъ желѣзной дороги, какъ русскаго предпріятія, но разрѣшеніе дѣлъ Общества, касающихся внутренняго его хозяйства, и надзоръ за правильнымъ веденіемъ дѣлъ, а, въ особенности, повѣрка отчетности, разсмотрѣніе смѣтъ, расцѣночныхъ вѣдомостей и проч., очевидно, не могутъ быть возложены на Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, которое, къ тому же, и въ глазахъ Китайскаго Правительства является представителемъ, главнымъ образомъ, политическихъ, а не финансовыхъ и торговыхъ интересовъ Россіи. Съ точки зрѣнія Китайскаго Правительства, какъ это выяснилось при переговорахъ, надзоръ органовъ Русскаго Правительства за дорогою и вмѣшательство въ дѣла внутренняго ея управленія могутъ имѣть мѣсто только: а) поскольку это затрагиваетъ интересы русской казны, какъ гарантирующей доходность желѣзной дороги, и б) въ цѣляхъ укрѣпленія и развитія торговыхъ сношеній Россіи съ Китаемъ.

При такомъ положеніи дѣла было признано наиболѣе правильнымъ возложить высшій надзоръ за дѣятельностью Общества на Министра Финансовъ. Такой порядокъ тѣмъ менѣе могъ вызвать возраженія со стороны Китая и другихъ иностранныхъ державъ, что онъ являлся прямымъ слѣдствіемъ той подчиненности, въ которой стоялъ къ Министру Финансовъ учредитель Общества — Русско-Китайскій Банкъ.

Въ 1898 году, по занятіи Россіей Квантуна на правахъ аренды, предпріятіе Общества было расширено возложеніемъ на него постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной вѣтви, которая должна была связать магистраль Китайской Восточной желѣзной дороги съ портами Квантуна—Портъ-Артуромъ и Дальнимъ. Сооруженіе помянутой вѣтви совершенно не входило въ ближайшіе планы Министерства Финансовъ и Правленія Общества и было вынуждено исключительно политическими соображеніями въ связи съ занятіемъ Портъ-Артура и Дальняго, предпринятаго по иниціативѣ бывшаго въ то время Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ графа Муравьева, съ цѣлью пріобрѣтенія удобной базы для нашей военной эскадры на Дальнемъ Востокѣ. Актъ этотъ не только не встрѣчалъ сочувствія въ Министерствѣ Финансовъ, но подвергся послѣдовательной и категорической критикѣ со стороны главы послѣдняго Статсъ-Секретаря Витте, возражавшаго противъ означеннаго территоріальнаго пріобрѣтенія съ самаго возникновенія мысли о немъ.

Разъ, тѣмъ не менѣе, занятіе Квантуна послѣдовало, а вмѣстѣ съ нимъ явилась настоятельная необходимость связать пріобрѣтенную въ аренду территорію рельсовымъ путемъ съ Россіей, то сооруженіе и эксплоатація соединительной Южно-Маньчжурской вѣтви, естественно, выпадали на обязанность того же Общества. Согласно заключенной 15-го марта 1898 года съ Китаемъ конвенціи относительно аренды Квантуна, а также на основаніи особаго договора Китайскаго Правительства съ Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги отъ 24-го іюня 1898 года, на означенную вѣтвь распространены всѣ постановленія основной концессіи. 5-го февраля 1899 года состоялось Высочайшее утвержденіе перваго дополненія къ уставу Общества, даро-

вавшее санкцію Русскаго Правительства на такое расширеніе дѣятельности Общества.

Въ виду сложности и отвѣтственности возложенной на Общество задачи, Министромъ Финансовъ было обращено особое вниманіе на подборъ лицъ въ составѣ Правленія и Ревизіоннаго Комитета Общества. Въ соотвѣтствіи съ симъ состоявшимся 27 декабря 1896 года первымъ общимъ собраніемъ учредителей Общества въ Члены Правленія избраны: Директоръ Канцеляріи Министра Финансовъ, впослѣдствіи Товарищъ Министра и Членъ Государственнаго Совѣта П. М. Романовъ, Предсѣдатель Правленія Общества Владикавказской желѣзной дороги С. И. Кербедзъ, Представитель отъ Министерства Финансовъ въ Управленіи по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, впослѣдствіи Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Э. К. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ, Предсѣдатель Правленія Русско-Китайскаго Банка князь Э. Э. Ухтомскій, Директоръ-Распорядитель того же Правленія А. Ю. Ротштейнъ и Директоръ названнаго банка, впослѣдствіи Россійскій Посланникъ въ Пекинѣ Д. Д. Покотиловъ. Въ число Членовъ Ревизіоннаго Комитета Общества избраны, по указанію Министра Финансовъ и съ согласія Государственнаго Контролера, изъ чиновъ Государственнаго Контроля два лица, наиболѣе компетентныя въ дѣлахъ желѣзнодорожной ревизіи, а именно: Генералъ-Контролеръ Департамента Желѣзнодорожной Отчетности В. Г. Михалевскій и Предсѣдатель Высочайше учрежденной Коммиссіи для повѣрки годовыхъ отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, впослѣдствіи Товарищъ Министра Финансовъ М. В. Чистяковъ; третьимъ Членомъ Ревизіоннаго Комитета былъ избранъ Вице-Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ А. Н. Ратьковъ-Рожновъ.

Предсѣдателемъ Правленія Общества былъ назначенъ Императорскимъ декретомъ Богдохана, отъ 7/19 января 1897 года, бывшій Китайскій Посланникъ въ С.-Петербургѣ и Берлинѣ г. Сюй-цзинъ-чэнъ [1]). Товарищемъ Предсѣдателя, согласно уставу Общества, избранъ Пра-

[1]) Сановникъ Сюй-цзинъ-чэнъ былъ въ 1900 году казненъ боксерами въ Пекинѣ во время происходившихъ тамъ мятежныхъ волненій и съ тѣхъ поръ постъ Предсѣдателя остался незамѣщеннымъ.

вленіемъ изъ его среды, съ одобренія Министра Финансовъ, инженеръ С. И. Кербедзъ. Въ августѣ 1899 года, по выходѣ изъ состава Правленія Э. К. Циглеръ-фонъ-Шафгаузена, исполнявшаго обязанности Директора-Распорядителя, на мѣсто его избранъ инженеръ путей сообщенія А. Н. Вентцель, принимавшій ранѣе участіе во многихъ постройкахъ. Въ іюнѣ 1903 года, съ оставленіемъ С. И. Кербедзомъ своего поста, А. Н. Вентцель избранъ Товарищемъ Предсѣдателя Правленія.

Глава II.

Общія условія сооруженія дороги.

Неизслѣдованность края.—Климатическія условія.—Отсутствіе путей сообщенія и матеріаловъ на мѣстѣ. — Необходимость созданія для служащихъ возможныхъ условій жизни. — Затрудненія въ отношеніи языка и денежной системы, а также въ обезпеченіи постройки строительнымъ персоналомъ и рабочею силою.—Хунхузы и организація охраны. — Эпидеміи чумы и холеры. — Отношеніе къ дорогѣ прессы и общества. — Принципы, положенные въ основаніе отношеній съ китайскими властями и населеніемъ. — «Цзяо-шэ-цзюй».

Сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги въ предѣлахъ иностраннаго государства, совершенно чуждаго намъ по языку и нравамъ, и притомъ въ той его области, которая отличалась весьма рѣдкимъ и некультурнымъ населеніемъ и вообще находилась въ состояніи полной дезорганизаціи,—представляло исключительныя трудности.

Когда лѣтомъ 1897 года прибыли въ Маньчжурію первыя партіи инженеровъ для изысканій, не существовало ни картъ, ни топографическихъ съемокъ тѣхъ мѣстностей, по которымъ проектировалась желѣзная дорога, а тѣ немногія данныя, которыя имѣлись по этому предмету, оказались настолько несоотвѣтствующими истинному положенію дѣла, что ими совершенно не представлялось возможнымъ пользоваться. Поэтому, прежде чѣмъ приступить къ изысканіямъ, прибывшимъ партіямъ пришлось заняться съемками мѣстности путемъ маршрутныхъ поѣздокъ по разнымъ направленіямъ, а также опредѣленіемъ положенія различныхъ ея пунктовъ астрономическимъ путемъ. Незнакомство наше съ Маньчжуріей заставило возложить на изыскательскія

партіи изученіе жизни края во всей ея совокупности, такъ какъ каждая лишняя черта, освѣщавшая складъ чужой страны и ея населенія, могла облегчить успѣхъ предпріятія. Такимъ образомъ изысканія Китайской Восточной желѣзной дороги явились первымъ широко поставленнымъ опытомъ знакомства нашего съ Маньчжуріей. Столь же малоизслѣдованной оказалась Маньчжурія и въ климатическомъ отношеніи. Особенностью этого края, помимо суровости зимъ, отличающихся въ сѣверной его части сильными вѣтрами и морозами, достигающими 30° по Реомюру, явились періодическіе, исключительные по силѣ и продолжительности, ливни, вызывавшіе разливы рѣкъ и ручьевъ, затоплявшіе пространства на десятки верстъ и размывавшіе производимыя земляныя работы по устройству желѣзнодорожнаго полотна. Обстоятельство это отозвалось, между прочимъ, на расчетахъ отверстій искусственныхъ сооруженій, заставивъ увеличить для нихъ коэффиціентъ въ полтора раза противъ европейскихъ нормъ. Къ числу климатическихъ особенностей страны надо отнести также области вѣчной мерзлости, встрѣтившіяся, по преимуществу, на западныхъ участкахъ линіи и вызвавшія, въ числѣ другихъ затрудненій, необходимость примѣненія цѣлаго ряда спеціальныхъ приспособленій по водоснабженію. Создаваемыя отсутствіемъ сколько нибудь сносныхъ дорогъ затрудненія для изыскателей и строителей наглядно охарактеризованы въ письмѣ начальника III-го участка Главному Инженеру [1]): «Что ни шагъ, то или непроходимыя болота, гдѣ каждый возъ приходится вытаскивать на рукахъ, или рѣки безъ мостовъ, черезъ которыя приходится переходить въ бродъ при 2-хъ аршинной глубинѣ, такъ что каждый разъ чуть не весь грузъ перекладывается, во избѣжаніе подмочки, или, наконецъ, камни, расположенные въ хаотическомъ безпорядкѣ, дѣлающіе дорогу положительно опасной не только для колесъ, которыхъ за время пути пришлось возобновить чуть не половину, но и для людей. Но все это бы ничего, если бы не идущіе безпрерывно цѣлыми сутками ливни, послѣ которыхъ движеніе становится невозможнымъ, такъ какъ всякая лужа обращается въ рѣку и всякое болото дѣлается

---

[1]) Въ августѣ 1897 года.

окончательно непроходимымъ. Немыслимо перечислить той массы гатей изъ хвороста, сѣна и бревенъ, которыя пришлось устраивать, и притомъ нѣкоторыя настолько солидно, что ими смогутъ, вѣроятно, воспользоваться и другія партіи. О мостахъ въ Маньчжуріи почти нѣтъ понятій: на одной рѣкѣ имѣлась, напримѣръ, переправа въ видѣ 2-хъ лодокъ, становящихся рядомъ, такъ что одна служитъ для правыхъ колесъ перевозимой телѣги, другая для лѣвыхъ. Эта переправа отняла ровно сутки».

Вслѣдствіе малонаселенности Сѣверной Маньчжуріи и почти полнаго отсутствія жилыхъ помѣщеній въ раіонѣ дороги, служащіе по ея постройкѣ въ первое время испытывали крайнія лишенія. Особенно тяжело было въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ приходилось размѣстить одновременно много служащихъ и гдѣ притомъ не оказывалось по близости достаточно матеріаловъ для постройки временныхъ жилищъ. Такъ, напримѣръ, конторы управленія дороги, расположенныя на мѣстѣ будущаго города Харбина, помѣщались въ баракахъ, сдѣланныхъ изъ китайскихъ циновокъ; въ подобныхъ же баракахъ размѣстились и многіе служащіе дороги. Можно себѣ представить, что переживали въ такихъ условіяхъ эти служащіе не только зимой, когда свирѣпствующіе въ Маньчжуріи сильные вѣтры выдували изъ жилья все тепло, которое удавалось накопить, но и лѣтомъ, когда эти импровизированныя помѣщенія являлись ничтожнымъ прикрытіемъ противъ Маньчжурскихъ ливней. Сравнительно лучше были обставлены тѣ немногіе служащіе, коимъ удавалось размѣститься въ китайскихъ фанзахъ, гдѣ онѣ имѣлись, хотя и въ этомъ случаѣ промерзаніе стѣнъ и необычайный холодъ въ самомъ помѣщеніи были зауряднымъ явленіемъ. Подобное положеніе вещей вынудило администрацію дороги прежде всего направить заботы на возможно быструю постройку временныхъ жилыхъ помѣщеній, и то, что въ этомъ отношеніи было сдѣлано, особенно подчеркиваетъ исключительность положенія Китайской Восточной желѣзной дороги. Всего было съ указанною цѣлью построено:

временныхъ жилыхъ домовъ. . . .	40.836	кв. саж.
бараковъ и землянокъ	57.272	» »
приспособлено китайскихъ фанзъ. .	22.304	» »

Не меньшую нужду въ періодъ изысканій и начала постройки

терпѣли агенты и рабочіе дороги отъ невозможности найти на мѣстѣ продукты первой необходимости и даже питьевую воду. Обстоятельство это вынудило строительную администрацію взять въ свои руки организацію продовольствія не только служащихъ, но и китайскихъ рабочихъ, которые, нанимаясь артелями, выговаривали себѣ право получать продовольствіе отъ дороги по опредѣленной цѣнѣ. Необходимые продукты пришлось доставлять на громадныя разстоянія, нужно было строить сѣть продовольственныхъ складовъ съ помѣщеніями для охраны; продовольствіе для людей и лошадей на большей части линіи заготовлялось съ осени, подвозилось гужемъ зимою и складывалось въ соотвѣтствующихъ пунктахъ. За полной невозможностью пріобрѣтенія на мѣстѣ муки пришлось строить въ Харбинѣ на средства управленія паровую мельницу, производительностью 1.500 пуд. въ день. Наряду съ заботою о кровѣ и пищѣ для служащихъ и рабочихъ, Обществу необходимо было создать сколько нибудь сносныя условія жизни для той массы русскихъ людей и ихъ семей, которыхъ судьба забросила въ дебри дикаго края, совершенно отрѣзаннаго отъ ихъ родины. Необходимо было не только обезпечить имъ безопасность существованія, но и удовлетворить насущныя духовныя потребности. Пришлось на первыхъ же порахъ организовать вооруженную охрану, полицію, медицинскую часть, почтовыя и телеграфныя сообщенія, строить церкви, школы, гостиницы и т. д.

Какъ выше упомянуто, на большомъ протяженіи линія пролегала по пустынной мѣстности, гдѣ не имѣлось никакихъ строительныхъ матеріаловъ. Гужевая доставка, помимо своей дороговизны и медленности, была неудобна еще потому, что періодическіе дожди временно совершенно прекращали пользованіе и безъ того плохими дорогами. Такія условія грозили замедлить ходъ работъ и крайне удорожить стоимость постройки, а потому было рѣшено прежде всего проложить возможно скорѣе временный рельсовый путь, причемъ укладка пути производилась при самомъ широкомъ примѣненіи системы временныхъ обходовъ тѣхъ наиболѣе трудныхъ участковъ линіи, на которыхъ земляныя работы и постоянныя искусственныя сооруженія не могли быть исполнены съ желаемой быстротой.

Маньчжурія, до прибытія въ ея предѣлы агентовъ дороги, представляла собою настолько обособленную страну, что появленіе всякаго лица немонгольской расы составляло цѣлое событіе. При такихъ условіяхъ русская рѣчь не могла быть, конечно, понятной на мѣстѣ и съ перваго же шага выяснилась настоятельная необходимость въ переводчикахъ, подыскать коихъ вначалѣ было очень затруднительно. Впослѣдствіи кадры переводчиковъ пополнялись съ меньшимъ трудомъ и даже мѣстные жители стали понимать русскую рѣчь. Постройка линіи, протяженіемъ въ $2^1/_2$ тысячи верстъ, производилась при непосредственномъ участіи китайцевъ и переводчикъ являлся необходимымъ посредникомъ при сношеніяхъ съ китайскимъ населеніемъ не только высшихъ агентовъ дороги, но и низшихъ, ибо нельзя было поставить во главѣ рабочей партіи десятника безъ языка. Въ переводчикѣ нуждались также отряды охранной стражи дороги при рекогносцировкахъ и при поискѣ хунхузовъ. Дѣйствительность совершенно не была приспособлена къ такому громадному спросу. Это несоотвѣтствіе спроса и предложенія породило формированіе штата переводчиковъ, низко стоявшихъ какъ по знанію русскаго языка, такъ зачастую и по своимъ нравственнымъ качествамъ. А между тѣмъ переводчикъ, являясь единственнымъ и почти неуловимымъ для контроля обѣихъ сторонъ посредникомъ, имѣлъ огромный просторъ для злоупотребленій. При переговорахъ агентовъ дороги съ китайскими рабочими о сдѣльной или поденной платѣ неоднократно случалось, что переводчикъ агитировалъ среди своихъ сородичей съ цѣлью повысить требованія этихъ послѣднихъ и получить въ свою пользу заранѣе выговоренный куртажъ. При такихъ условіяхъ переводчикъ часто занималъ господствующее, а иногда и прямо рѣшающее положеніе въ сдѣлкахъ и, искажая смыслъ словъ той или другой стороны, направлялъ переговоры къ своей выгодѣ или приводилъ ихъ къ разрыву. Насколько рискъ пострадать отъ этихъ злоупотребленій былъ великъ для обѣихъ сторонъ, видно изъ того, что при болѣе важныхъ сдѣлкахъ подрядчикъ-китаецъ приходилъ къ агенту дороги съ собственнымъ переводчикомъ, съ цѣлью контроля. Но помимо преднамѣренной недобросовѣстности, нерѣдко бывали случаи, когда смыслъ словъ той или другой стороны искажался только

вслѣдствіе ограниченныхъ познаній переводчиковъ въ русскомъ языкѣ и въ тѣхъ техническихъ требованіяхъ, которыя необходимо было втолковать неопытнымъ рабочимъ-китайцамъ.

Съ цѣлью ознакомленія туземнаго населенія съ русскимъ языкомъ, администрація дороги устроила на мѣстѣ нѣсколько школъ для китайцевъ. Въ тѣхъ же видахъ, по иниціативѣ Предсѣдателя Правленія Общества сановника Сюй-цзинъ-чэна, была учреждена въ Пекинѣ «Школа русскаго языка Китайской Восточной желѣзной дороги», средства на содержаніе коей отпускались Китайскимъ Правительствомъ, а выборъ учителей предоставленъ былъ Обществу, которое приняло на себя обязательство давать по мѣрѣ возможности ученикамъ, успѣшно окончившимъ школу, мѣста на дорогѣ. Для подготовки кадра русскихъ интеллигентныхъ переводчиковъ при отдѣленіи Правленія Общества въ Пекинѣ было организовано изученіе китайскаго языка, куда приглашались молодые люди, окончившіе восточный факультетъ университета, а также нѣсколько человѣкъ со среднимъ, по преимуществу, коммерческимъ образованіемъ.

Отсутствіе въ Маньчжуріи правильной денежной системы вызвало цѣлый рядъ затрудненій при производствѣ расплатъ на мѣстѣ работъ.

Крупные денежные расчеты производились обыкновенно въ Маньчжуріи (равно какъ и въ другихъ мѣстностяхъ Китая) при помощи слитковъ серебра, въ изготовленіи и выпускѣ которыхъ Китайское Правительство не принимало активнаго участія, предоставляя это дѣло лицамъ, спеціально занимающимся отливаніемъ серебра, а также банкирамъ и мѣняламъ. Слитки эти, получившіе у насъ названіе «ямбовъ», именуются по-китайски «юаньбао», т. е. «юаньская драгоцѣнность», такъ какъ начало ихъ изготовленія восходитъ къ временамъ династіи «Юань». Они изготовляются какъ изъ слитковъ серебра, доставляемаго въ Китай изъ-заграницы, такъ равно изъ иностранныхъ серебряныхъ монетъ, преимущественно долларовъ, и изъ туземнаго серебра. Слитки ямбоваго серебра обыкновенно вѣсятъ около 4½ фунтовъ и при болѣе мелкихъ платежахъ рубятся на куски требуемаго вѣса, причемъ вѣсовой единицей служитъ такъ называемый ланъ или таэль. Но и эта платежная единица не отличается постоянствомъ и

претерпѣваетъ измѣненія въ ту или другую сторону, въ зависимости отъ мѣста, причемъ къ слову ланъ присоединяется еще добавочное понятіе, обозначающее его родину, происхожденіе и высокопробность [1]).

Мѣдная монета въ Маньчжуріи носитъ названіе чохъ, представляя собою монету круглой формы, состоящую изъ сплава мѣди и свинца, съ отверстіемъ посрединѣ для удобства нанизыванія этихъ монетъ въ связки, носящія названіе дяо. Количество чоховъ въ одной связкѣ (дяо) не одинаково въ различныхъ провинціяхъ и, напримѣръ, въ Ючжуанѣ на одинъ дяо полагалось только 160 чоховъ, тогда какъ въ Гиринѣ—500. Стоимость чоха равнялась приблизительно $^1/_8$ копѣйки. Неудобство этой монеты, вслѣдствіе ея тяжеловѣсности и малоцѣнности, станетъ понятнымъ, если сказать, что пудъ чоховъ стоитъ всего 5 рублей на наши деньги и, значитъ, для уплаты чохами суммы въ пять тысячъ рублей необходимо перемѣстить грузъ, равный одной тысячѣ пудовъ.

Въ виду того, что ямбовое серебро и тѣмъ болѣе чохи, вслѣдствіе своей тяжести, крайне неудобны при уплатѣ большихъ суммъ, частныя торговыя фирмы выпускаютъ бумажные знаки различной стоимости и формы, оплачиваемые въ опредѣленный срокъ или по предъявленію. Кромѣ того, имѣются въ обращеніи, особенно въ портовыхъ городахъ, иностранныя серебряныя монеты, преимущественно мексиканскій и англійскій (гонконгскій) доллары, въ чеканкѣ которыхъ было причастно также Китайское Правительство.

Постройка Китайской Восточной желѣзной дороги была сопряжена съ огромными затратами и потому однимъ изъ самыхъ острыхъ

---

[1]) Такъ, напримѣръ, въ Китаѣ при всѣхъ казенныхъ расчетахъ употребляется ку-пинъ-ланъ, вѣсъ котораго равенъ 8 золотникамъ 71,4 доли. Въ Ючжуанѣ и Южной Маньчжуріи въ употребленіи вѣсъ «инъ-пинъ» отъ названія мѣста Инъ-коу. На русскія мѣры вѣсъ этотъ соотвѣтствуетъ 8 золотникамъ 75,22 доли, а процентъ содержанія чистаго металла въ слиткахъ равняется 99,20%. Вѣсъ лана, обращающагося въ Гириньской провинціи, извѣстенъ подъ именемъ цзи-пинъ или гириньскаго вѣса. Въ сѣверо-западной и сѣверной Маньчжуріи вѣсъ лана нѣсколько крупнѣе, чѣмъ въ Гириньской провинціи.

вопросовъ явился вопросъ о платежной единицѣ и о способахъ избѣжать спекуляцій мѣстныхъ и иностранныхъ финансистовъ за счетъ русскихъ капиталовъ, нахлынувшихъ въ Маньчжурію. Рѣшенію этой трудной задачи были посвящаемы труды Правленія Общества Китайской Восточной дороги, созывавшаго съ этою цѣлью совѣщанія при участіи компетентныхъ лицъ, а также немалыя усилія со стороны мѣстной строительной администраціи.

Вначалѣ дорога остановилась для производства платежей на ямбахъ или ланахъ, что вскорѣ оказалось неудобнымъ уже потому, что цѣнность серебра въ Китаѣ и Маньчжуріи подвергалась рѣзкимъ колебаніямъ, и даже самыя незначительныя причины понижали курсъ серебра на 15—20% въ теченіе нѣсколькихъ дней. Весьма понятно, что крупное предпріятіе не могло мириться съ такимъ положеніемъ вещей, такъ какъ уплата большихъ суммъ наличнымъ серебромъ должна была каждый разъ вызывать паденіе цѣнности серебра въ раіонѣ работъ, что, въ свою очередь, грозило дорогѣ огромными убытками. Всѣ эти неблагопріятныя условія заставили перейти къ другой денежной единицѣ, стоявшей внѣ спекуляцій и рѣзкихъ колебаній. Русскій рубль былъ еще слишкомъ слабъ и не успѣлъ завоевать довѣрія населенія, а потому рѣшено было остановиться на гириньскомъ долларѣ, который, равняясь по закону 1.100 чохамъ, устранялъ всѣ недоразумѣнія, возникавшія при взвѣшиваніи серебра, а также ставилъ дорогу внѣ зависимости отъ его курса.

Вмѣстѣ съ долларами началъ обращаться въ странѣ русскій рубль, но долгое время онъ могъ держаться только при условіи его безпрепятственнаго размѣна въ кассахъ дороги на гириньскіе доллары. Насколько трудно было упрочить наши денежные знаки, показываетъ тотъ фактъ, что, когда, по распоряженію Министра Финансовъ, въ началѣ 1900 года, Главный Инженеръ сталъ заключать всѣ сдѣлки въ русской валютѣ и когда вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдовало закрытіе гириньскаго монетнаго двора,—рубль началъ быстро падать. Требованія на долларъ настолько возросли, что въ Харбинѣ не осталось ни одного доллара. Расплаты, производимыя дорогой исключительно въ русской валютѣ, повлекли за собою значительное вздорожаніе всѣхъ предметовъ, и вызвали

серіозныя осложненія, вслѣдствіе недовольства населенія и затрудненности въ торговыхъ сдѣлкахъ дороги съ китайскими фирмами. Опытъ насильственнаго водворенія русскаго денежнаго знака былъ прекращенъ 21-го декабря 1900 года, когда вновь было разрѣшено заключать сдѣлки въ любой, наиболѣе выгодной валютѣ и, когда, въ силу этого разрѣшенія, гириньскій монетный дворъ, при помощи субсидіи со стороны дороги, началъ опять чеканку долларовъ. Такимъ образомъ дорогѣ пришлось поощрять гириньскій долларъ, чтобы подъ его защитой воспитать въ населеніи довѣріе къ русскому рублю. При свободной конкурренціи и неограниченномъ размѣнѣ рублей на доллары, послѣдніе стали постепенно уступать свое мѣсто рублю, который въ концѣ концовъ успѣшно преодолѣлъ недовѣріе населенія. Финальнымъ моментомъ этой побѣды надо признать открытіе временной эксплоатаціи, когда дорога, сдѣлавшись получателемъ, продиктовала населенію тарифы въ русской валютѣ.

Комплектованіе штата строителей Китайской Восточной желѣзной дороги совпало съ горячимъ временемъ желѣзнодорожнаго строительства въ Имперіи, сильно поднявшаго спросъ на соотвѣтствующихъ спеціалистовъ. Поэтому лица, знакомыя съ построечнымъ дѣломъ, имѣли широкую возможность примѣнить свой трудъ на родинѣ, а при такихъ условіяхъ служба въ далекой и неизвѣстной Маньчжуріи, гдѣ даже личная безопасность была не обезпечена, не могла явиться для этихъ лицъ особенно привлекательной. Вполнѣ естественно, что Общество, особенно въ первые годы постройки, было поставлено въ весьма затруднительное положеніе въ дѣлѣ пріисканія потребнаго количества опытныхъ и надежныхъ служащихъ, причемъ особенно острый недостатокъ въ такихъ агентахъ ощущался въ самый разгаръ строительныхъ работъ, въ 1898 году, когда, съ занятіемъ нами Портъ-Артура, неожиданно рѣшился вопросъ о необходимости немедленнаго приступа къ сооруженію Южно-Маньчжурской вѣтви, и въ 1899 году, когда, вслѣдствіе развитія строительныхъ работъ на протяженіи всей линіи, потребность въ техническомъ персоналѣ была особенно велика. Для привлеченія старшихъ агентовъ Общество вынуждено было прибѣгнуть къ значительному повышенію окладовъ. Въ выборѣ же низшихъ аген-

товъ приходилось довольствоваться имѣвшимся сравнительно ограниченнымъ предложеніемъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ временно мириться съ недостаточной ихъ опытностью, расчитывая при первой возможности замѣнить ихъ болѣе достойными.

Въ отношеніи рабочаго вопроса Общество также встрѣтило чрезвычайныя затрудненія. Прежде всего, подрядчиковъ на мѣстѣ совершенно не было. Ихъ пришлось создавать путемъ выбора наиболѣе способныхъ, предпріимчивыхъ и добросовѣстныхъ изъ числа людей, жаждавшихъ попытать свое счастье. Надо было пріучить ихъ къ наиболѣе продуктивнымъ способамъ работъ, причемъ лишь постепеннымъ опытомъ подрядчики пріобрѣтали необходимыя для руководства рабочими техническія свѣдѣнія. Помимо того, необходимо было организовать для нихъ кредитъ, такъ какъ безъ этого условія работы не могли производиться за неимѣніемъ въ Маньчжуріи капиталистовъ. Отпускаемые дорогою операціонные авансы замѣняли собою для подрядчиковъ оборотный капиталъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда подрядчикъ не внушалъ къ себѣ настолько довѣрія, чтобы ему могла быть выдана денежная ссуда, послѣдняя замѣнялась пособіемъ въ видѣ рабочихъ, инструментовъ или жизненныхъ припасовъ для артели. Мастеровыхъ между китайцами попадался незначительный процентъ, преимущественно, каменьщиковъ и мастеровыхъ по выдѣлкѣ и обжиганію кирпича. Такое положеніе требовало напряженнаго надзора за неумѣлыми рабочими и не могло, конечно, не отразиться на стоимости произведенныхъ работъ, такъ какъ при низкомъ уровнѣ мастеровыхъ расходовалось много лишняго матеріала и времени. Говоря о качествѣ китайскихъ рабочихъ, необходимо отмѣтить малую продуктивность ихъ работы, едва превышающую половину продуктивности русскаго рабочаго.

Но главная тяжесть рабочаго вопроса лежала не столько въ низкомъ качественномъ уровнѣ рабочихъ, сколько въ самой невозможности найти ихъ на мѣстѣ, такъ какъ двѣ трети протяженія линіи пролегали въ безлюдной части Маньчжуріи; въ населенной же ея части мѣстные жители, занятые хлѣбопашествомъ, не могли выдѣлить достаточнаго количества рабочихъ. Пришлось устраивать очень сложную организацію найма и доставки рабочихъ изъ другихъ частей Китая, главнымъ образомъ, изъ

Чифу и Тяньцзина. Артели рабочихъ направлялись въ порты: Артуръ, Инкоу и Владивостокъ, откуда уже распредѣлялись по линіи. Законтрактовывать рабочихъ приходилось процентовъ на 30 болѣе, сравнительно съ дѣйствительною потребностью, такъ какъ часть ихъ обыкновенно разбѣгалась по пути, отставала или опаздывала.

Чтобы показать всю сложность даннаго вопроса, достаточно упомянуть, что въ нѣкоторые моменты постройки на ней работало больше двухъ сотъ тысячъ человѣкъ и что, напримѣръ, въ 1900 году въ одномъ Тяньцзинѣ было нанято администраціей дороги около 75.000 рабочихъ.

Говоря объ особыхъ условіяхъ, съ которыми приходилось считаться строительной администраціи, нельзя не упомянуть о разбояхъ и грабежахъ, которые являлись исконнымъ бичемъ мѣстнаго населенія. Вооруженныя шайки хунхузовъ, разсѣянныя по всей Маньчжуріи и оперирующія, главнымъ образомъ, въ сѣверной ея части, не встрѣчая достаточно сильнаго отпора со стороны китайскихъ властей, терроризовали всѣ классы населенія. Смѣлые набѣги хунхузовъ имѣли родственныя черты съ нашей былой гайдамачиной, а ихъ корпоративная сплоченность была вѣрной гарантіей безопасности; одна шайка мстила за другую и мирные обыватели, зная это, не осмѣливались доносить властямъ о мѣстопребываніи той или другой разбойничьей шайки. На этомъ опытѣ воспитывались цѣлыя поколѣнія мирныхъ жителей, предпочитавшихъ давать пріютъ хунхузамъ и укрывать ихъ, дабы не навлечь на себя ихъ мстительнаго гнѣва.

При ближайшемъ знакомствѣ съ Маньчжуріей выяснилось съ полною очевидностью, что страна эта находилась въ состояніи полной дезорганизаціи. Центральное китайское правительство, не имѣя никакихъ средствъ для прекращенія разбоевъ, относилось вполнѣ пассивно къ такому положенію дѣлъ. Оно оказывалось безсильнымъ не только водворить порядокъ въ странѣ, но даже охранить казенные транспорты. Нерѣдко мѣстныя китайскія власти вступали въ соглашеніе съ отдѣльными шайками, предлагая имъ мѣста въ рядахъ регулярныхъ войскъ. Съ другой стороны, неоднократно замѣчалось и обратное движеніе: цѣлые баталіоны съ полнымъ вооруженіемъ выходили изъ служебнаго повиновенія и вступали въ ряды хунхузовъ.

Хунхузы были разсѣяны повсюду: они подстерегали партіи рабочихъ, получившихъ разсчетъ отъ хозяина, сторожили плывущія по рѣкамъ джонки, угоняли лошадей изъ деревень и не боялись даже дѣлать открытые набѣги на города. Такъ, напримѣръ, хунхузы напали однажды на большой городъ Нингуту, ограбили его и частью сожгли. Крупныя торговыя фирмы были вынуждены держать хунхузовъ на откупѣ или заводить собственную охранную стражу для конвоированія транспортовъ съ товарами. Во всѣхъ большихъ городахъ Маньчжуріи хунхузы содержали спеціальныя конторы, принимавшія на страхъ товары, отправляемые гужевымъ или воднымъ путемъ, причемъ довольно высокая премія, взимаемая за страховку, оправдывалась гарантіей за полную сохранность транспортовъ.

Такимъ образомъ, Китайское Правительство не было въ состояніи выполнить принятыя имъ на себя по концессіонному договору 1896 г. обязательства обезпечить безопасность дороги и находящихся на ея службѣ лицъ отъ нападеній со стороны, а потому Обществу пришлось самому озаботиться надлежащею охраною дороги и ея служащихъ.

Такъ какъ, по указанному договору, за Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги признано полное и исключительное право завѣдыванія тѣми землями, которыя будутъ отведены ему въ Маньчжуріи, а, слѣдовательно, и право учреждать тамъ собственную охрану, подобно тому, какъ предоставленные въ портахъ Китая для жительства европейцевъ участки имѣютъ свою собственную полицію, то въ § 8-мъ устава Общества предусмотрѣно право Общества установить особый полицейскій надзоръ для охраненія порядка и благочинія на имѣвшей быть отведенной подъ желѣзную дорогу и ея принадлежности землѣ.

Основываясь на вышеупомянутыхъ постановленіяхъ договора и устава, была организована на линіи особая охранная стража, которой, по соглашенію Министра Финансовъ съ Военнымъ и съ Высочайшаго утвержденія, была придана военная организація.

Во главѣ стражи стоялъ Главный Начальникъ, въ административномъ отношеніи подчиненный Главному Инженеру по постройкѣ линіи.

Командиры отдѣльныхъ частей (сотенъ и ротъ), подчиняясь въ дисциплинарномъ отношеніи Главному Начальнику охранной стражи, въ административномъ находились въ распоряженіи начальника того участка линіи, на которомъ расположена данная часть. Размѣщеніе стражи въ отдѣльныхъ пунктахъ линіи производилось по указанію Главнаго Инженера, причемъ составъ и численность постовъ опредѣлялись Главнымъ Начальникомъ стражи, по соглашенію съ Главнымъ Инженеромъ. Для охраны работъ и мирныхъ жителей отъ покушеній со стороны злоумышленниковъ высылались съ постовъ конные разъѣзды. При нападеніи разбойниковъ стража не должна была ограничиваться пассивной обороной, а переходила къ дѣйствіямъ активнымъ. Для успѣшнаго выполненія предстоящей ей задачи, охранной стражѣ вмѣнялось въ обязанность обслѣдовать и вполнѣ ознакомиться съ прилегающими къ желѣзной дорогѣ ближайшими мѣстностями. Кромѣ прямыхъ обязанностей по охраненію линіи, на чинахъ стражи лежали обязанности общей полиціи.

Для упроченія военной дисциплины и воинскаго духа, на чиновъ стражи было распространено дѣйствіе военно-уголовныхъ законовъ, а всѣмъ чинамъ стражи предоставлены были права дѣйствительной военной службы, причемъ въ отношеніи производства въ чины и выслуги пенсіи офицеры стражи приравнены къ состоящимъ на службѣ въ строевыхъ частяхъ. Всѣ чины запаса русской арміи, состоящіе на службѣ по охранѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, освобождались отъ всякаго рода войсковыхъ сборовъ какъ при мобилизаціи, такъ и съ учебными цѣлями. Для охранной стражи была установлена особая форма.

Численность названной стражи была вначалѣ опредѣлена въ 700 человѣкъ, но вскорѣ, въ виду выяснившейся недостаточности этого состава, признано было необходимымъ увеличить до 2.000 человѣкъ.

Съ развитіемъ работъ, въ 1898 году, кромѣ охраны желѣзнодорожныхъ линій, общимъ протяженіемъ около 2.500 верстъ, представилось необходимымъ организовать охрану пароходнаго сообщенія по рѣкамъ Уссури и Сунгари, а также устроить при помощи чиновъ охраны летучую почту для сообщенія отдѣльныхъ строительныхъ участковъ

дороги. Въ этихъ видахъ было Высочайше разрѣшено, по мѣрѣ развитія строительныхъ работъ, довести численность охранной стражи до 5.000 человѣкъ. Къ веснѣ 1899 года общій составъ стражи на Китайской дорогѣ опредѣлился въ 66 офицеровъ, 9 классныхъ чиновъ, 2 священнослужителя и 4.612 нижнихъ чиновъ [1]).

Широкое развитіе въ районѣ дороги разбойничества создавало тяжелую атмосферу среди служащихъ: любой изъ нихъ въ равной мѣрѣ рисковалъ быть убитымъ на каждомъ шагу.

Насколько опасность появлялась неожиданно, можно видѣть изъ факта, происшедшаго 4-го сентября 1902 года на посту Груша, расположенномъ на 1071-й верстѣ. Около 8 часовъ утра, когда служащіе разошлись по дѣламъ и у казармъ остались только каменщики-китайцы, да 5 нижнихъ чиновъ охраны, расположившихся завтракать во дворѣ, нѣсколько китайцевъ-рабочихъ проникли въ казармы, похитили стоявшія тамъ ружья и напали врасплохъ на безоружныхъ охранниковъ; одинъ изъ нихъ былъ тяжело раненъ, четыре другихъ—убиты. Какъ выяснило слѣдствіе, убійцы были переодѣтые хунхузы, которые поступили на постъ Груша дня за два-за три до происшествія и, изучивъ образъ жизни казармъ, разсчитали ударъ и успѣшно овладѣли столь цѣннымъ въ Маньчжуріи огнестрѣльнымъ оружіемъ. Нападеніе было выполнено съ такой быстротой и ловкостью, что двое охранниковъ упали замертво на томъ мѣстѣ, гдѣ стояли, мирно бесѣдуя между собой.

При такихъ условіяхъ и въ виду сравнительно незначительной численности стражи, призванной охранять линію на громадномъ протяженіи, прилагались особыя старанія къ привлеченію въ стражу возможно лучшаго офицерскаго состава, которому и была предоставлена полная возможность набрать соотвѣтствующихъ себѣ подчиненныхъ. Благодаря этому удалось сформировать образцовый кадръ офицеровъ и опытныхъ нижнихъ чиновъ, среди которыхъ былъ значительный процентъ Георгіевскихъ кавалеровъ, сумѣвшихъ впослѣдствіи заслу-

[1]) Ежегодный расходъ по содержанію означеннаго состава составлялъ около двухъ съ половиною милліоновъ рублей. Въ такомъ, приблизительно, составѣ застали охранную стражу китайскіе безпорядки 1900 года.

жить славное имя какъ своею самоотверженною дѣятельностью по борьбѣ съ хунхузами, такъ особенно во время китайскаго возстанія 1900 года, когда охранной стражѣ дороги пришлось съ значительными потерями выдержать первый натискъ китайскихъ войскъ и затѣмъ принять наряду съ регулярными войсковыми частями дѣятельное участіе въ подавленіи безпорядковъ; изъ рядовъ ея вышли, между прочимъ, такіе герои, какъ генералы Гернгроссъ и Мищенко.

Насколько вообще трудно было бороться съ хунхузами можно видѣть изъ слѣдующаго факта. Въ ночь съ 9-го на 10-е іюня 1899 г., передъ самымъ разсвѣтомъ, партія хунхузовъ напала на расположенный въ 100 верстахъ къ западу отъ Харбина постъ Аньда, гдѣ въ это время находились: два желѣзнодорожныхъ агента, китаецъ-переводчикъ и 4 рядовыхъ охранной стражи. Часовой, стоявшій на дежурствѣ, обнаружилъ хунхузовъ слишкомъ поздно и первымъ же залпомъ былъ убитъ; одновременно съ нимъ были убиты два спавшихъ охранника и только одному изъ четырехъ удалось спастись. Раздѣлавшись съ охраной, хунхузы бросились въ баракъ, гдѣ убили одного и тяжело ранили другого служащаго дороги. Немедленно по полученіи донесенія, былъ посланъ на мѣсто происшествія отрядъ въ 25 казаковъ, а черезъ нѣсколько часовъ съ 20 казаками выѣхалъ въ погоню Главный Начальникъ охранной стражи полковникъ Гернгроссъ. Сдѣлавъ на мѣстѣ подробный опросъ и обслѣдовавъ окружающую мѣстность, полковникъ Гернгроссъ отправилъ, подъ командою двухъ офицеровъ, 40 казаковъ, которые выступили 12-го іюня по установленному слѣду въ погоню за шайкой хунхузовъ, состоявшей изъ 28 человѣкъ, и быстрыми переходами двигавшейся къ сѣверо-востоку отъ большой Цицикарской дороги; русскій отрядъ шелъ по слѣдамъ ихъ въ разстояніи двухъ переходовъ. 13-го числа хунхузы ограбили по пути китайскую деревню, причемъ захватили у китайцевъ 20 лошадей; 14-го числа они имѣли схватку съ китайскимъ отрядомъ изъ 30 солдатъ при офицерѣ, разбили китайцевъ и отобрали двѣ пушки. Отсюда, сдѣлавъ кругъ къ югу и вновь перейдя Цицикарскую дорогу, воротились къ станціи Аньда, откуда вошли въ Монгольскія степи, направляясь къ мѣсту постояннаго притона у старой крѣпости. Русскій отрядъ, слѣдуя по

пятамъ за шайкой, настигъ ее у крѣпости на 10-й день пути. Завидѣвъ казаковъ, хунхузы бросились въ разсыпную, стрѣляя на скаку по казакамъ, которые, забывъ утомленіе 10-ти дневнаго пути, кинулись ихъ преслѣдовать и, несмотря на отчаянное сопротивленіе, трое разбойниковъ были зарублены шашками, нѣсколько ранено, два взято въ плѣнъ. За полнымъ разсѣяніемъ шайки и невозможностью преслѣдованія хунхузовъ, убѣгавшихъ въ одиночку на отличныхъ и свѣжихъ лошадяхъ, отрядъ возвратился 25-го числа въ Харбинъ. Въ 16 дней по бездорожью, частью по безводному пути, безъ запасовъ пищи и почти безъ отдыха, отрядъ прошелъ 1192 версты.

Обыкновенно нападенія хунхузовъ производились по одному плану: небольшая шайка ночью, занявъ укрытую позицію близъ станціи, открывала пальбу залпами по домамъ служащихъ и охраны, въ то время какъ другая партія грабила и уводила въ плѣнъ заранѣе намѣченныхъ лицъ, преимущественно китайцевъ. Затѣмъ, пользуясь общимъ замѣшательствомъ, разбойники подъ прикрытіемъ ночи скрывались въ ближайшихъ горахъ или лѣсахъ.

Иногда численность шаекъ достигала 100 человѣкъ, а въ нѣкоторыхъ, правда единичныхъ, случаяхъ эта цифра значительно возрастала. Такъ, напримѣръ, извѣстенъ фактъ нападенія на городъ Кайчи 500 хунхузовъ, которыми были разграблены запасы серебра, лошади, оружіе и взяты въ плѣнъ до 30 богатыхъ купцовъ.

Еще болѣе выдающійся случай имѣлъ мѣсто 6-го октября 1902 года: отрядъ хунхузовъ въ 700 человѣкъ захватилъ и разграбилъ городъ Бодунэ. Высланная на помощь городу сотня охраны съ двумя орудіями овладѣла городомъ, причемъ въ бою было убито 110 хунхузовъ и взято въ плѣнъ 22, въ томъ числѣ 7 русскихъ-черкесовъ. Къ крайнему сожалѣнію приходится отмѣтить, что участіе нашихъ кавказцевъ въ шайкахъ хунхузовъ наблюдалось неоднократно.

Случаи нападенія на города Кайчи и Бодунэ служатъ яркой иллюстраціей способности хунхузовъ объединяться въ крупные отряды. Такая сплоченность силъ представляла, конечно, не малую угрозу для безопасности дороги и ея служащихъ.

Наряду съ грабежомъ, хунхузы практиковали давно ими испытан-

ную систему вымогательства, захватывая китайскихъ рядчиковъ «старшинокъ» и рабочихъ съ цѣлью получить за нихъ выкупъ. Отъ этого особенно страдали китайцы-рабочіе, захватъ которыхъ составлялъ чуть ли не повседневное явленіе. Само собою разумѣется, что такое положеніе дѣлъ тормазило работы и желѣзнодорожный рабочій-китаецъ, явившійся объектомъ вожделѣнія хунхузовъ, долженъ былъ болѣе опасливо смотрѣть на свою связь съ желѣзной дорогой. Донесенія агентовъ дороги и охраны о такихъ нападеніяхъ почти неизмѣнно оканчиваются извѣщеніемъ, что «старшинки и рабочіе встревожены, отказываются отъ работъ».

Документами дороги зарегистрированъ цѣлый рядъ случаевъ, когда набѣги хунхузовъ имѣли роковой исходъ не только для низшихъ, но и для высшихъ агентовъ дороги и, если принять во вниманіе, что каждый подобный случай не только замедлялъ, но иногда на время совсѣмъ прекращалъ работы въ той или иной части линіи, тогда станетъ понятнымъ, съ какимъ исключительно неблагопріятнымъ условіемъ пришлось считаться строителямъ дороги.

Но успѣху постройки Китайской Восточной желѣзной дороги угрожали и другія, болѣе стихійныя, бѣдствія въ видѣ эпидемій чумы и холеры, которыя неоднократно посѣщали районъ строящейся дороги и требовали отъ администраціи Общества огромнаго напряженія силъ и энергіи для борьбы съ этимъ зломъ. Чума, почти ежегодн опоявлявшаяся въ Южной Маньчжуріи, захватывала мѣстность между городами Инкоу (Нючжуанъ), Хайченъ и Гайчжоу. Эпидемія возникала обычно въ концѣ періода дождей, т. е. въ іюлѣ или въ августѣ, и прекращалась при наступленіи сильныхъ морозовъ, въ ноябрѣ или декабрѣ, причемъ степень интенсивности ея колебалась.

Главнѣйшей мѣрой въ борьбѣ съ чумнымъ очагомъ является устраненіе возможности переноса заразы отъ больныхъ, для чего, конечно, необходимо организовать такую систему, которая давала бы возможность быстро узнавать о всѣхъ заболѣвшихъ и умершихъ. Но въ этомъ случаѣ администрація дороги натолкнулась на цѣлый рядъ затрудненій, порожденныхъ своеобразной культурой китайцевъ. Несмотря на устанавливаемый, при возникновеніи эпидеміи, постоянный осмотръ

врачами и фельдшерами жилищъ китайцевъ и назначеніе отдѣльныхъ надсмотрщиковъ изъ мѣстнаго населенія, врачи получали большей частью только трупы, въ большинствѣ прямо выброшенные на улицу: больныхъ скрывали всѣми способами. Принять болѣе строгія мѣры не представлялось возможнымъ, не вызывая раздраженія населенія, которое могло окончиться бунтомъ, и потому администрація дороги вынуждена была въ первое время мириться съ такимъ положеніемъ дѣла. Впослѣдствіи скрытность населенія начала нѣсколько ослабѣвать, но все же боязнь карантина, вызывавшаго пріостановку жизни въ оцѣпленныхъ районахъ, и связанные съ этимъ матеріальные убытки заставляли туземцевъ скрывать заболѣвшихъ чумою.

Серьезнымъ зломъ, способствующимъ распространенію чумы, являлся обычай китайцевъ отправлять на родину трупы умершихъ, для чего обыкновенно кладутъ ихъ въ гробы изъ толстыхъ досокъ и оставляютъ на дворѣ какой-либо кумирни, въ ожиданіи, когда родственники отправятъ покойнаго на родину для преданія землѣ; трупы же бѣдняковъ прямо вывозятъ за городъ и выставляютъ или у городскихъ стѣнъ или на поляхъ. Платья и постели умершихъ раздѣляются между родственниками, которые, конечно, и не думаютъ о дезинфекціи ихъ. Даже когда китаецъ умеръ на родинѣ и похороны его происходятъ вскорѣ послѣ его смерти, условія самого погребенія настолько антисанитарны, что не исключаютъ возможности быстраго распространенія заразы: китайцы хоронятъ умершихъ на поверхности земли и намогильные холмы сдуваются вѣтромъ, смываются дождемъ или просто осыпаются, обнажая гробы и даже трупы.

Насколько трудно было убѣдить населеніе въ принятіи санитарныхъ мѣръ и измѣненіи своихъ стародавнихъ традицій, указываетъ рядъ изощреній туземцевъ, желавшихъ иногда во что бы то ни стало предать умершаго землѣ по обычаю предковъ. Такъ, напримѣръ, во время эпидеміи 1901 г. въ Инкоу желѣзнодорожнымъ врачемъ былъ обнаруженъ повѣсившійся китаецъ, будто бы покончившій жизнь самоубійствомъ; бактеріологическое изслѣдованіе крови умершаго дало культуру чумныхъ бациллъ, изслѣдованіе же трупа неоспоримо доказало, что китаецъ былъ повѣшенъ послѣ смерти.

Изъ числа посѣтившихъ районъ дороги, во время ея постройки, чумныхъ эпидемій, интенсивностью отличалась чума 1899 года въ Инкоу. Въ виду близости этого города отъ линіи желѣзной дороги, соединенной съ нимъ особою вѣткою, администрація дороги, тотчасъ же по полученіи свѣдѣній объ обнаруженныхъ въ Инкоу подозрительныхъ по чумѣ заболѣваніяхъ, командировала туда своихъ врачей, которые установили наличіе несомнѣнныхъ признаковъ бубонной чумы, вслѣдствіе чего были неотлагательно приняты всѣ мѣры для огражденія отъ заразы рабочихъ и служащихъ дороги. Одновременно Правленіемъ Общества былъ выработанъ, при участіи Директора Института Экспериментальной Медицины и другихъ спеціалистовъ и лицъ, уже принимавшихъ ранѣе непосредственное участіе въ борьбѣ съ чумою въ Средней Азіи, общій планъ необходимыхъ мѣропріятій, который былъ по телеграфу сообщенъ Главному Инженеру, а также отправлено на мѣсто эпидеміи необходимое количество противочумной Хавкинской лимфы, заготовленной въ вышеупомянутомъ Институтѣ; заготовлены и высланы необходимыя дезинфекціонныя средства; командированъ въ Инкоу санитарный отрядъ въ составѣ 6 врачей и 12 фельдшеровъ и два ученыхъ бактеріолога для научнаго руководства борьбой съ эпидеміей. Кромѣ того, съ Высочайшаго соизволенія, въ распоряженіе Общества командированы были для борьбы съ чумою 10 военныхъ врачей. Общее руководство борьбой съ эпидеміей въ пунктахъ, лежащихъ по линіи желѣзной дороги, было возложено на Главнаго Инженера, который, впредь до прибытія на мѣсто командированныхъ изъ Европейской Россіи санитарныхъ отрядовъ, послалъ въ Инкоу врачей изъ наличнаго врачебнаго желѣзнодорожнаго персонала подъ личнымъ руководствомъ главнаго врача дороги.

На мѣстѣ возникновенія эпидеміи были организованы, подъ предсѣдательствомъ русскаго консула, двѣ санитарныя коммиссіи: русская—для станціи желѣзной дороги и русскаго поселка—изъ врачей, желѣзнодорожныхъ агентовъ и офицеровъ охраны и городская—международная. Русскій поселокъ съ ближайшими четырьмя китайскими деревнями былъ оцѣпленъ чинами охраны, причемъ для оздоровленія оцѣпленной территоріи были вырыты каналы для стока воды, засыпаны ямы, уда-

лены всѣ нечистоты и поселокъ приведенъ въ санитарный порядокъ: выстроенъ и оборудованъ вдали отъ жилыхъ помѣщеній чумный баракъ, приспособленъ домъ для изоляціи лицъ, приходившихъ въ соприкосновеніе съ чумными больными, устроена дезинфекціонная камера и проч.

Санитарное состояніе самого города, управляемаго китайскими властями, которыя не раздѣляли европейскихъ взглядовъ на заразительность чумы, было невозможное: скученность, грязь въ жилищахъ, узкія улицы, покрытыя гніющими отбросами, и т. д. Требованіе консуловъ объ отводѣ отдѣльнаго чумнаго кладбища, немедленномъ погребеніи мертвыхъ и вывозѣ для похоронъ на отдѣльномъ кладбищѣ всѣхъ оставшихся гробовъ не исполнялось. Китайскія власти ограничились своеобразнымъ противоэпидемическимъ средствомъ—празднованіемъ въ неурочное время Новаго Года — обычай, основанный на убѣжденіи, что повальная болѣзнь напускается злыми демонами: увидя празднованіе Новаго Года, духи приходятъ въ смущеніе отъ того, что не слѣдили за временемъ, и сконфужено удаляются, почему эпидемія прекращается.

Санитарной коммиссіей былъ организованъ, по возможности, правильный осмотръ домовъ, пароходовъ и джонокъ и изоляція найденныхъ больныхъ въ спеціально устроенномъ обсерваціонномъ пунктѣ. Произведенъ врачебный осмотръ городовъ Хайчена, Гайчжоу и Мукдена, имѣющихъ сношенія съ г. Инкоу, дабы установить районъ эпидеміи. Въ Портъ-Артурѣ, распоряженіемъ администраціи Квантунской области, былъ установленъ для всѣхъ судовъ, приходящихъ изъ Инкоу, десятидневный карантинъ, а около Даліенваня сухопутный карантинъ, и поставленъ кордонъ изъ войскъ, пересѣкающій весь перешеекъ.

Подъ вліяніемъ опасенія распространенія заразы и послѣдовавшаго полнаго прекращенія всякаго сообщенія съ Портъ-Артуромъ, между нѣкоторыми желѣзнодорожными служащими въ Инкоу появилась паника. Для поддержанія бодрости духа русскаго населенія былъ командированъ, по ходатайству Правленія Общества, Членъ Пекинской Духовной Миссіи іеромонахъ Авраамій, а затѣмъ назначенъ на постоянное жительство въ Инкоу священникъ охранной стражи. Служа-

щимъ Общества было объявлено, что, въ случаѣ смерти кого-либо изъ нихъ отъ чумы, родственники умершаго получатъ отъ Общества единовременное пособіе въ размѣрѣ двухъ третей десятикратнаго годового оклада его содержанія. Въ результатѣ, паника улеглась и служащіе остались на мѣстахъ до конца эпидеміи, исполняя свои обязанности съ беззавѣтной преданностью. Сообщеніе Инкоу съ русскими портами на все время эпидеміи было прекращено; для пароходовъ же, совершающихъ рейсы между Инкоу и Портъ-Артуромъ, были устроены строгія санитарныя и карантинныя правила, на основаніи коихъ всѣ суда выдерживали 10 дневный карантинъ, такъ что нѣкоторые пароходы Общества простояли въ карантинѣ, въ общей сложности, болѣе 50 дней въ самый разгаръ подвозки строительныхъ матеріаловъ. Одновременно строительнымъ управленіемъ дороги была организована сѣть врачебно-наблюдательныхъ и лѣчебно-изоляціонныхъ пунктовъ въ главнѣйшихъ центрахъ вдоль линіи желѣзной дороги, а также въ портахъ, черезъ которые слѣдовали на мѣсто работъ желѣзнодорожные рабочіе и грузы, для чего представилось необходимымъ экстренно соорудить необходимыя зданія.

Благодаря принятымъ мѣрамъ, чумная эпидемія не распространилась на другіе пункты желѣзнодорожной линіи, гдѣ наблюдались только единичные случаи подозрительныхъ заболѣваній (близъ станцій Дашицяо, Хайченъ и Гайчжоу). Въ ноябрѣ мѣсяцѣ эпидемія прекратилась, причемъ въ китайскомъ городѣ Инкоу зарегистрировано умершихъ отъ чумы всего 1.371 человѣкъ, но цифру эту слѣдуетъ значительно повысить, принимая во вниманіе сокрытіе туземнымъ населеніемъ умершихъ отъ чумы. Что касается русскаго поселка, находящагося въ разстояніи около 3 верстъ отъ китайскаго города, то за все время эпидеміи, несмотря на близость названнаго города и огромное скопленіе служащихъ и ихъ семействъ (болѣе 600 русскихъ и 2.000 китайцевъ), заболѣли всего 9 китайцевъ и 7 русскихъ, изъ нихъ 3 умерли.

Полагая, въ интересахъ постройки, а равно будущей эксплоатаціи дороги, необходимымъ принять неотлагательно самыя энергичныя мѣры къ пресѣченію возможности распространенія въ ближайшемъ будущемъ чумы въ Маньчжуріи и признавая, вмѣстѣ съ тѣмъ, нежелатель-

нымъ отвлекать технический персоналъ дороги отъ отвѣтственныхъ и срочныхъ работъ, бывшій Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь Витте испросилъ, 26 октября 1899 года, Высочайшее соизволеніе на командированіе за счетъ Общества въ Маньчжурію, для руководства мѣропріятіями по борьбѣ съ эпидеміей и для изученія тѣхъ мѣръ, кои представляются необходимыми, въ цѣляхъ огражденія желѣзной дороги отъ появленія чумы на будущее время, особаго уполномоченнаго, Камергера Александровскаго, съ соотвѣтственнымъ административнымъ и врачебнымъ персоналомъ, въ составѣ двухъ помощниковъ уполномоченнаго, двухъ офицеровъ для порученій, одного дѣлопроизводителя, 6 врачей, 10 фельдшерицъ, 2 студентовъ-медиковъ, 2 сестеръ милосердія и 10 санитаровъ. Ко времени прибытія отряда на мѣсто чумныя заболѣванія въ Инкоу уже прекратились и онъ не имѣлъ возможности принять фактическое участіе въ борьбѣ съ чумою, а потому дѣятельность его ограничилась лишь изученіемъ мѣстныхъ условій, надзоромъ за общимъ санитарнымъ состояніемъ рабочихъ желѣзной дороги и коммерческаго порта въ Дальнемъ и выработкой необходимыхъ мѣръ на случай новаго появленія эпидеміи въ Маньчжуріи.

Начавшееся лѣтомъ слѣдующаго 1900 года боксерское движеніе прекратило дѣятельность противочумной организаціи. Этотъ годъ въ отношеніи чумы прошелъ благополучно, но въ августѣ слѣдующаго 1901 года вновь появились чумныя заболѣванія въ Инкоу. Со стороны администраціи дороги были немедленно приняты предохранительныя мѣры по выработанной во время эпидеміи 1899 года программѣ. Во время этой эпидеміи въ Инкоу состоялось особое совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ Командовавшаго войсками Квантунской области Генералъ-Адъютанта Алексѣева, которое, находя, что, вслѣдствіе скрытія больныхъ, многія жилища остаются недезинфецированными и, такимъ образомъ, увеличивается число очаговъ заразы, признало необходимымъ отмѣнить стѣснительный карантинъ и замѣнить его десятидневной обсерваціей пораженныхъ жилищъ, а равно и жителей, соприкасавшихся съ больными, безъ прекращенія въ районѣ эпидеміи обычныхъ занятій и сношеній жителей съ остальнымъ городомъ. При этомъ

по прежнему было предписано тщательное примѣненіе дезинфекціи помѣщеній, выдѣленіе больныхъ въ чумную больницу и уничтоженіе или дизинфекція предметовъ, приходившихъ въ соприкосновеніе съ чумными больными. Для устраненія возможности перевозки больныхъ пассажировъ былъ учрежденъ осмотръ всѣхъ отъѣзжающихъ изъ Инкоу, причемъ желѣзнодорожнымъ врачамъ приходилось ежедневно осматривать до 600 человѣкъ.

Эпидемія затянулась до середины января 1902 года и въ теченіе этого времени было 114 случаевъ смерти отъ чумы; изъ русскихъ умерло только двое.

Осенью того же 1902 года въ г. Гайчжоу, а также въ китайскихъ деревняхъ, расположенныхъ близъ Дашицяо, вспыхнула эпидемія чумы, достигшая значительнаго развитія; по сообщенію китайскихъ властей, въ одномъ г. Гайчжоу въ теченіе мѣсяца было установлено свыше 300 смертныхъ случаевъ отъ чумы. Изъ русскихъ въ эту эпидемію заболѣло 22, изъ коихъ умерло 13. Въ числѣ принятыхъ дорогой мѣропріятій особенное вниманіе было обращено на перевозку китайцевъ, которымъ отводились спеціальные вагоны, подвергавшіеся тщательной дезинфекціи. Послѣ каждаго пробѣга на станціяхъ Тафашинъ, Вафандянь, Дашицяо, Инкоу, Ляоянъ, Гунжулинъ, Харбинъ, Пограничная и Маньчжурія производился медицинскій осмотръ всѣхъ пассажировъ. Въ Лахасусу на р. Сунгари устроенъ временно-наблюдательный пунктъ, гдѣ подвергались осмотру пассажиры изъ Харбина. На станціи Гайчжоу установленъ и оборудованъ лѣчебно-изоляціонный пунктъ, также приготовлены бараки въ Инкоу и Ляоянѣ. Послѣдняя бывшая за періодъ постройки дороги вспышка чумной эпидеміи, на этотъ разъ довольно слабая, наблюдалась лѣтомъ 1903 года близъ станціи Сунъёчэнъ южной линіи и въ городѣ Инкоу.

Всѣ эти эпидеміи, отвлекая желѣзнодорожный персоналъ отъ прямыхъ обязанностей и порождая панику между служащими и китайскими рабочими, доводившую послѣднихъ до массоваго бѣгства съ работъ, крайне осложняли и тормазили ходъ постройки. Къ этому надо прибавить, что устанавливаемыя въ періодъ чумной эпидеміи энергичныя карантинныя и санитарныя мѣры, съ цѣлью недопущенія

занесенія заразы въ предѣлы Россіи, сильно затрудняли, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ временно вовсе прекращали доставку строительныхъ матеріаловъ къ мѣсту работъ.

Но особенно тяжелыя для дороги послѣдствія имѣла возникшая въ 1902 году въ Китаѣ холерная эпидемія, которая, охвативъ громадный районъ отъ Шанхая до Тяньцзина и Чифу, проникла въ Маньчжурію черезъ г. Инкоу, куда была занесена прибывшими изъ Тяньцзина китайцами-рабочими. Для локализаціи холерныхъ заболѣваній и борьбы съ ними въ районѣ дороги былъ принятъ тотчасъ же рядъ экстренныхъ мѣръ. Китайцы-рабочіе были задержаны въ желѣзнодорожномъ поселкѣ Инкоу и оцѣплены чинами охраны. Въ распоряженіе Главнаго Инженера былъ экстренно командированъ спеціальный санитарный отрядъ въ составѣ 10 врачей, 15 фельдшеровъ и 5 сестеръ милосердія, высланы всѣ необходимыя дезинфекціонныя и лѣчебныя средства и выработаны, при участіи компетентныхъ учрежденій и лицъ, примѣнительно къ особымъ мѣстнымъ условіямъ, правила и инструкціи для предупрежденія развитія эпидеміи, а также изданы популярныя по сему предмету брошюры для широкой раздачи среди мѣстнаго населенія. Для ближайшаго руководства врачебно-санитарными мѣрами на мѣстѣ, въ Инкоу командированъ съ полномочіями Главнаго Инженера его замѣститель, вмѣстѣ со старшимъ и четырьмя участковыми врачами дороги. Для непосредственнаго завѣдыванія противохолерными мѣропріятіями образованы особыя санитарно-исполнительныя коммиссіи: одна—въ Инкоу и двѣ—въ Харбинѣ. Больные китайскіе рабочіе въ Инкоу помѣщены въ чумномъ баракѣ; для здоровыхъ спѣшно выстроены новые бараки; на четырехъ станціяхъ учреждены врачебно-наблюдательные пункты, на трехъ станціяхъ южной линіи установленъ осмотръ пассажировъ врачами; всѣ пассажирскіе поѣзда снабжены санитарными вагонами при фельдшерахъ и аптекахъ. Главнымъ Инженеромъ порта и города Дальняго былъ немедленно открытъ устроенный на островѣ Саншантоу карантинъ для Квантунской области.

Къ сожалѣнію, холерная эпидемія быстро распространилась по китайскимъ селеніямъ вглубь Маньчжуріи и вскорѣ заболѣванія появились въ значительномъ числѣ въ Харбинѣ. Были приняты самыя энер-

гичныя мѣры къ подавленію эпидеміи: городъ былъ разбитъ на пять районовъ, изъ которыхъ каждый порученъ вѣдѣнію особой коммиссіи; каждый районъ разбитъ на нѣсколько участковъ или попечительствъ. Въ распоряженіи попечителя состояли санитары, обозъ, рабочіе и дезинфекціонныя средства. Дѣйствія всѣхъ подкоммиссій объединены одной главной коммиссіей. Въ каждомъ районѣ устроены холерные бараки; вся занятая жильемъ площадь подвергнута тщательной очисткѣ и дезинфекціи; гостиницы, рестораны и лавки съѣстныхъ припасовъ подчинены строгому надзору попечителей. Въ широкомъ размѣрѣ организована безплатная выдача горячей воды и чая для рабочихъ; организованъ обозъ для перевозки больныхъ и погребенія умершихъ. Для предупрежденія распространенія заболѣваній на линіи учрежденъ осмотръ поѣздовъ на 9-ти станціяхъ, также устроены холерные бараки, снабженные врачами и фельдшерами на 15 станціяхъ. На каждомъ строительномъ участкѣ организованы санитарно-исполнительныя коммиссіи, которымъ поручена очистка, оздоровленіе и дезинфекція жилыхъ помѣщеній и территоріи. Принятыя мѣры, подавивъ въ скоромъ времени эпидемію въ самомъ Харбинѣ, не могли, однако, остановить дальнѣйшее распространеніе ея по линіи. Къ 4-му іюля изъ числа большихъ станцій благополучными по холерѣ оставались лишь двѣ станціи на главной линіи и двѣ на южной вѣтви. На остальныхъ станціяхъ число заболѣваній между русскими колебалось отъ 1 до 12 человѣкъ и среди китайцевъ отъ 5 до 30 человѣкъ въ сутки. Всего за время эпидеміи заболѣло въ предѣлахъ желѣзнодорожной территоріи 1.365 европейцевъ и 3.123 китайца, причемъ процентъ смертности между заболѣвшимъ европейскимъ населеніемъ былъ въ среднемъ 51, между китайскимъ—62. Напуганные какъ самой болѣзнью, такъ и тѣми энергичными мѣрами, которыя пришлось принять для подавленія эпидеміи, китайцы-рабочіе толпами бѣжали съ работъ. Замѣнить разбѣжавшихся рабочихъ другими не представлялось возможнымъ какъ потому, что рабочихъ этихъ, главный контингентъ коихъ доставлялся на дорогу изъ Шаньдунской провинціи, приходилось законтрактовывать заблаговременно, такъ и потому, что въ названной провинціи въ то время также была сильно развита холерная эпидемія. При такихъ

условіяхъ работы по сооруженію дороги, за отсутствіемъ рабочихъ, пришлось временно пріостановить почти на всемъ ея протяженіи. Холерная эпидемія прекратилась въ районѣ дороги лишь въ сентябрѣ, т. е. тогда, когда на значительномъ протяженіи самое благопріятное для производства работъ время было упущено. Остатокъ строительнаго періода также нельзя было утилизировать, за недостаткомъ тѣхъ же рабочихъ. Такимъ образомъ, строительный сезонъ 1902 года былъ почти потерянъ.

Перечисляя трудности, выпавшія на долю строителей Китайской Восточной желѣзной дороги, нельзя обойти молчаніемъ и то печальное обстоятельство, что начинаніе Общества не встрѣтило сочувствія ни въ широкихъ кругахъ русскаго общества, ни прессы. Вскорѣ послѣ того, какъ началась постройка Китайской Восточной желѣзной дороги, въ печать и общество стали проникать слухи о непорядкахъ, будто бы царящихъ на дорогѣ. Источникомъ подобныхъ слуховъ явились, главнымъ образомъ, нѣкоторые изъ служащихъ Общества, поѣхавшіе въ Маньчжурію исключительно въ надеждѣ на наживу, которые, будучи уволены Главнымъ Инженеромъ за недобросовѣстность и видя, что мечтамъ ихъ не суждено сбыться, вымещали свою злобу противъ дороги и ея строителей путемъ помѣщенія въ газетахъ направленныхъ противъ нихъ статей. Слухи эти были на руку мѣстной періодической печати, которая, за отсутствіемъ въ то время на мѣстѣ другихъ болѣе серьезныхъ интересовъ, охотно давала на своихъ столбцахъ мѣсто разнымъ сенсаціоннымъ извѣстіямъ, касающимся дороги, не входя въ разборъ того, насколько они правдоподобны. Слухи эти доходили до Петербурга, все болѣе и болѣе разростаясь, и по временамъ принимали фантастическіе размѣры. По поводу этого явленія Статсъ-Секретарь Витте, въ свое время, писалъ покойному Предсѣдателю Департамента Экономіи Государственнаго Совѣта Статсъ-Секретарю Сольскому: [1]) «Самый фактъ появленія такихъ слуховъ показываетъ, какъ трудно въ Россіи, при существующей склонности русскаго общества къ злословію, вести серьезное и трудное дѣло. Въ другихъ государ-

[1]) Письмо 18 іюня 1902 г. (№ 347).

ствахъ, гдѣ общество и печать болѣе воспитаны, они умѣютъ отличать дѣло серьезное отъ заурядныхъ, умѣютъ удѣлить достаточное вниманіе дѣлу, затрагивающему патріотическіе интересы страны, и умѣютъ оказать ему во время необходимую поддержку. У насъ же и печать и общество до этого не доросли и такой поддержки ожидать отъ нихъ невозможно. Это вполнѣ выразилось въ дѣлѣ постройки Китайской Восточной желѣзной дороги. Но тѣмъ труднѣе приходится тому вѣдомству, которое ведетъ это дѣло, и тому лицу, которое стоитъ во главѣ означеннаго вѣдомства».

Какъ ни велики и исключительны были описанныя выше затрудненія, тѣмъ не менѣе Общество Китайской Восточной желѣзной дороги могло встрѣтить еще болѣе тяжелыя осложненія въ случаѣ враждебнаго отношенія къ ея предпріятію со стороны китайскихъ властей и населенія. Поэтому основнымъ условіемъ преслѣдуемой Обществомъ задачи являлось поддержаніе и укрѣпленіе дружественныхъ отношеній какъ съ китайскими мѣстными и центральными властями, такъ и съ туземнымъ населеніемъ.

Этотъ принципъ былъ положенъ въ основаніе всей дѣятельности Общества и опредѣлилъ, между прочимъ, самый выборъ лицъ, поставляемыхъ во главѣ предпріятія на мѣстѣ, которыя вполнѣ отвѣчали требованіямъ такта и гуманнаго отношенія къ туземному населенію.

Въ ряду тѣхъ мѣръ, которыя настойчиво были рекомендованы мѣстному управленію, первое мѣсто занимало безусловное уваженіе къ вѣрованіямъ и обычаямъ китайцевъ, особенно къ ихъ культу предковъ. При отчужденіи земель строители въ высшей степени осторожно относились къ могиламъ, выдавая вознагражденіе за занимаемую ими землю по особой повышенной таксѣ, причемъ могилы переносились за счетъ дороги въ другія мѣста. Въ инструкціи командамъ, сопровождающимъ изыскательскія партіи, предписывалось «обращаться съ жителями кротко и ласково, съ уваженіемъ относиться къ ихъ святынямъ и особенно къ могиламъ покойниковъ, которыя свято почитаются китайцами». При заключеніи дополнительной концессіи на постройку южной линіи, Китайскому Правительству, по его просьбѣ, было дано обѣщаніе обойти расположенныя близъ Мукдена Императорскія

кладбища, несмотря на то, что обходъ этотъ представлялъ значительныя неудобства, удлиняя линію на 15 верстъ и оставляя въ сторонѣ такой важный центръ, какъ Мукденъ; только послѣ разрушенія во время боксерскаго возстанія мукденскаго участка дороги рѣшено было, съ согласія мѣстнаго цзянъ-цзюня, при возобновленіи этого участка вести его въ направленіи на Мукденъ; но и въ новомъ варіантѣ линія прошла на 1½ версты восточнѣе наружной ограды Императорскихъ гробницъ, причемъ китайскія власти были увѣдомлены Главнымъ Инженеромъ, что «около всего запретнаго мѣста линія предположена исключительно насыпью, взятіемъ неглубокихъ резервовъ, такъ что подземныя жилища, о которыхъ китайцы такъ безпокоятся, не будутъ перерѣзаны».

Администрація дороги осторожно и вдумчиво относилась ко всякому возбужденію китайскаго населенія, порожденному суевѣріемъ или темнотой, понимая, что, при низкомъ культурномъ уровнѣ туземцевъ, нѣтъ той нелѣпости, которая не могла бы сыграть возбуждающую роль. Въ 1900 году среди китайскаго населенія появился слухъ, что паровозы не могутъ двигаться, не будучи смазаны саломъ покойниковъ, которое добывается русскими изъ труповъ китайцевъ, умершихъ въ желѣзнодорожныхъ больницахъ. Для прекращенія возникшихъ толковъ, приказомъ Главнаго Инженера отъ 14 іюня 1900 года воспрещалось погребеніе китайцевъ въ полосѣ отчужденія и вскрытіе труповъ умершихъ, а для устраненія недоразумѣній и нелѣпыхъ нареканій предписывалось трупы китайцевъ передавать для погребенія китайскимъ властямъ, выдавая даже въ первое время на расходъ небольшую сумму денегъ. Аналогичный случай возникъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ: на свалку близъ Харбина былъ привезенъ возъ мусора, въ которомъ случайно оказались какія-то кости. Распространились слухи, что русскими убитъ китаецъ; населеніе стало волноваться и не уступало увѣреніямъ врачей дороги, что это кости медвѣдя. И здѣсь рѣшено было исчерпать всѣ мирные пути: былъ убитъ медвѣдь, который былъ препарированъ на глазахъ китайцевъ, и когда сличили кости—возбужденіе сразу улеглось.

Для борьбы съ распространяемыми среди населенія ложными свѣ-

дѣніями о дѣятельности Общества, администрація дороги выпускала и распространяла особыя приложенія къ издаваемому ею «Харбинскому Вѣстнику», содержащія въ переводѣ на китайскій языкъ наиболѣе важныя и могущія интересовать туземцевъ свѣдѣнія. Особенное значеніе пріобрѣла такая мѣра во время русско-японской войны, содѣйствуя правильному освѣщенію туземцамъ военныхъ дѣйствій, для чего помянутыя приложенія на китайскомъ языкѣ расклеивались на станціяхъ дороги [1]).

Приказами по дорогѣ неоднократно напоминалось, что «въ случаѣ какихъ либо правонарушеній или проявленія враждебныхъ дѣйствій или намѣреній со стороны сосѣднихъ жителей, находящіеся на мѣстѣ агенты имѣютъ только право самозащиты, отнюдь и никогда не переходя ни къ какимъ активнымъ дѣйствіямъ».

Въ Китаѣ нѣтъ законовъ, нормирующихъ взаимоотношенія нанимателей и рабочихъ, которые обезпечивали бы рабочаго или его семью, когда его увѣчье или смерть вызваны неоспоримой виной нанимателя, и этимъ пробѣломъ китайскаго законодательства подрядчики пользовались въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. По установившимся на постройкѣ дороги правиламъ, о каждомъ увѣчномъ рабочемъ, попавшемъ въ желѣзнодорожную больницу, докладывалось Главному Инженеру, который, по соглашенію съ китайскими властями, опредѣлялъ размѣръ пособія пострадавшему, а, въ случаѣ смертнаго исхода, если смерть послѣдовала по винѣ дороги, выдавалось пособіе семейству погибшаго. Интересы рабочихъ оберегались также и въ смыслѣ аккуратнаго полученія ими денегъ съ подрядчика, для каковой цѣли, при выдачѣ денегъ подрядчикамъ, артели рабочихъ извѣщались посредствомъ объявленій на китайскомъ языкѣ о размѣрѣ произведенной выплаты или аванса. Въ тѣхъ случаяхъ, когда подрядчикъ не производилъ добросовѣстнаго расчета, противъ него возбуждалось судебное преслѣдованіе. Подобными мѣрами закрѣплялась связь съ рабочими и населеніемъ Маньчжуріи, и, какъ свидѣтельствовалъ въ 1901 году б. Товарищъ Министра Финансовъ тайный совѣтникъ Романовъ въ своемъ

[1]) Послѣ войны въ этихъ цѣляхъ Обществомъ предпринято изданіе особой китайской газеты «Юань-дунъ-бао».

докладѣ по поѣздкѣ на Дальній Востокъ, «доброжелательное отношеніе администраціи дороги къ рабочимъ, естественно, вызывало, въ свою очередь, довѣрчивое отношеніе рабочихъ-китайцевъ къ строителямъ дороги; это полное довѣрія отношеніе китайцевъ-рабочихъ къ дорогѣ невольно бросалось въ глаза при ея осмотрѣ».

Однимъ изъ полезныхъ факторовъ въ дѣлѣ привлеченія симпатій мѣстнаго населенія явилась, между прочимъ, широко поставленная дѣятельность медицинской части дороги. Приходя на помощь китайскому населенію, врачебная организація Общества не слѣдовала при этомъ примѣру подобныхъ иностранныхъ организацій на югѣ Китая, служившихъ однимъ изъ главныхъ орудій столь ненавистной китайцамъ миссіонерской пропаганды.

Говоря о мѣрахъ, принятыхъ Обществомъ для установленія миролюбивыхъ отношеній съ мѣстными властями и населеніемъ, необходимо остановиться на особой, совершенно своеобразной организаціи, созданной, по соглашенію съ помянутыми властями, для разбора взаимныхъ тяжбъ и недоразумѣній, возникавшихъ въ районѣ линіи между русскимъ и китайскимъ населеніемъ.

Согласно Тяньцзинскому трактату, заключенному Россіей съ Китаемъ въ 1858 году, разбирательство всякаго рода дѣлъ между русскими и китайскими подданными въ мѣстахъ, открытыхъ для торговли, производятся китайскими властями совмѣстно съ русскимъ консуломъ или лицомъ, представляющимъ власть Россійскаго Правительства въ данномъ мѣстѣ. Въ силу этого соглашенія, дорогѣ пришлось бы, за отсутствіемъ русскихъ консуловъ въ Сѣверной Маньчжуріи, обращаться каждый разъ въ Ючжуанъ, значительная отдаленность котораго отъ желѣзнодорожной магистрали являлась сама по себѣ огромнымъ неудобствомъ, не говоря уже о крайней затруднительности сообщенія съ нимъ въ первое время постройки, за отсутствіемъ дорогъ. Такая отрѣзанность побудила войти въ соглашеніе съ цзянъцзюнями трехъ Маньчжурскихъ провинцій объ организаціи смѣшанныхъ судовъ съ широкой компетенціей, чтобы всѣ возникающія дѣла рѣшались на мѣстахъ, путемъ совмѣстнаго разбора представителями дороги и провинціальныхъ властей.

Эти суды, получившіе наименованіе «Цзяо-шэ-цзюй» [1]), функціонируютъ до настоящаго времени и представляютъ собою два типа: 1) центральный судъ по каждой изъ пересѣкаемыхъ дорогой провинцій, такъ называемыя Харбинскія главныя бюро, и 2) мѣстныя отдѣленія. Въ составъ этихъ судовъ входятъ китайскіе чиновники и уполномоченные Главнаго Инженера дороги (нынѣ Управляющаго ею) [2]); имъ подвѣдомственны всѣ дѣла, которыя прямо или косвенно затрагиваютъ интересы дороги или ея служащихъ, подрядчиковъ, поставщиковъ, мастеровыхъ, а равно торговцевъ, ремесленниковъ, прислуги и всѣхъ китайскихъ подданныхъ, временно или постоянно проживающихъ въ полосѣ отчужденія, хотя бы родъ занятій этихъ лицъ не былъ связанъ съ желѣзною дорогою. Въ случаяхъ, нарушающихъ «въ сильной степени» китайскій законъ (убійство, разбои, любодѣяніе, укрывательство, поджогъ, лихоимство, освобожденіе преступниковъ, крупная кража), какъ бы далеко отъ Харбина преступленіе ни было учинено, дѣла по такимъ преступленіямъ разбираются и окончательно рѣшаются въ Харбинскомъ главномъ бюро. Незначительныя же дѣла разрѣшаются въ линейныхъ отдѣленіяхъ и лишь при несогласіи между китайскими судьями и представителями дороги дѣло поступаетъ въ центральное бюро.

Дѣла, по коимъ въ Цзяо-шэ-цзюй не послѣдовало соглашенія между представителями дороги и китайскими чиновниками, подлежатъ окончательному рѣшенію цзянъ-цзюней соотвѣтствующихъ провинцій, по остальнымъ же дѣламъ рѣшенія приводятся въ исполненіе распоряженіемъ предсѣдателей и вице-предсѣдателей бюро, которые назначаются и перемѣщаются цзянъ-цзюнями, по предварительному соглашенію съ Главнымъ Инженеромъ, «дабы на столь отвѣтственный постъ избрать лицъ, извѣстныхъ цзянъ-цзюню и главному инженеру за людей достойныхъ, просвѣщенныхъ и ознакомившихся съ желѣзнодорожными дѣлами и установленіями».

---

[1]) Полное названіе означеннаго учрежденія: «Тѣ-лу-цзяо-шэ-цзун-цзюй», что значитъ въ переводѣ: «Желѣзнодорожныя для взаимныхъ дѣлъ бюро».

[2]) Съ окончаніемъ постройки дороги всѣ функціи Главнаго Инженера въ отношеніи Цзяо-шэ-цзюй перешли къ Управляющему дорогой.

Расходы по содержанію Цзяо-шэ-цзюй относятся на средства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, которое предоставляетъ въ распоряженіе предсѣдателей бюро ежегодно соотвѣтствующія суммы.

Будучи въ первые годы своего существованія чисто судебнымъ учрежденіемъ, коммиссіи Цзяо-шэ-цзюй постепенно развили и расширили свою дѣятельность и стали со временемъ осуществлять самыя разнообразныя функціи. Такъ, напримѣръ, Цзяо-шэ-цзюй представляютъ единственное солидное бюро для установленія кредитоспособности китайскихъ коммерсантовъ, вступающихъ въ торговыя сдѣлки съ русскими, оно повѣряетъ подлинность и солидность китайскихъ документовъ, свидѣтельствуетъ договоры и вообще исполняетъ функціи нотаріальнаго учрежденія. Въ конечномъ результатѣ, значеніе Цзяо-шэ-цзюй свелось къ тому, что нѣтъ вопроса въ сферѣ сношеній Общества съ китайцами, а равно въ самой китайской жизни въ районѣ дороги, который не подлежалъ бы его компетенціи. Такимъ образомъ, въ дѣйствительности, коммиссіи Цзяо-шэ-цзюй являлись управленіями по дѣламъ дипломатическимъ, финансовымъ, нотаріальнымъ, земельнымъ, полицейскимъ и т. д., коимъ подчинено китайское населеніе въ районѣ дороги. Дѣйствуя подъ контролемъ и непосредственнымъ вліяніемъ управленія дороги, минуя общія правительственныя учрежденія Китая, Цзяо-шэ-цзюй предоставляютъ намъ огромное вліяніе на китайскія дѣла не только на желѣзнодорожной территоріи, но и вообще въ Маньчжуріи.

Являясь вмѣстѣ съ тѣмъ средствомъ наиболѣе простого, скораго и соотвѣтствующаго обоюднымъ интересамъ разрѣшенія всякихъ недоразумѣній и пререканій между дорогою и китайцами, устраняя различныя на сей почвѣ осложненія и вмѣстѣ съ тѣмъ ограждая туземцевъ отъ произвола ихъ властей и отъ застѣнка китайскихъ ямыней, учрежденія эти много содѣйствовали закрѣпленію живой связи и довѣрія между нами и китайскимъ населеніемъ.

Благодаря подобнымъ мѣрамъ все громадное и сложное дѣло отчужденія и самая постройка магистральной линіи, въ которой принимали участіе сотни тысячъ китайцевъ, обошлись безъ всякихъ

сколько нибудь серьезныхъ недоразумѣній съ китайскимъ населеніемъ и властями.

Нѣсколько большую почву для столкновеній давали изыскательскія и строительныя работы на Южно-Маньчжурской вѣтви. Прежде всего значительно осложнялся вопросъ отчужденія въ виду того, что мѣстность, по которой пролегала означенная вѣтвь, являлась густо населенной и была обращена трудомъ населенія въ одну почти непрерывную пашню. Засимъ, какъ это отмѣчалъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ графъ С. Ю. Витте послѣ поѣздки своей въ 1902 году на Дальній Востокъ, «южная вѣтвь дороги кореннымъ образомъ измѣнила вѣками установившіяся экономическія условія края, а также торговые и хозяйственные обычаи населенія; она уничтожила древній торговый путь изъ Мукдена черезъ Тѣлинъ въ Пекинъ, грозитъ подорвать старинную торговлю Инкоу и торговое движеніе по рѣкѣ Ляо-хэ, и, создавъ болѣе дешевое и удобное сообщеніе, лишаетъ заработка многочисленный классъ возчиковъ; перемѣщеніемъ капиталовъ и болѣе правильнымъ распредѣленіемъ ихъ она наноситъ ущербъ прежнему торговому классу и этимъ порождаетъ много недовольныхъ». «Конечно», прибавлялъ графъ Витте, «въ будущемъ проведеніе желѣзнодорожнаго пути принесетъ пользу краю, но часть мѣстнаго населенія, незнакомаго съ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ, не можетъ сознавать этого въ настоящее время». Наконецъ, вообще, наше движеніе на югъ Маньчжуріи, исказившее первоначальный планъ проведенія одной сѣверной магистрали, не могло не отозваться болѣзненно на настроеніи китайскаго населенія. И, дѣйствительно, въ концѣ 1898 г. близъ города Чантуфу толпа мѣстныхъ жителей, численностью около двухсотъ человѣкъ, напала на партію русскихъ топографовъ. Въ 1899 г. нѣсколько разъ проявлялось враждебное настроеніе населенія, выразившееся даже въ насильственной пріостановкѣ земляныхъ работъ. Близъ станціи Ляоянъ 20-го марта 1900 года въ селеніи Пацзяцзы толпой китайцевъ задержаны три служащихъ дороги, изъ которыхъ одинъ раненъ. 27-го того же марта около станціи Ситунь жители села Даоутунь напали на русскаго десятника и старшаго рабочаго, пріѣхавшихъ для розыска краденаго лѣса, причемъ 4 нижнихъ чина желѣзно-

дорожной охраны были ранены. Если принять во вниманіе, что приведенные факты исчерпываютъ всѣ яркія отрицательныя явленія этого рода за весь періодъ постройки южной линіи вплоть до боксерскаго движенія, то сравнительная незначительность ихъ не можетъ не быть приписана умѣнію строителей ладить съ китайцами. Происшедшія въ 1900 году мятежныя волненія, вызванныя помянутымъ движеніемъ, нисколько не противорѣчатъ вышесказанному, что будетъ ясно изъ приводимаго ниже очерка указанныхъ волненій.

Результаты политики, которой неизмѣнно придерживалось Общество по отношенію къ туземнымъ населенію и властямъ, сказались особенно ощутительно въ періодъ русско-японской войны. Трудно представить себѣ, какая серьзная опасность грозила бы нашей единственной на театрѣ войны коммуникаціонной линіи и съ какими тяжелыми затрудненіями пришлось бы считаться нашей арміи въ томъ случаѣ, если бы мѣстное населеніе и китайскія власти стали проявлять во время военныхъ дѣйствій враждебное къ намъ настроеніе, чего, между прочимъ, многіе въ началѣ войны опасались, такъ какъ къ этому съ внѣшней стороны имѣлись всѣ благопріятствующія условія. На самомъ дѣлѣ, эта сторона дѣла не оставляла желать ничего лучшаго: ни мѣстное населеніе, ни власти ничѣмъ не нарушили обычныхъ дружественныхъ къ намъ отношеній, которыя сумѣло воспитать Общество въ теченіе всего періода своей дѣятельности въ Маньчжуріи. Только благодаря этому обстоятельству и возможно было предохранить дорогу, окруженную вплотную со всѣхъ сторонъ чуждымъ населеніемъ, отъ серьезныхъ поврежденій на всемъ ея громадномъ протяженіи, а также добыть необходимые продукты для продовольствія войскъ и фуражъ, не прибѣгая къ реквизиціямъ.

Глава III.

Постройка дороги.

Изысканія.—Направленіе линіи.—Организація строительнаго управленія.—Общій планъ работъ.—Вспомогательныя предпріятія. Рѣчное пароходство. Пристань во Владивостокѣ. Никольская вѣтвь. Лѣсное и угольное дѣло. Отчужденіе. Телеграфъ.—Строительныя работы.—Боксерское возстаніе.—Образованіе Заамурскаго Округа.—Убытки.—Достройка и смычка.—Приведеніе въ порядокъ отчетности.—Поѣздка на Дальній Востокъ т. с. Романова.—Выдающіяся искусственныя сооруженія.—Строительная стоимость дороги.—Отзывы.

Первыя партіи инженеровъ для изысканій направленія линіи прибыли въ Маньчжурію въ іюлѣ 1897 года и значительное время были вынуждены посвятить общему изслѣдованію мѣстности и другимъ подготовительнымъ работамъ. Самыя изысканія были начаты лишь осенью того же года и продолжались всю зиму, которую изыскателямъ пришлось провести въ палаткахъ и частью подъ открытымъ небомъ при сильнѣйшихъ вѣтрахъ и морозахъ. Помимо всѣхъ прочихъ трудностей и лишеній, успѣху изыскательскихъ партій особенно мѣшали тяжелыя условія передвиженія, вслѣдствіе отсутствія дорогъ, и ливни, которые составляли особенность края: если сложить отдѣльно число дней, затраченныхъ на полевыя работы и на передвиженіе, то въ итогѣ окажется, что всѣми партіями въ 1897 году на полевыя работы употреблено 600 дней, а на передвиженіе 580 дней. Тѣмъ не менѣе къ марту слѣдующаго 1898 года изысканія главной линіи были уже настолько закончены, что можно было приступить къ составленію строительнаго проекта. Въ общемъ, подробными изысканіями было

пройдено 4.403 версты, рекогносцировкою—1.699 и снято горизонталями плановъ свыше 450 кв. верстъ.

Изысканія велись по двумъ направленіямъ: сѣверному—на Цицикаръ и Хуланьченъ и южному—на Бодунэ и Нингуту. Послѣднее направленіе оказалось въ техническомъ отношеніи значительно труднѣе и на 150 верстъ длиннѣе сѣвернаго, а также менѣе выгоднымъ въ экономическомъ отношеніи, такъ какъ, за исключеніемъ средней своей части, проходившей по плодородной долинѣ рѣки Сунгари, оно пересѣкало пустынныя и мало пригодныя для земледѣлія мѣстности. Единственнымъ преимуществомъ южнаго направленія являлась бо̀льшая близость его къ крупнымъ центрамъ Гириньской и Мукденской провинцій, но, въ виду рѣшенія строить вѣтвь къ Портъ-Артуру, и это преимущество теряло значеніе. Поэтому для сооруженія магистрали было избрано сѣверное направленіе.

Изысканія на отдѣльныхъ ея участкахъ, главнымъ образомъ, для выясненія наилучшихъ переваловъ черезъ пересѣкаемые линіей горные хребты продолжались еще около двухъ лѣтъ одновременно съ строительными работами. Въ теченіе 1898 года были найдены перевалы черезъ хребты: Большой Хинганъ, Даймагоу и Пограничный, а найти наилучшій переходъ черезъ хребетъ Ляолинъ удалось только въ первой половинѣ 1900 года.

Изысканія южной вѣтви отъ Харбина до Портъ-Артура были начаты весною 1898 года и сразу опредѣлили общее направленіе линіи, особенно въ сѣверной ея части; южная часть потребовала много варіантовъ и окончательное ея направленіе установлено къ концу зимы 1898—99 годовъ.

Такимъ образомъ, изысканія Китайской Восточной желѣзной дороги продолжались около 3-хъ лѣтъ. Срокъ этотъ нельзя не признать весьма краткимъ, если принять во вниманіе, что на изысканія Канадской Тихоокеанской желѣзной дороги, при сходныхъ условіяхъ, потребовалось 10 лѣтъ (съ 1869 по 1879 г.г.).

Линія отъ границы съ Забайкальемъ до города Хайлара избрана, по соглашенію съ начальникомъ работъ по сооруженію Забайкальской дороги, въ направленіи, наиболѣе удобномъ для проведенія соедини-

тельной вѣтви въ предѣлахъ Россіи отъ станціи Кайдалово Забайкальской дороги до китайской границы. Въ началѣ линія идетъ по мѣстности, пересѣченной крутыми оврагами, съ почвою хрящеватой, переходящей нерѣдко въ скалу, и въ 10-ти верстахъ къ сѣверу отъ озера Далайноръ пересѣкаетъ рѣку Мутный Протокъ. Далѣе линія около 30-ти верстъ идетъ по лугу, заливаемому высокими водами рѣки Хайлара, на дальнѣйшемъ протяженіи до города Хайлара тянется по песчаному безводному плоскогорью, покрытому тонкимъ слоемъ перегноя съ рѣдкой травой и сыпучими песками тамъ, гдѣ снятъ растительный слой.

Къ востоку отъ города Хайлара линія слѣдуетъ долиною рѣки того же названія и ея притоковъ, засѣкая скалистыми выемками отроги хребта Большого Хингана, постепенно подымается и на 367—370 верстѣ переходитъ черезъ наиболѣе высокій восточный отрогъ Хингана, пересѣкая его тоннелемъ, длиною въ 1.450 саж., на высотѣ около 3.500 футовъ надъ уровнемъ моря.

Во время работъ, для возможности пропуска поѣздовъ, не ожидая окончанія работъ въ тоннелѣ, было устроено въ обходъ тоннеля три временныхъ тупиковыхъ заѣзда съ уклономъ въ 0,025. Такъ какъ высота восточнаго спуска, горными условіями оканчивающагося на 390-й верстѣ, составляетъ 133,35 саж., то для выполненія этого спуска пришлось развить линію при помощи сомкнутой петли съ 373-й до 375-й версты радіусомъ въ 150 саж., причемъ нижній путь ея проходитъ нынѣ по каменной трубѣ, отверстіемъ 4,40 саж., подъ насыпью верхняго пути, достигающаго 11 саж. высоты.

На востокъ отъ Хингана линія вступаетъ въ долину рѣки Яла, притока Нонни, и все время слѣдуетъ вдоль этой рѣки. На 555-й верстѣ долина сильно суживается, образуя скалистыя щеки, которыя тянутся на протяженіи семи верстъ. По выходѣ изъ нихъ линія удаляется отъ рѣки Яла, вступаетъ въ бассейнъ ея притока Хурхуры и на 631-ой верстѣ пересѣкаетъ рѣку Нонни, въ 15-ти верстахъ южнѣе города Цицикара.

Къ востоку отъ Нонни линія сначала захватываетъ болотистую равнину, шириною около 50-ти верстъ, составляющую сѣверную око-

нечность восточно-китайской низменности, а на дальнѣйшемъ протяженіи до рѣки Сунгари идетъ по ровному и безводному водораздѣлу рѣкъ Нонни и Сунгари.

На 879-ой верстѣ линія вступаетъ въ заливаемую высокими водами пойму рѣки Сунгари, причемъ на протяженіи 16-ти верстъ идетъ высокой насыпью. Перейдя рѣку Сунгари, нѣсколько южнѣе города Хуланьчена, путь направляется на городъ Ажехэ, къ востоку отъ коего вскорѣ начинаются лѣса, почти сплошь покрывающіе страну до границы съ Уссурійскимъ краемъ; мѣстность принимаетъ постепенно суровый, горный характеръ.

Слѣдуя въ юго-восточномъ направленіи, линія, пользуясь долинами попутныхъ рѣчекъ, переходитъ нѣсколько горныхъ хребтовъ, оставляя городъ Нингуту въ 20-ти верстахъ къ югу. Несмотря на допущенныя горныя условія проектированія, оказалось необходимымъ, при переходѣ черезъ хребты Даймагоу и Пограничный, устроить 8 тоннелей,—до постройки коихъ были уложены въ обходъ ихъ тупики,—а на спускѣ съ Тайпинлинскаго перевала развить линію при помощи петли.

Государственную границу Приморской области линія пересѣкаетъ близъ мѣстности, называемой «Россыпная Падь», гдѣ и соединяется съ вѣтвью, идущею отъ города Никольска-Уссурійскаго. Общее протяженіе главной линіи опредѣлялось въ 1.421 версту.

Южно-Маньчжурская линія примыкаетъ къ главной линіи у пересѣченія послѣдней съ рѣкой Сунгари и на всемъ протяженіи до Портъ-Артура сохраняетъ однообразное направленіе на юго-западъ. До второго пересѣченія рѣки Сунгари на 121-ой верстѣ линія идетъ почти по ровному мѣсту, пересѣкая нѣсколько небольшихъ поперечныхъ рѣчекъ, а затѣмъ поднимается на водораздѣлъ между р.р. Сунгари и Ляохэ. При этомъ линія проходитъ нѣсколько восточнѣе Куаньченцзы и западнѣе Тѣлина, расположеннаго у р. Ляохэ, по долинѣ коей направляется на Мукденъ, обходитъ его съ западной стороны на города Ляоянъ и Хайченъ, пересѣкая цѣлый рядъ многоводныхъ притоковъ названной рѣки. Пройдя, далѣе, Инкоускую равнину, линія вступаетъ уже въ гористыя мѣстности Ляодунскаго полуострова, простирающіяся до самаго Портъ-Артура.

Длина Южно-Маньчжурской линіи равна 911 верстамъ, не считая вѣтвей, общимъ протяженіемъ 41 верста, изъ коихъ главнѣйшія: Дашицяо-Инкоу, Дафаншэнь-Даляньвань и Нангуанлинъ-Дальній.

Такимъ образомъ, Обществу предстояло построить въ общемъ 2.373 версты рельсоваго пути.

Въ виду крайней сложности, важности и срочности дѣла, одновременно съ командированіемъ изыскательскихъ партій было организовано строительное управленіе дороги, на которое было возложено «общее руководство изысканіями». На должность Главнаго Инженера былъ приглашенъ бывшій строитель линій Рязанско-Уральской желѣзной дороги инженеръ А. І. Юговичъ, а его помощникомъ и замѣстителемъ инженеръ С. В. Игнаціусъ; съ развитіемъ дѣла, число помощниковъ Главнаго Инженера пришлось постепенно довести до 3-хъ. Въ началѣ строительное управленіе состояло изъ слѣдующихъ частей: техническаго и механическаго отдѣловъ, отдѣла судоходства, тяги, движенія и гужевого транспорта, медицинско-санитарной части, отдѣла телеграфа, канцеляріи и центральнаго счетоводства. Вѣдѣнію механическаго отдѣла подлежали всѣ проекты, относящіеся къ устройству водоснабженія, временныхъ и постоянныхъ мастерскихъ какъ для постройки и сборки, такъ и для капитальнаго ремонта подвижного состава и плавучихъ средствъ, непосредственное завѣдываніе этими мастерскими, проектированіе и завѣдываніе спеціальными мастерскими, необходимыми для разныхъ хозяйственныхъ заготовокъ, для постройки мостовыхъ, фермъ и проч. и, наконецъ, обслуживаніе матеріалами всей строящейся линіи. Въ отдѣлѣ судоходства, тяги, движенія и гужевого транспорта сосредоточились весьма отвѣтственныя и, въ виду особыхъ мѣстныхъ условій, крайне сложныя задачи по организаціи и производству гужевыхъ, рѣчныхъ и желѣзнодорожныхъ перевозокъ, по завѣдыванію транспортными конторами, пристанями и перевалочными складами, а также мастерскими по текущему и мелкому ремонту пароходовъ, вагоновъ и паровозовъ. Правильной постановкѣ медицинскаго и санитарнаго дѣла въ организаціи строительной администраціи придавалось весьма важное значеніе какъ въ виду полнаго отсутствія въ Маньчжуріи какихъ бы то ни было врачебно-санитарныхъ органи-

зацій и медицинской помощи, такъ и въ виду постоянно возникавшей опасности появленія эпидемій.

Указанная организація центральной администраціи обнимала собою въ общихъ чертахъ всѣ функціи управленія постройкою, за исключеніемъ охраны дороги, составившей особую организацію. Съ теченіемъ времени функціи строительнаго управленія осложнялись, въ связи съ чѣмъ происходили тѣ или иныя перемѣны въ центральномъ управленіи. Такъ, въ концѣ 1899 года подъ общимъ наименованіемъ «отдѣлъ временной эксплоатаціи, механическій и судоходства» объединились два отдѣла «механическій» и «отдѣлъ судоходства, тяги, движенія и гужевого транспорта». Дальнѣйшія преобразованія коснулись, между прочимъ, вопроса отчужденія земель, дѣла котораго, сосредоточенныя при первоначальной организаціи строительнаго управленія частью въ техническомъ отдѣлѣ, частью въ канцеляріи управленія, были съ конца 1901 года выдѣлены въ особый отдѣлъ «отчужденія и эксплоатаціи земель», который, какъ показываетъ само его названіе, вѣдалъ не только дѣлами по отчужденію земель, но и по эксплоатаціи ихъ. Въ началѣ 1902 года для технической и матеріальной отчетности при строительномъ управленіи учреждается особый «отдѣлъ отчетности», состоящій изъ ревизіонно-техническаго, счетнаго и матеріальнаго отдѣленій и т. д.

Административное дѣленіе линіи въ теченіе постройки дороги подвергалось, подобно центральному ея управленію, преобразованіямъ въ зависимости отъ выяснившихся потребностей. Прежде всего произошли перемѣны въ заданіяхъ, поставленныхъ Главному Инженеру: къ предполагавшейся сначала постройкѣ одной магистрали, протяженіемъ около 1.500 верстъ, присоединилась постройка свыше 900 верстъ южной вѣтви, что потребовало, конечно, значительнаго измѣненія основаній административнаго дѣленія линіи. Основнымъ принципомъ этого дѣленія явилась децентрализація власти, такъ какъ лишь такая система устраняла излишнія задержки въ ходѣ работъ, которыя неизбѣжно явились бы, если бы всякое мѣропріятіе требовало непремѣнной санкціи центральнаго управленія, хотя бы уже потому, что для разбросанныхъ по всей Маньчжуріи строителей не было физи-

ческой возможности сноситься съ центральнымъ управленіемъ, вслѣдствіе невозможнаго состоянія дорогъ, по которымъ лѣтомъ обозы могли двигаться со скоростью ста верстъ въ недѣлю. Но полномочія, которыя, при указанной системѣ, предоставлялись агентамъ дороги, находились въ зависимости отъ измѣненія условій жизни на линіи. Если до укладки рельсъ крайняя затруднительность сношеній часто ставила служащихъ въ совершенно изолированное положеніе, предоставляя ихъ самимъ себѣ, то послѣ укладки рельсъ условія въ значительной степени измѣнились къ лучшему, благодаря чему упростились и сношенія агентовъ постройки между собою и съ центральнымъ управленіемъ.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ первоначально вся линія была разбита на участки, причемъ на главной линіи было тринадцать и на южной восемь участковъ, протяженіемъ отъ 70 до 150 верстъ каждый. Но съ 1899 года, когда строительныя работы получили широкое развитіе, выяснилась необходимость усилить техническій и административный надзоръ на трехъ оконечностяхъ линіи, для чего пограничные участки были объединены въ «отдѣленія», начальникамъ коихъ были непосредственно подчинены начальники входящихъ въ составъ каждаго изъ отдѣленій участковъ. Размѣръ полномочій начальниковъ отдѣленій былъ опредѣленъ лишь въ самыхъ общихъ чертахъ, такъ какъ необходимость сообразоваться съ мѣстными китайскими нравами и обычаями, сноситься съ туземными властями и другія особенности мѣстныхъ условій вынудили предоставить начальникамъ отдѣленій извѣстную свободу дѣйствій. Созданіе на оконечностяхъ дороги сильныхъ органовъ, облеченныхъ большой властью, не мало способствовало успѣшному ходу работъ и быстрой смычкѣ пути.

Сперва были учреждены южное и восточное отдѣленія, позднѣе—западное. Послѣднее заключало въ себѣ четыре крайнихъ къ Забайкалью участка, восточное—два участка, прилегающихъ къ границѣ съ Уссурійскимъ краемъ [1]), а южное—четыре участка—отъ Тѣлина до Портъ-Артура. Болѣе близкіе къ Харбину участки оставались въ не-

[1]) Начальнику восточнаго отдѣленія была поручена кромѣ того постройка Никольской вѣтви.

посредственномъ вѣдѣніи Главнаго Инженера. Дальнѣйшія измѣненія въ административномъ дѣленіи линіи сводились, главнымъ образомъ, къ расширенію, по мѣрѣ хода работъ, отдѣленій за счетъ участковъ, примыкавшихъ къ Харбину.

Такая организація дѣйствовала до 1902 года, когда, вслѣдствіе окончанія укладки пути и установленія сплошного сообщенія по всей линіи, сношенія приняли нормальный характеръ и всѣ тѣ условія, которыя заставляли дѣлить линію на отдѣленія, отпали. Поэтому должности начальниковъ отдѣленій были упразднены. Одновременно, такъ какъ къ тому сроку и часть работъ на линіи была уже закончена, а именно, были исполнены почти всѣ земляныя работы и часть искусственныхъ сооруженій, то число участковъ было значительно сокращено, вслѣдствіе чего протяженіе нѣкоторыхъ участковъ достигло свыше 300 верстъ, а отдѣльныхъ дистанцій до 75 верстъ. Особенно крупныя работы были выдѣлены изъ состава дистанцій и поручены отдѣльнымъ производителямъ работъ.

Въ силу соображеній, положенныхъ въ основаніе соглашенія нашего съ Китаемъ, а также въ соотвѣтствіи съ политическимъ положеніемъ Россіи въ то время на Дальнемъ Востокѣ, признавалось необходимымъ, чтобы сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги съ ея южною вѣтвью было закончено въ возможно кратчайшій срокъ.

Какъ уже упоминалось выше, отсутствіе строительныхъ матеріаловъ на значительномъ протяженіи линіи, трудность и медленность гужевой доставки ихъ, а также экономическія соображенія указывали на необходимость возможно скорѣе устроить хотя бы временное рельсовое сообщеніе на всемъ протяженіи линіи. Такимъ образомъ въ основу плана была положена спѣшная постройка на легкихъ участкахъ дороги постояннаго пути и на трудныхъ—временнаго, въ обходномъ направленіи, съ облегченными техническими условіями. Сообразно съ этимъ было временно отложено производство работъ, не имѣвшихъ прямого отношенія къ укладкѣ пути, какъ-то: постройка постоянныхъ пассажирскихъ зданій, постоянныхъ жилыхъ домовъ, большихъ мастерскихъ и проч. Работы эти отнесены были ко второй очереди и къ производству ихъ приступали въ зависимости отъ успѣха работъ по укладкѣ

пути и открытія временнаго движенія на линіи; въ первое же время пользовались зданіями и сооруженіями временнаго типа. Укладку пути рѣшено было вести одновременно изъ нѣсколькихъ пунктовъ, обезпеченныхъ наиболѣе удобною и дешевою подвозкою матеріаловъ. Такими пунктами для главной линіи были станція Никольскъ Уссурійской желѣзной дороги и пересѣченіе линіей рѣки Сунгари (Харбинъ); отъ Никольска укладка велась къ западу, отъ послѣдняго же пункта къ западу и востоку; на южной линіи укладка пути начата была отъ Портъ-Артура—къ сѣверу, отъ порта Инкоу—къ югу и сѣверу и отъ Харбина—къ югу.

По общему плану производства работъ, прежде всего предполагалось окончить постройку южной линіи отъ Портъ-Артура до Харбина, далѣе, восточной части главной линіи отъ Харбина до границы съ Уссурійскимъ краемъ и, наконецъ, западной части главной линіи отъ Харбина до границы съ Забайкальемъ.

Въ виду того значенія, которое пріобрѣталъ при указанномъ планѣ работъ пунктъ пересѣченія линіей рѣки Сунгари, онъ былъ избранъ для мѣстопребыванія главнаго управленія всѣми работами и расположенія главныхъ складовъ строительныхъ матеріаловъ, мастерскихъ и проч. Здѣсь, на мѣстѣ ничтожной китайской деревушки, пріютившейся у стараго ханшиннаго завода и окруженной пустыремъ, было положено основаніе крупнаго административнаго и торговаго центра, самое расположеніе коего—въ узлѣ желѣзнодорожныхъ линій на берегу главнѣйшей водной артеріи Маньчжуріи—обезпечивало ему дальнѣйшій быстрый ростъ.

При невозможности, за незначительными исключеніями, пріобрѣтенія матеріаловъ на мѣстѣ, ихъ, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, приходилось высылать моремъ изъ Россіи, Западной Европы и Америки и, по прибытіи во Владивостокъ, переотправлять по Уссурійской дорогѣ и далѣе по рѣкамъ Амуру, Уссури и Сунгари. Перевозочныя средства, имѣвшіяся въ 1897 году на Амурѣ и его притокахъ, были недостаточны и мало приспособлены для срочной перевозки. Дѣйствовавшія тамъ пароходныя общества не принимали на себя отвѣтственности за своевременную доставку ввѣренныхъ имъ грузовъ при

пониженіи горизонта воды до 2-хъ футовъ на перекатахъ, коими изобиловали какъ р. Сунгари, такъ и Уссури. При такихъ условіяхъ было рискованно ставить успѣшность сооруженія желѣзной дороги въ зависимость отъ услугъ частныхъ обществъ и единственнымъ средствомъ являлась организація Обществомъ для плаванія по р.р. Амуру, Уссури и Сунгари собственной флотиліи мелкосидящихъ сильныхъ буксировъ съ соотвѣтствующимъ количествомъ баржъ.

Хотя статьей XVIII-й С.-Петербургскаго договора Россіи съ Китаемъ (1881 года) русскимъ судамъ предоставлялось право свободнаго плаванія по рѣкѣ Сунгари, но на практикѣ постановленіе это совершенно не исполнялось, такъ какъ, вслѣдствіе противодѣйствія китайскихъ властей, всѣ попытки этого рода со стороны русскихъ судовладѣльцевъ кончались неудачей. Только въ 1895 году Китайское Правительство согласилось пропускать русскія суда по рѣкѣ Сунгари, но приэтомъ обставляло каждый разъ пропускъ такими формальностями, которыя крайне затрудняли возможность дѣйствительнаго пользованія указаннымъ правомъ. Концессіонный договоръ на постройку Китайской Восточной желѣзной дороги значительно улучшалъ положеніе настоящаго дѣла, такъ какъ Китайское Правительство обязалось, въ силу этого договора, принимать мѣры къ облегченію какъ сухопутной, такъ и водной перевозки строительныхъ грузовъ дороги. Опираясь на это обстоятельство, Правленіе Общества, черезъ своего Предсѣдателя Сюйцзинъ-чэна, вошло въ особое соглашеніе съ Пекинскимъ Правительствомъ, на основаніи коего Обществу разрѣшалось свободное плаваніе его судовъ по р. Сунгари съ тѣмъ, чтобы они ходили подъ флагомъ Общества и снабжались особыми паспортами, выдаваемыми соотвѣтствующимъ китайскимъ центральнымъ учрежденіемъ (Цзунъ-ли-ямынь). Въ случаѣ аренды Обществомъ частныхъ судовъ для перевозки строительныхъ грузовъ, такія суда приравнивались на время аренды къ собственнымъ судамъ Общества и, равнымъ образомъ, снабжались паспортами и ходили подъ флагомъ Общества.

За невозможностью въ необходимый срокъ выполнить заказъ рѣчныхъ судовъ въ Россіи, пришлось пятнадцать буксирныхъ пароходовъ по 400 силъ каждый, а также десять палубныхъ и тридцать открытыхъ

стальныхъ баржей заказать въ Англіи, два колесныхъ парохода (катера) по 100 силъ и землечерпательницу — во Франціи и два винтовыхъ катера въ Финляндіи. Всѣ указанныя суда въ разобранномъ видѣ были доставлены моремъ во Владивостокъ, а оттуда по Уссурійской дорогѣ на станцію Иманъ, гдѣ для сборки ихъ были устроены мастерскія, склады, жилыя помѣщенія и береговыя приспособленія. Тамъ же были построены восемнадцать деревянныхъ баржей. Кромѣ того, пріобрѣтены на мѣстѣ готовыми еще одинъ пароходъ, три катера, двѣ деревянныя баржи и 10 джонокъ.

Первые пароходы, отправленные въ 1898 году, вслѣдствіе незнакомства съ фарватеромъ рѣки Сунгари и отсутствія какихъ бы то ни было указательныхъ знаковъ, двигались весьма тихо, и притомъ изъ числа двѣнадцати отправленныхъ пароходовъ только пять достигли Харбина, остальные принуждены были возвратиться обратно, причемъ нѣсколько пароходовъ и баржей потерпѣли болѣе или менѣе серьезныя аваріи при проходѣ каменистыхъ перекатовъ около г. Сансина.

Такимъ образомъ, возникла настоятельная необходимость озаботиться улучшеніемъ условій судоходства по р. Сунгари. Зимою 1898—1899 г.г. съ этою цѣлью сформированы были три изыскательскія партіи и одновременно приступлено къ очисткѣ фарватера на перекатахъ выше Сансина. Въ теченіе ближайшихъ двухъ лѣтъ былъ произведенъ промѣръ рѣки на всемъ протяженіи отъ устья до Харбина (655 верстъ), составлена и издана полная карта рѣки, устроена обстановка фарватера береговыми знаками, створами и плавучими бакенами и произведена очистка рѣки отъ камней у Сансина на протяженіи около 28 верстъ.

Кромѣ пристаней на р.р. Сунгари и Иманъ, Обществомъ была устроена пристань на р. Уссури близъ Хабаровска съ цѣлью облегчить и ускорить операціи по перегрузкѣ матеріаловъ съ рельсоваго пути на рѣчныя суда, а для соединенія ея съ линіей Уссурійской дороги была построена особая вѣтвь отъ разъѣзда Красная Рѣчка, протяженіемъ около 7 верстъ [1]).

[1]) Въ сентябрѣ 1902 года вѣтвь эта и пристань съ полнымъ оборудованіемъ были переданы Обществомъ въ вѣдѣніе Уссурійской желѣзной дороги.

Съ двухъ пристаней—Имана и Хабаровска—доставлено въ Харбинъ до 1902 года свыше двѣнадцати милліоновъ пудовъ строительныхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ, рельсъ, цемента, рельсовыхъ скрѣпленій и вагонныхъ частей. Помимо сего, на пароходахъ и баржахъ Общества отъ разныхъ пристаней рѣки Сунгари перевезено свыше 46 милліоновъ пудовъ (главнымъ образомъ, камня и дровъ).

По выполненіи пароходствомъ основной его задачи по доставкѣ строительныхъ матеріаловъ, Общество стало эксплоатировать его, съ 1902 года, въ качествѣ отдѣльнаго коммерческаго предпріятія.

Доставляемые во Владивостокскій портъ на морскихъ судахъ въ огромномъ количествѣ строительные матеріалы дороги испытывали значительныя задержки при дальнѣйшей ихъ отправкѣ къ мѣсту работъ, такъ какъ, съ одной стороны, провозная способность Уссурійской желѣзной дороги была не особенно велика, а, съ другой, навигація по р.р. Уссури, Амуру и Сунгари открыта всего лишь въ теченіе пяти—шести мѣсяцевъ въ году.

Хотя провозная способность названной дороги могла быть усилена путемъ предоставленія въ ея распоряженіе подвижного состава Китайской Восточной желѣзной дороги, но для этого необходимо было имѣть во Владивостокѣ мѣсто для сборки подвижного состава, прибывавшаго въ портъ въ разобранномъ видѣ. Засимъ, условія перегрузки товаровъ во Владивостокѣ были крайне неблагопріятны. Кромѣ пристаней Шевелева и Добровольнаго Флота, другихъ удобныхъ мѣстъ для выгрузки товаровъ не имѣлось, а эти двѣ пристани работали такъ напряженно, что расчитывать на нихъ не представлялось возможнымъ. Нерѣдко морскіе пароходы, прибывавшіе во Владивостокъ, выгружали доставляемые ими грузы въ шаланды и лодки, подвозившія грузы къ берегу, гдѣ они снова выгружались и уже отсюда перетаскивались на желѣзную дорогу. Такой способъ перегрузки обходился крайне дорого (до 6 коп. за пудъ), причемъ грузы часто портились, а главное—работа производилась чрезвычайно медленно.

Указанныя обстоятельства привели къ убѣжденію, что для производства весьма сложной и въ то же время срочной работы по перегрузкѣ во Владивостокѣ и переотправкѣ въ Маньчжурію въ теченіе

трехъ лѣтъ громаднаго количества разныхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ необходимо прежде всего пріискать соотвѣтственное мѣсто для устройства пристаней и складовъ.

Наиболѣе удобнымъ для сего мѣстомъ являлась береговая полоса бухты «Золотой Рогъ», отъ пристани Добровольнаго Флота по направленію къ мысу Эгершельдъ, протяженіемъ около 400 пог. саж. и шириною до 50 пог. саж., занятая миннымъ городкомъ Морского Министерства. По ходатайству Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, означенный участокъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 12 апрѣля 1897 года, положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги, былъ предоставленъ во временное пользованіе Обществу съ тѣмъ, чтобы переносъ складовъ Морского Вѣдомства съ мыса Эгершельдъ въ мѣстность «Госпитальная падь» и возведеніе въ этой послѣдней всѣхъ необходимыхъ зданій произведены были за счетъ Общества. Въ виду крайней срочности, работы по сооруженію пристани начались уже въ маѣ 1898 года, не ожидая переноса миннаго городка. Такъ какъ первыя 270 саж. отъ мыса Эгершельдъ были заняты складами взрывчатыхъ веществъ, то портовыя работы были очень затруднены: приходилось принимать необходимыя въ такихъ случаяхъ мѣры предосторожности, ломать камень клиньями, а не пироксилиномъ, не разводить огня вблизи работъ и т. д.; по той же причинѣ причалъ судовъ не допускался, ибо пароходамъ нельзя было подходить къ миннымъ складамъ ближе 200 саж.

При составленіи проекта портовыхъ сооруженій преслѣдовалась, главнымъ образомъ, задача—получить на данномъ участкѣ возможно большую длину причальной линіи для стоянки океанскихъ пароходовъ и возможно большую портовую территорію для расположенія складовъ, товарныхъ пакгаузовъ и желѣзнодорожныхъ путей. Поэтому на первыхъ 100 саженяхъ отъ мыса Эгершельдъ возведена была набережная изъ массивовъ для единовременнаго причала двухъ океанскихъ пароходовъ, осадкою до 27 футовъ, а на остальныхъ 300 саженяхъ береговой полосы устроена каменная дамба, причемъ мелководный участокъ моря между этой дамбой и берегомъ засыпанъ, образовавъ новую портовую территорію. Набережная оборудована тумбами, отбойными ра-

мами, плотами и бакенами, а каменная дамба приспособлена для устройства плавучихъ пристаней; для обезпеченія приходящихъ пароходовъ водою устроено временное водоснабженіе изъ ряда соединенныхъ между собою колодцевъ вдоль причальной линіи; для болѣе удобной манипуляціи при нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ, выдѣлены совершенно отдѣльные другъ отъ друга участки для храненія нефти, зерна, угля, лѣса, обыкновенныхъ и транзитныхъ грузовъ, причемъ обращено особое вниманіе на товары, поступающіе розсыпью и разливомъ, чтобы въ возможно широкихъ размѣрахъ воспользоваться разными механическими приспособленіями для ихъ храненія и перегрузки. Общая площадь возведенныхъ Обществомъ на Эгершельдѣ построекъ за время сооруженія дороги достигла 1.600 кв. саж.

До окончанія указанныхъ устройствъ, требовавшихъ болѣе или менѣе продолжительнаго времени, былъ устроенъ временный причалъ для судовъ, прибывающихъ во Владивостокъ съ строительными грузами. Для этой цѣли, по соглашенію съ Добровольнымъ Флотомъ и Крѣпостнымъ Управленіемъ, Обществу была предоставлена во временное пользованіе береговая полоса, длиною въ 72 саж. и шириною отъ 10 до 12 саж., на которой имъ произведена была присыпка нѣсколькихъ саженъ въ бухту, установлены баржи для причала океанскихъ пароходовъ, уложены дековилевскіе пути для развозки матеріаловъ и т. д. [1]).

Кромѣ Владивостока, строительные грузы дороги шли моремъ также черезъ Портъ-Артуръ и Инкоу (Нючжуанъ). Такъ какъ, однако, большіе пароходы, съ осадкою свыше 17 футовъ, въ портъ Инкоу входить не могутъ, то пришлось остановиться на устройствѣ главнаго выгрузочнаго пункта и склада въ Портъ-Артурѣ. Къ сожалѣнію, единственный бассейнъ для судовъ большой осадки, съ хорошими набережными, при занятіи Портъ-Артура, перешелъ во владѣніе Морского Вѣдомства, а существовавшія тамъ нѣсколько легкихъ желѣзныхъ пристаней по

[1]) Пристанью этой Китайская Восточная желѣзная дорога пользовалась до ноября 1899 года, а затѣмъ, согласно условію съ Добровольнымъ Флотомъ, мѣсто было освобождено, причемъ складъ, дековилевскіе пути и все оборудованіе было перенесено на пристань Эгершельдъ.

конструкціи не годились для выгрузки тяжелыхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ. Изъ этихъ пристаней только одну представилось возможнымъ приспособить для нуждъ дороги, причемъ, за полнымъ отсутствіемъ при ней территоріи, Обществу пришлось ее создать путемъ съема скалистаго косогора и засыпки береговой отмели. По первоначальному, впослѣдствіи оставленному, проекту предполагалось довести желѣзную дорогу до сухого дока въ восточномъ бассейнѣ Портъ-Артура, съ каковою цѣлью одновременно съ указанной территоріей была также насыпана обширная площадь и регулировано теченіе протекающей здѣсь рѣки съ устройствомъ набережныхъ изъ штучныхъ камней. Полученная этимъ путемъ вторая территорія, а также работы по устройству вѣтви и моста къ новому городу были позднѣе, въ силу Высочайшаго повелѣнія, 19 мая 1901 года, переданы городу. Что касается первой территоріи, то, по устройствѣ на ней необходимыхъ складочныхъ помѣщеній и рельсовыхъ путей, она представляла собою довольно обширную площадь для склада транзитныхъ грузовъ, но, вслѣдствіе сравнительно небольшой глубины прилегающаго бассейна, выгрузка океанскихъ пароходовъ, приходившихъ иногда по 3—5 одновременно, оставалась до конца постройки крайне затруднительной: необходимо было пріобрѣсти большое количество лихтеровъ для подвозки къ берегу грузовъ и требовалось крайнее напряженіе силъ выгрузочныхъ артелей, вынужденныхъ часто работать круглыя сутки. При всемъ томъ грузы въ первые два года постройки прибывали въ такомъ количествѣ, что территорія Артура не могла ихъ вмѣстить. Въ силу этихъ обстоятельствъ и въ согласіи съ общимъ планомъ работъ, представилось необходимымъ создать еще одинъ выгрузочный пунктъ для возможности скорѣйшаго соединенія рельсовымъ путемъ Квантуна съ Инкоу и Мукденомъ, минуя болѣе трудный по работамъ переходъ отъ Портъ-Артура до Цзиньчжоускаго перешейка. Такимъ пунктомъ былъ избранъ Даляньвань, который, главнымъ образомъ, принималъ грузы для мѣстнаго района и лѣсные матеріалы; тамъ были устроены небольшія мастерскія для сборки частей паровозовъ и вагоновъ, а впослѣдствіи для сборки металлическихъ частей мостовъ. Что касается Инкоу, гдѣ Обществомъ былъ пріобрѣтенъ значительный земельный участокъ,

то, помимо устройства пристани и всѣхъ необходимыхъ выгрузочныхъ и складочныхъ приспособленій, тамъ были устроены также временныя мастерскія и громадные бараки для рабочихъ дороги, поступавшихъ огромными партіями черезъ названный портъ; во время постройки дороги на этомъ участкѣ образовался цѣлый желѣзнодорожный поселокъ, получившій отъ Китайскаго Правительства всѣ права, коими пользуются иностранные сеттльменты въ открытыхъ для иностранной торговли портахъ Китая.

Перечисляя вспомогательныя предпріятія, имѣвшія цѣлью обезпечить быстрое и своевременное снабженіе Китайской Восточной дороги строительными матеріалами, слѣдуетъ упомянуть о постройкѣ вѣтви для соединенія названной дороги съ Уссурійскою у станціи Никольскъ-Уссурійскій.

Вѣтвь эту, получившую названіе Никольской, первоначально предполагалось строить непосредственнымъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, но, такъ какъ скорѣйшее окончаніе этой вѣтви представляло для Китайской Восточной желѣзной дороги громадное значеніе, давая возможность отправлять по ней часть строительныхъ грузовъ, прибывающихъ моремъ во Владивостокъ къ мѣсту работъ на восточномъ отдѣленіи дороги и тѣмъ ускорить укладку пути на немъ, то, по предварительному соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, постройка вѣтви была, согласно Высочайшему повелѣнію, 17 апрѣля 1898 года, передана Обществу на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ: а) стоимость вѣтви, не считая расходовъ по расширенію станціи Никольскъ и по пріобрѣтенію и доставкѣ на линію рельсъ, скрѣпленій и подвижного состава, не должна превышать 45.000 рублей съ версты, причемъ, если окажутся сбереженія отъ указанной суммы, то таковыя поступаютъ въ доходъ казны, а въ случаѣ перерасхода—Общество принимаетъ таковой на свой счетъ, и б) Общество обязано окончить укладку пути на вѣтви въ теченіе одного года со дня приступа къ работамъ и сдать вполнѣ оконченной въ эксплоатацію Министерства Путей Сообщенія 1 января 1900 года.

Приступивъ немедленно къ производству окончательныхъ изысканій и организаціи постройки вѣтви, Общество вело ее настолько интен-

сивно, что 23 декабря того же 1898 года, т. е. приблизительно черезъ 8 мѣсяцевъ со дня приступа къ работамъ, была окончена укладка пути и открыто рабочее движеніе поѣздовъ на всемъ протяженіи вѣтви отъ станціи Никольскъ до китайской границы.

1 января 1900 года вѣтвь была сдана въ эксплоатацію Уссурійской желѣзной дороги и открыта для общественнаго пользованія отъ станціи Никольскъ до станціи Гродеково на протяженіи 92 верстъ. Что же касается остальныхъ 13,84 верстъ на перегонѣ Гродеково-Пограничная, то, въ виду неготовности работъ на этомъ перегонѣ въ той его части, которая расположена за границей, таковыя были оставлены въ вѣдѣніи строительнаго управленія Китайской Восточной желѣзной дороги до окончанія весьма трудныхъ горныхъ работъ на прилегающемъ участкѣ названной дороги. Помянутый перегонъ былъ переданъ въ вѣдѣніе Уссурійской желѣзной дороги только осенью 1903 года.

Кромѣ трехъ станцій, на вѣтви устроены четыре разъѣзда, вполнѣ оборудованныхъ и открытыхъ для движенія, что соотвѣтствуетъ, согласно выработаннымъ графикамъ, пропускной способности дороги въ 12 паръ поѣздовъ въ сутки. Въ числѣ значительныхъ искусственныхъ сооруженій имѣется тоннель, длиною 60 саж., подъ два пути, съ каменной обдѣлкой стѣнъ и свода, и четыре моста черезъ рѣки, отверстіями отъ 30 до 15 саж.

Хотя при сооруженіи помянутой вѣтви было разрѣшено примѣненіе облегченныхъ техническихъ условій, предусмотрѣнныхъ для удешевленія постройки Сибирской желѣзной дороги, но льготы эти использованы не были. Каменная кладка всѣхъ искусственныхъ сооруженій сложена на чистомъ цементномъ растворѣ, безъ употребленія сложнаго раствора съ известью, разрѣшеннаго техническими условіями для нѣкоторыхъ частей сооруженій. Равнымъ образомъ, хотя по техническимъ условіямъ допускались путевыя постройки на деревянныхъ стульяхъ и безъ внутренней штукатурки стѣнъ, однако, всѣ названныя постройки, а равно жилые дома сооружены на каменныхъ сплошныхъ фундаментахъ и цоколяхъ и оштукатурены внутри, причемъ площадь возведенныхъ домовъ составляла почти вдвое болѣе предусмотрѣнной. Несмотря на это, общая стоимость сооруженія вѣтви оказалось, въ

дѣйствительности, ниже ассигнованія и составила, вмѣсто 45.000 руб., всего лишь 40.673 руб. 76 коп. съ версты.

Одновременно съ принятіемъ мѣръ къ облегченію доставки строительныхъ матеріаловъ, прибывавшихъ морскимъ путемъ, необходимо было на первыхъ же порахъ изыскать способы снабженія линіи мѣстными матеріалами. Въ этомъ отношеніи особенно сложнымъ явился вопросъ заготовки лѣсныхъ матеріаловъ. Западная и южная линіи пролегали по безлѣснымъ районамъ. Представлялось необходимымъ выяснить тѣ мѣста, въ которыхъ лѣсной матеріалъ могъ заготовляться съ наибольшей выгодой, и одновременно спѣшить закупкою не только готоваго лѣса, но и лѣсныхъ пространствъ, годныхъ для эксплоатаціи, такъ какъ покупка на рынкѣ готовой наличности неминуемо вызвала бы сильное повышеніе рыночной цѣны. Мѣстная китайская администрація, отдавая себѣ ясный отчетъ въ томъ, что заготовки будутъ производиться въ огромныхъ размѣрахъ, заранѣе готовилась извлечь изъ этого дѣла большія для себя выгоды. Образовалась китайская компанія, при личномъ участіи бывшаго Гириньскаго цзянъ-цзюня, которая задалась цѣлью монополизировать все дѣло поставки лѣса для надобностей дороги. Обществу стоило большихъ усилій добиться въ Пекинѣ черезъ своего Предсѣдателя Сюй-цзинъ-чэна и представителя Правленія Д. Д. Покотилова, чтобы мѣстной администраціи дороги была предоставлена полная свобода въ дѣлѣ заготовки и покупки лѣсныхъ матеріаловъ, послѣдствіемъ чего явилось прежде всего закрытіе помянутой компаніи. Заготовка лѣса производилась управленіемъ дороги въ верховьяхъ р. р. Сунгари и Нонни, гдѣ можно было воспользоваться преимуществами рѣчного сплава. Такъ какъ мѣстное населеніе не могло сразу перейти къ лѣснымъ заготовкамъ въ тѣхъ размѣрахъ, какіе требовались для постройки дороги, то пришлось прибѣгнуть къ поощренію туземцевъ выдачею денежныхъ авансовъ.

Указаннымъ лѣснымъ матеріаломъ питались ближайшіе къ Харбину участки западной линіи, на остальной же части названной линіи, въ виду отсутствія дорогъ и высокихъ цѣнъ на лѣсъ, приходилось пользоваться лѣсными матеріалами, которые доставлялись гужемъ изъ Забайкалья. Восточная линія, пролегающая по лѣсистой мѣстности, не

только сама была обезпечена лѣсными матеріалами, но служила источникомъ снабженія другихъ линій. Южно-Маньчжурская вѣтвь пользовалась также лѣсомъ, который заготовлялся въ устьѣ рѣки Ялу, на границѣ съ Кореей, откуда онъ доставлялся моремъ въ Портъ-Артуръ, Дальній, Даляньвань и Инкоу; кромѣ того, закупка лѣса производилась въ Уссурійскомъ краѣ, Америкѣ и, отчасти, въ Японіи. Американскій лѣсъ имѣлъ то преимущество передъ корейскимъ, что получался въ разработанномъ видѣ, вполнѣ готовомъ для немедленнаго обращенія его въ дѣло. Для разработки лѣсныхъ матеріаловъ были устроены лѣсопильные заводы въ Харбинѣ, на р. Сунгари у Лошагоу, на р. Нонни у ст. Фуляэрди, въ Имяньпо и въ Даляньванѣ.

Въ виду крайней важности вопроса относительно обезпеченія будущей эксплоатаціи дороги топливомъ, одновременно съ желѣзнодорожными изысканіями были начаты изысканія каменноугольныхъ мѣсторожденій, для чего были снаряжены спеціальныя партіи горныхъ инженеровъ.

Для обезпеченія за собою правъ на производство намѣченныхъ изысканій и на разработку найденныхъ залежей, Общество заключило особые договоры съ цзянъ-цзюнями Хэйлунцзянской (Цицикарской) и Гириньской провинцій, коими Обществу предоставлялось безпрепятственное и преимущественное право искать и добывать каменный уголь во всѣхъ мѣстностяхъ названныхъ провинцій, причемъ на разстояніи 30-ти китайскихъ ли (около 15-ти верстъ) въ каждую сторону отъ линіи дороги никто не имѣлъ права разработки каменнаго угля безъ согласія на это Общества; въ мѣстностяхъ же, удаленныхъ отъ полотна желѣзной дороги далѣе чѣмъ на 30 ли, разрѣшеніе на добычу каменнаго угля могло быть дано безъ согласія дороги только китайскимъ подданнымъ. Съ своей стороны, Общество обязалось уплачивать китайской казнѣ опредѣленное вознагражденіе за добытый уголь, въ размѣрѣ около $^1/_3$ коп. съ пуда.

Произведенныя сперва въ предѣлахъ главной линіи, преимущественно въ бассейнѣ рѣки Сунгари, а засимъ въ районѣ Южно-Маньчжурской линіи, изысканія выяснили, что въ бассейнѣ Сунгари годной для разработки оказалась лишь одна залежь, расположенная, однако,

вдали какъ отъ рѣки, такъ и отъ линіи желѣзной дороги, а потому доставка угля изъ этой залежи обошлась бы слишкомъ дорого. Въ районѣ же южной линіи были найдены двѣ, казавшіяся достаточно богатыми, залежи угля, въ сравнительно близкомъ разстояніи отъ линіи: одна близъ станціи Янтай, другая близъ станціи Вафандянь, въ виду чего администрація дороги вошла въ 1899 году въ особое по сему предмету соглашеніе съ китайскими властями и, по отводѣ дорогѣ въ указанныхъ двухъ пунктахъ соотвѣтствующихъ участковъ земли, немедленно приступила къ устройству и оборудованію копей, причемъ, для облегченія подвоза угля отъ этихъ копей, были устроены двѣ желѣзнодорожныя вѣтви: отъ станціи Янтай, длиною 16 верстъ, и отъ станціи Вафандянь, длиною 5 верстъ [1]).

Впослѣдствіи, въ цѣляхъ обезпеченія топливомъ западной линіи, Обществомъ были организованы изысканія угольныхъ мѣсторожденій въ районѣ сей послѣдней, для чего были снаряжены двѣ спеціальныя изыскательскія партіи, которыя, къ сожалѣнію, ко времени сдачи дороги въ эксплоатацію не успѣли вполнѣ закончить свою работу, но было уже выяснено присутствіе удовлетворительныхъ залежей угля около станціи Чжалайноръ, къ разработкѣ коихъ и предполагалось приступить послѣ болѣе подробныхъ развѣдокъ.

Въ числѣ немногихъ строительныхъ матеріаловъ, которые можно было получить на мѣстѣ, являлся камень, добывавшійся изъ карьеровъ въ районѣ дороги, и кирпичъ. Но такъ какъ послѣдній производился въ Маньчжуріи только въ размѣрѣ, необходимомъ для нуждъ мѣстнаго населенія, то на свободные запасы этого матеріала на мѣстныхъ рынкахъ нельзя было расчитывать. Поэтому, съ цѣлью развитія производства кирпича и пониженія цѣнъ на него, выдавались поставщикамъ-китайцамъ авансы для устройства обжигательныхъ печей, благодаря чему удалось довести заготовку кирпича около одного Харбина до двадцати милліоновъ въ годъ. Въ этомъ же пунктѣ былъ

---

[1]) Уголь Вафандяньскихъ копей, по дальнѣйшимъ излѣдованіямъ, оказался плохого качества и слишкомъ разбросаннымъ, что побудило оставить разработку его.

построенъ строительнымъ управленіемъ собственный кирпичный заводъ съ непрерывно дѣйствующими печами Гофмана. Кромѣ того, агентамъ дороги разрѣшалось устройство кирпиче-обжигательныхъ печей и мелкихъ заводовъ для выдѣлки кирпича хозяйственнымъ способомъ.

Хотя Общество, по уставу своему, пользуется правомъ пріобрѣтенія за границею необходимыхъ для него строительныхъ матеріаловъ безъ всякаго ограниченія, но, въ силу особаго распоряженія Министра Финансовъ, Правленіе Общества приняло всѣ мѣры къ тому, чтобы его заказы производились въ Россіи. Къ сожалѣнію, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, съ особаго разрѣшенія Министра Финансовъ, приходилось отступать отъ этого принципа, въ виду того, что русскіе заводы, будучи обременены другими заказами, иногда вовсе отказывались, или же заявляли весьма длинные сроки поставки, не соотвѣтствовавшіе программѣ сооруженія дороги. Въ этихъ случаяхъ, дабы не задерживать хода строительныхъ работъ, Общество принуждено было часть своихъ заказовъ, какъ-то: рельсъ, скрѣпленій, мостовыхъ фермъ, подвижного состава и проч., произвести за границею. Изъ числа пріобрѣтенныхъ въ теченіе постройки дороги матеріаловъ для ея сооруженія и инвентарныхъ предметовъ для ея оборудованія, на общую сумму около 154 милліоновъ рублей, заграничными фирмами было поставлено матеріаловъ всего лишь, кругло, на 22 милліона рублей.

Въ дѣлѣ отчужденія земель для нуждъ Общества было признано наиболѣе цѣлесообразнымъ сохранить тотъ порядокъ, который вообще практиковался въ Китаѣ при отчужденіи земельныхъ имуществъ подъ постройку желѣзныхъ дорогъ, какъ наиболѣе отвѣчающій взглядамъ и понятіямъ населенія. Сущность его заключается въ томъ, что оцѣнка отчуждаемаго имущества въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ не производится, а вознаграждсніе исчисляется по общей, заранѣе составленной и объявленной населенію, таксѣ, которая устанавливалась, по соглашенію управленія постройки съ мѣстнымъ цзянъ-цзюнемъ для каждаго административнаго округа особо. Такой способъ суммарнаго исчисленія вознагражденія, сокращая и упрощая дѣлопроизводство по отчужденію, представлялъ значительныя удобства. Такса обнародыва-

лась мѣстной китайской администраціей при помощи оффиціальныхъ публикацій, руководствуясь которыми, оцѣнка и платежи собственникамъ производились непосредственно агентами дороги въ присутствіи китайскихъ чиновниковъ. Въ томъ же порядкѣ устанавливались таксы за уничтоженіе посѣвовъ и переносъ могилъ.

Вопреки ожиданіямъ, большая часть обработанныхъ земель оказалась принадлежащею не казнѣ, обязанной, на основаніи концессіоннаго договора, отводить принадлежащія ей земли для нуждъ дороги безплатно, а частнымъ собственникамъ или, если и была арендована послѣдними у казны, то, согласно мѣстнымъ законамъ, арендаторъ пользовался правами полнаго распоряженія землею. При операціяхъ по отчужденію пришлось столкнуться еще съ однимъ чисто мѣстнымъ условіемъ, а именно, съ вотчиннымъ правомъ монгольскихъ князей, которые предъявляли требованія уплаты капитализированной суммы ежегоднаго налога, собираемаго ими съ поселенныхъ на ихъ земляхъ выходцевъ изъ застѣннаго Китая [1]).

Первоначально было рѣшено ограничить размѣръ отчужденія дѣйствительной потребностью дороги, причемъ нормы отчужденія зависѣли отъ плотности населенія и преобладанія казенныхъ или частновладѣльческихъ земель. При благопріятныхъ обстоятельствахъ, когда преобладали казенныя и притомъ малонаселенныя земли, отчуждаемая полоса достигала 50 саж. ширины, а подъ станціи отчуждалось, въ зависимости отъ класса станцій, отъ 50 до 200 десятинъ. Въ остальныхъ условіяхъ—ширина полосы отчужденія не превышала 40 саж., а площади отведенныхъ подъ станціи и разъѣзды земель—30 десятинъ.

Исходя изъ данныхъ расчетовъ, въ общемъ, предполагалось отчудить около 40.000 десятинъ. Но впослѣдствіи, въ цѣляхъ обезпеченія развитія образовавшихся близъ наиболѣе крупныхъ станцій дороги поселковъ, площади станціоннаго отчужденія были, путемъ особыхъ соглашеній Общества съ китайскими властями, значительно увеличены [2]).

---

[1]) Въ среднемъ 40 коп. съ десятины ежегодно.

[2]) Дальнѣйшія мѣропріятія, связанныя съ вопросомъ объ отчужденіи земель, изложены ниже.

Открытіе земляныхъ работъ на главной линіи послѣдовало 16 августа 1897 года; на южной — ровно черезъ годъ. Въ 1898 году работы производились уже на девяти участкахъ главной линіи и на четырехъ участкахъ южной линіи. Одновременно на остальномъ протяженіи магистрали дѣятельно велись окончательныя изысканія.

Для осуществленія поставленной задачи — возможно скорѣй сомкнуть путь на всемъ протяженіи линіи—было примѣнено въ широкихъ размѣрахъ устройство временнаго пути съ обходами на трудныхъ перевалахъ, гдѣ сложность работъ грозила отодвинуть срокъ смычки всей линіи. Временный путь могъ отклоняться отъ установленнаго направленія, но онъ не долженъ былъ мѣшать производству работъ по окончательно намѣченной линіи, а также пересѣкать ее не иначе, какъ въ уровнѣ пути, въ насыпяхъ и выемкахъ не глубже 1 саж., чтобы при укладкѣ пути по окончательному направленію не приходилось прекращать движенія по временному пути болѣе, чѣмъ на 12 часовъ. При проектированіи обходныхъ путей было принято условіе, чтобы при скорости 5-ти верстъ въ часъ пропускная способность въ каждомъ направленіи была не меньше 200 груженыхъ вагоновъ въ сутки. По окончательномъ установленіи направленія линіи была проложена, гдѣ въ этомъ встрѣтилась необходимость, времянка для проѣзда и подвозки матеріаловъ и провіанта, съ мостиками на оврагахъ и рѣчкахъ и переправами на большихъ рѣкахъ. Для скорѣйшаго обезпеченія дороги водой, при укладкѣ пути и при временномъ движеніи, ограничивались устройствомъ временныхъ водоснабженій, располагая ихъ у живыхъ источниковъ воды, при пересѣченіи линіею рѣкъ или обильныхъ водою враговъ; къ устройству же постоянныхъ водоснабженій приступали по мѣрѣ укладки пути и выясненія наиболѣе выгодныхъ способовъ устройства ихъ съ цѣлью полнаго и надежнаго обезпеченія линіи водою.

Земляныя и прочія работы по устройству полотна велись съ расчетомъ, чтобы укладка пути ни въ коемъ случаѣ не была задержана, причемъ обращалось вниманіе, чтобы подрядчики ставили рабочихъ прежде всего на самыя трудныя работы, требующія болѣе значительнаго срока для своего окончанія. Земляныя работы были обыкновенно

готовы по крайней мѣрѣ за мѣсяцъ до срока, назначеннаго для укладки пути, и потому полотно успѣвало получить осадку.

Путь въ нѣкоторыхъ случаяхъ временно укладывался на неполномъ количествѣ шпалъ, причемъ допускалось употребленіе временныхъ шпалъ изъ круглаго лѣса всякихъ породъ не тоньше четырехъ вершковъ. Одновременно съ укладкой пути велась и балластировка, которую начинали обыкновенно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ по свойству грунта необходимо было имѣть достаточный слой балласта для безопасности движенія рабочихъ поѣздовъ и предупрежденія порчи рельсъ тяжелыми десятиколесными паровозами.

Искусственныя сооруженія постояннаго типа строились только тамъ, гдѣ не чувствовалось недостатка въ камнѣ и гдѣ доставка цемента не была сопряжена съ большими затрудненіями, а также въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда постройка временнаго сооруженія и замѣна его впослѣдствіи постояннымъ соединялась съ слишкомъ значительными, излишними работами. Тогда допускалась постройка постоянныхъ сооруженій ранѣе укладки рельсъ, хотя бы эта работа и требовала принятія особыхъ мѣръ и расходовъ по подвозкѣ строительныхъ матеріаловъ. Въ зависимости отъ количества камня на мѣстѣ и возможности своевременной доставки цемента прежде всего было приступлено къ устройству каменныхъ трубъ на глубокихъ оврагахъ.

Типы временныхъ сооруженій были весьма разнообразны, въ зависимости отъ техническихъ условій профиля, отъ возможности имѣть на мѣстѣ тотъ или иной матеріалъ для работъ, отъ срока службы временнаго сооруженія. Тамъ, гдѣ срокъ службы ожидался кратковременнымъ, сооруженія возводились самаго легкаго типа: на клѣткахъ изъ шпалъ, изъ брусьевъ и проч. Малыя рѣчки перекрывались временными мостами съ пролетами въ 1 и 2 саж., на болѣе значительныхъ рѣкахъ мосты устраивались пролетами до 3-хъ саженей съ перекрытіемъ или пакетами изъ рельсъ, или особыми металлическими прокатными балками. Устройство временныхъ мостовъ вмѣстѣ съ тѣмъ давало возможность путемъ опыта удостовѣриться въ достаточности ихъ отверстій.

Кромѣ постройки временныхъ мостовъ устраивались временныя трубы изъ сухой каменной кладки съ перекрытіемъ ихъ шпалами или волнистымъ желѣзомъ. Въ мѣстахъ, гдѣ нельзя было расчитывать приступить скоро къ постройкѣ постоянныхъ трубъ, допускалась укладка временныхъ трубъ, спеціально приготовленныхъ изъ волнистаго желѣза.

Такая постановка работъ дозволяла строителямъ использовать мѣстныя условія и давала имъ полную возможность закончить временныя или постоянныя сооруженія къ сроку укладки пути.

Къ 1-му марта 1899 года земляныя работы на западной линіи производились на всемъ ея протяженіи, причемъ весною того же года были уже уложены первыя 20 верстъ отъ Харбина. Весною слѣдующаго 1900 года укладка пути была доведена до Цицикара, послѣ чего перешла за р. Нонни, на которой къ тому времени былъ устроенъ временный мостъ. Всего было уложено около 280 верстъ пути.

На восточной линіи укладка рельсъ шла одновременно отъ Харбина на востокъ и отъ границы Уссурійскаго края — на западъ. Къ укладкѣ въ первомъ направленіи было приступлено въ октябрѣ 1898 года, а къ концу слѣдующаго года открылось временное движеніе отъ Харбина до станціи Шитоухэцзы; лѣтомъ 1900 года укладка остановилась на перевалѣ Ляолинъ (въ 240 верстахъ отъ Харбина). Въ направленіи съ востока укладка началась съ Никольской вѣтви, гдѣ, какъ упоминалось выше, въ концѣ 1898 года, было открыто движеніе отъ станціи Никольскъ до станціи Гродеково. Въ январѣ 1899 года поѣзда ходили до станціи Пограничная и къ лѣту 1900 года до станціи Мулинъ (120 верстъ отъ границы).

Итого на главной линіи къ лѣту 1900 года было уложено 640 верстъ пути и исполнено около 40% земляныхъ работъ.

На Южно-Маньчжурской вѣтви укладка шла отъ Харбина на югъ, а также съ юга изъ трехъ пунктовъ: Портъ-Артура, Даліенваня и Инкоу. Работы по укладкѣ отъ Харбина начались въ 1899 году и къ декабрю того же года путь былъ уложенъ на протяженіи 125 верстъ до второго пересѣченія рѣки Сунгари. Къ укладкѣ съ юга приступлено въ 1898 году, причемъ на насыпанномъ осенью полотнѣ въ

теченіе зимы было уложено до 60 верстъ рельсоваго пути. Полное развитіе работы получили весною 1899 года, и къ январю 1900 года весь путь на протяженіи отъ Портъ-Артура до Тѣлина (510 верстъ съ вѣтвями) былъ уложенъ; къ этому времени почти всѣ малые, часть среднихъ мостовъ и большинство путевыхъ казармъ, часть постоянныхъ зданій были закончены, всѣ прибывшіе паровозы и до 1.500 вагоновъ были собраны, балластировка сплошь начата и вообще работы на южномъ отдѣленіи дороги находились въ такомъ положеніи, что къ концу 1900 года предвидѣлась возможность ихъ окончанія.

Ко времени начала постройки дороги телеграфныя сношенія Европейской Россіи съ Дальнимъ Востокомъ на громадномъ пространствѣ между Иркутскомъ и Владивостокомъ производились по единственной телеграфной линіи, проходившей чрезъ Благовѣщенскъ и Хабаровскъ. Обстоятельство это неблагопріятно отзывалось на правильности и быстротѣ телеграфныхъ сношеній съ Дальнимъ Востокомъ, такъ какъ малѣйшее поврежденіе этой единственной линіи вызывало временный перерывъ въ передачѣ телеграфной корреспонденціи. При такихъ условіяхъ скорѣйшее сооруженіе и соединеніе телеграфа Китайской Восточной желѣзной дороги съ русскимъ правительственнымъ телеграфомъ представлялось крайне необходимымъ не только для строящейся дороги, но и въ интересахъ государственныхъ. такъ какъ благодаря этому создавалась вторая, притомъ кратчайшая, телеграфная линія между Иркутскомъ и Владивостокомъ, и, что особенно важно, устанавливалось непосредственное телеграфное сообщеніе Россіи съ Квантуномъ [1]). Въ соотвѣтствіи съ этимъ, по плану сооруженія дороги, предусматривалось устройство пяти телеграфныхъ проводовъ, изъ коихъ три въ 5 мм. каждый, съ аппаратами Морзе, предназначались для

[1]) Согласно Высочайше утвержденному уставу своему (§ 3), Общество обязано устроить и эксплоатировать на всемъ протяженіи дороги телеграфъ, соединить его съ телеграфомъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, къ ней прилегающихъ, и принимать и безъ замедленія отправлять какъ сквозныя телеграммы, слѣдующія съ одной пограничной станціи дороги на другую, такъ и телеграммы, отправляемыя изъ Россіи въ Китай и обратно.

передачи служебныхъ корреспонденцій дороги, четвертый—для колокольной сигнализаціи и пятый—шестимилиметровый, обслуживаемый скородѣйствующими аппаратами Витстона, имѣлъ своимъ назначеніемъ обмѣнъ общей телеграфной корреспонденціи Россіи съ Владивостокомъ и Квантуномъ. Такъ какъ, однако, Китайское Правительство состояло съ Большимъ Сѣвернымъ (датскимъ) Телеграфнымъ Обществомъ и англійской компаніей «Eastern Extension», коимъ принадлежатъ всѣ идущіе изъ Китая телеграфные кабели, въ соглашеніи, обязывающемъ названное Правительство держать весьма высокій тарифъ за передачу депешъ въ Китай и Маньчжурію по всѣмъ телеграфнымъ линіямъ, то, при переговорахъ о сооруженіи Китайской Восточной желѣзной дороги, Китайское Правительство согласилось предоставить Обществу, по концессіонному договору, лишь право построить и эксплоатировать телеграфъ, необходимый исключительно для надобностей дороги. Впослѣдствіи, по занятіи Россіей Квантунскаго полуострова, Китайское Правительство разрѣшило Обществу передавать по его телеграфу между Россіей и Квантуномъ, кромѣ желѣзнодорожныхъ телеграммъ, также и депеши общей корреспонденціи, за плату по усмотрѣнію Общества. Во время оккупаціи въ 1900 году Маньчжуріи русскими войсками тамъ были открыты полевыя телеграфныя учрежденія, въ распоряженіе коихъ поступили мѣстныя китайскія телеграфныя линіи, а также часть желѣзнодорожныхъ проводовъ. Одновременно по телеграфу дороги сталъ производиться обмѣнъ депешъ общей корреспонденціи не только съ Квантуномъ, но и съ Владивостокомъ и Маньчжуріей, а равно въ предѣлахъ послѣдней, но окончательно вопросъ о правѣ передачи частныхъ телеграммъ по желѣзнодорожному телеграфу былъ урегулированъ особымъ соглашеніемъ съ Китайскимъ Правительствомъ лишь въ 1907 году.

Одновременно съ началомъ постройки дороги было приступлено къ сооруженію и телеграфа, причемъ, въ виду настоятельной необходимости въ телеграфныхъ сообщеніяхъ для строительной администраціи, еще до окончательнаго опредѣленія направленія линіи былъ спѣшно подвѣшенъ по предполагавшемуся направленію одинъ телеграфный проводъ на временныхъ столбахъ. Къ 1900 году на всемъ протяженіи

отъ Харбина до станціи Пограничной существовала уже постоянная телеграфная линія въ три провода; такая же линія въ два провода имѣлась также къ западу отъ Харбина на разстояніи 150 верстъ; на остальномъ протяженіи западной линіи оставался пока временный телеграфъ въ одинъ проводъ; на большей части южной линіи были подвѣшены три провода и на остальной—два провода.

Такимъ образомъ, къ лѣту 1900 года на всей линіи было уложено около 1.300 верстъ готоваго для движенія пути, не считая обходныхъ и станціонныхъ путей, а также Никольской вѣтви. Вмѣстѣ съ тѣмъ соотвѣтствующими мѣрами была обезпечена смычка пути между Никольскимъ, Харбиномъ и Портъ-Артуромъ къ осени 1900 года. Въ теченіе слѣдующаго, 1901 года, предполагалось, согласно общаго плана постройки, произвести работы, необходимыя для сдачи дороги въ 1902 году въ эксплоатацію съ тѣми недодѣлками, которыя не стѣсняли бы правильности движенія. Предположеніямъ этимъ не суждено было, однако, сбыться, такъ какъ ходъ постройки дороги былъ нарушенъ вспыхнувшими въ Маньчжуріи весною 1900 года мятежными волненіями, извѣстными подъ названіемъ «возстанія боксеровъ».

Причины, общій ходъ и наиболѣе характерныя особенности указанныхъ событій рисуются въ слѣдующихъ чертахъ.

Возникшія волненія находились въ прямой связи съ общимъ антиевропейскимъ движеніемъ, начавшимся во Внутреннемъ Китаѣ еще въ 1899 году подъ вліяніемъ пропаганды полумистической секты «и-хэ-туаней» [1]), объединившихся первоначально для активной борьбы съ вмѣшательствомъ иностранныхъ миссіонеровъ въ дѣла религіи, а впослѣдствіи объявившихъ себя врагами всѣхъ европейцевъ и всего созданнаго ими въ Китаѣ.

При попустительствѣ консервативной партіи провинціальнаго чиновничества и подъ вліяніемъ фанатическихъ агитаторовъ, и-хэ-туаньская пропаганда дѣлала быстрые успѣхи среди населенія Шаньдунской и Печилійской провинцій. Изъ разрозненныхъ попытокъ вооруженнаго

[1]) Наименованіе этой секты—въ дословномъ переводѣ «связанные взаимной вѣрностью волонтеры»—было, путемъ искаженія, превращено на англійскомъ языкѣ въ «боксеры».

сопротивленія отрядамъ, которые посылались для защиты христіанскихъ миссій и сельскихъ общинъ христіанъ-китайцевъ, и-хэ-туани вскорѣ перешли къ систематическимъ нападеніямъ на общины христіанъ-китайцевъ, а затѣмъ и на самихъ миссіонеровъ. Особенно благопріятнымъ обстоятельствомъ для возбужденія волненій явилась продолжительная засуха, царившая около двухъ лѣтъ въ сѣверной части Внутренняго Китая и разорившая не мало сельскихъ хозяйствъ. Агитаторы распространяли слухи, что бездождіе, отъ котораго страдаетъ населеніе, есть наказаніе Неба за допущеніе въ страну иностранцевъ и христіанъ, оскорбляющихъ религію Срединной Имперіи. Въ маѣ 1900 года пропаганда уже совершенно открыто выступила противъ иностранцевъ, а въ концѣ этого мѣсяца крупныя шайки вооруженныхъ боксеровъ появились въ окрестностяхъ Пекина, гдѣ сожгли нѣсколько христіанскихъ церквей, произвели разрушенія на прилегающей къ Пекину желѣзнодорожной линіи и, наконецъ, подняли мятежъ въ самой столицѣ. Нерѣшительный сперва, а потомъ двоедушный образъ дѣйствія Пекинскаго Правительства и присоединеніе къ мятежу части китайской регулярной арміи, повлекли за собою, какъ извѣстно, посылку державами, въ томъ числѣ и Россіей, въ Печилійскую провинцію военныхъ силъ, которыя 4-го іюня заняли Дагу, 30-го того же мѣсяца взяли штурмомъ Тяньцзинъ, а 1-го августа овладѣли Пекиномъ.

Признаки мятежной пропаганды въ Маньчжуріи появились впервые среди городского населенія Мукденской провинціи въ послѣднихъ числахъ мая, когда въ города Инкоу, Хайченъ и Ляоянъ прибыли изъ Печилійской провинціи первые боксерскіе проповѣдники. Въ іюнѣ пропаганда распространилась до Тѣлина, и почти одновременно призывавшія къ возстанію афиши появились въ Гиринѣ и Куаньченцзы.

Агитація и-хэ-туаней, имѣвшая нѣкоторый успѣхъ среди городской черни Мукденской провинціи, совершенно не затронула группы населенія и рабочихъ, связанныхъ съ желѣзной дорогой дѣловыми интересами; въ провинціи Гириньской она выразилась появленіемъ всего нѣсколькихъ сотенъ послѣдователей, а выставить активныхъ агитаторовъ для Цицакарской провинціи и-хэ-туани оказались не въ состояніи.

Администрація Маньчжурскихъ провинцій на первыхъ порахъ принимала мѣры противъ распространенія пропаганды, но засимъ отношеніе властей къ мятежу замѣтно измѣнилось, поводомъ къ чему послужило занятіе 4 іюня европейцами, съ участіемъ русскихъ, крѣпости Дагу.

Подъ впечатлѣніемъ этого событія Пекинское Правительство, колебавшееся дотолѣ въ своемъ отношеніи къ антиевропейскому движенію, [1]) тремя послѣдовательно изданными 8 іюня указами, объявило своимъ подданнымъ о войнѣ съ европейскими державами ради защиты Пекина и династіи. Указывая на несправедливость европейцевъ, выразившуюся, между прочимъ, въ указанномъ враждебномъ актѣ, Богдоханъ повелѣлъ перейти къ военнымъ дѣйствіямъ, дабы «рѣшить судьбу сразу». Тѣми же указами Богдоханъ призывалъ «неуязвимыхъ» и-хэ-туаней на защиту Имперіи, высказывалъ твердую надежду на успѣхъ китайскаго оружія и за вѣрную службу обѣщалъ и-хэ-туанямъ щедрыя награды по окончаніи военныхъ дѣйствій. Указы эти сдѣлались извѣстными въ Маньчжуріи лишь во второй половинѣ іюня.

Несмотря, однако, на высокое покровительство Пекина, и-хэ-туаньское движеніе даже въ предѣлахъ Мукденской провинціи, гдѣ оно болѣе ярко проявилось, не проникло вглубь народной массы и лишенная почвы пропаганда выразилась тамъ лишь двумя-тремя сравнительно ничтожными попытками противъ желѣзной дороги. Такъ, 11 іюня на перегонѣ Сунъёчэнъ-Гайчжоу на рельсы были положены шпалы, вслѣдствіе чего произошелъ сходъ поѣзда, не имѣвшій серьезныхъ послѣдствій, а 14 іюня по обѣ стороны станціи Ляоянъ толпою бунтарей произведены покушенія на линію, причемъ къ сѣверу отъ станціи были подожжены казармы и мостъ, которые сгорѣли, а на югъ отъ станціи пожаръ подожженнаго моста былъ во время замѣченъ охраной и потушенъ; незначительныя поврежденія пути и телеграфа удалось быстро

[1]) Въ Императорскихъ указахъ 16 и 17 мая 1900 года партія боксеровъ третируется какъ «шайка негодяевъ» и еще 24-го мая былъ опубликованъ указъ Богдохана, которымъ сильно порицались безпорядки, производившіеся и-хэ-туанями, и предписывались строгія мѣры противъ враждебныхъ попытокъ ихъ по отношенію къ христіанамъ и иностранцамъ.

исправить. Въ обоихъ случаяхъ злоумышленники при приближеніи желѣзнодорожной охраны обращались въ бѣгство. Съ своей стороны, китайскія власти приняли мѣры къ розыску и наказанію преступниковъ. Съ 14-го по 20 іюня болѣе покушеній на дорогу не было и общій порядокъ въ районѣ линіи ничѣмъ не нарушался.

Тѣмъ временемъ оффиціальное покровительство партіи и-хэ-туаней, выразившееся въ вышеупомянутыхъ Императорскихъ указахъ, и очевидное стремленіе центральнаго правительства развить антиевропейскую пропаганду до предѣловъ общенароднаго движенія—создало смуту и броженіе среди провинціальнаго чиновничества Маньчжуріи и, какъ это выяснилось позднѣе, было имъ принято за неоспоримое доказательство полной отмѣны прежней системы покровительства желѣзнодорожному дѣлу со стороны государственной власти. Маньчжурское чиновничество раздѣлилось на двѣ партіи, изъ коихъ консервативная высказывалась за немедленное очищеніе Маньчжуріи отъ иностранцевъ; къ послѣдней партіи принадлежали, между прочимъ, два высшихъ провинціальныхъ сановника: цзянъ-цзюнь Цицикара и фудутунъ Мукдена [1]), подъ авторитетнымъ вліяніемъ коихъ враждебное намъ настроеніе чиновничества быстро выросло, находя себѣ опору и пищу какъ въ слухахъ объ участіи Россіи въ дѣйствіяхъ противъ Дагу, такъ и въ полученныхъ свѣдѣніяхъ о мобилизаціи войскъ Приамурскаго военнаго округа.

Около 20 іюня, воспользовавшись смутнымъ броженіемъ среди чиновниковъ и арміи, фудутунъ Мукдена, человѣкъ смѣлый и фанатически настроенный, по своей иниціативѣ, но, очевидно, въ твердой надеждѣ на сочувствіе Пекина и собственную безнаказанность, двинулъ находившіяся у него въ распоряженіи военныя силы, сначала противъ Янтайскихъ копей Общества, а затѣмъ и противъ желѣзной дороги по всему ея фронту отъ Тѣлина до Инкоу. Этотъ захватъ власти удался фудутуну тѣмъ легче, что Мукденскій цзянъ-цзюнь отличался пассивностью [2]).

---

[1]) Извѣстный подъ прозвищемъ Эр-да-женя («второй большой человѣкъ»).

[2]) Существовала версія, что цзянъ-цзюнь былъ арестованъ мятежнымъ фудутуномъ.

Послѣдовавшій, въ связи съ этимъ событіемъ, указъ Богдохана (отъ 26-го іюня), дѣйствительно, содержалъ въ себѣ хотя и уклончивое, но тѣмъ не менѣе для всѣхъ понятное одобреніе активнымъ дѣйствіямъ Мукденскаго фудутуна, что послужило поощреніемъ къ дальнѣйшимъ выступленіямъ какъ для мѣстныхъ властей, такъ и для начальства другихъ провинцій.

Въ теченіе четырехъ дней (съ 21-го по 24-е іюня) желѣзнодорожная линія въ предѣлахъ Мукденской провинціи была атакована китайскими регулярными войсками на протяженіи слишкомъ двухсотъ верстъ. Подъ прикрытіемъ охранной стражи дороги, съ удивительнымъ мужествомъ и беззавѣтной храбростью отражавшей натиски китайцевъ, агенты дороги отступили къ сѣверу и къ югу отъ Мукдена, вездѣ принимая дѣятельное участіе въ стычкахъ.

Отступленіе это произошло при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

22-го іюня отправленный со станціи Ляоянъ на станцію Янтай рабочій паровозъ вернулся обратно, такъ какъ въ 9-ти верстахъ къ сѣверу отъ Ляояна горѣлъ мостъ у деревни Цукантунъ, а засѣвшіе въ деревнѣ китайцы стрѣляли по паровозу. Для тушенія пожара моста и наказанія виновныхъ былъ посланъ отрядъ охранной стражи, который, подойдя къ китайской деревнѣ, былъ встрѣченъ сильнымъ ружейнымъ огнемъ и, потерявъ 2-хъ человѣкъ убитыми и 2-хъ ранеными, вынужденъ былъ отступить. На помощь ему отправился отрядъ подъ начальствомъ полковника Мищенко, который, соединившись съ отступавшими, пошелъ на приступъ деревни и, несмотря на громадный перевѣсъ непріятеля, численностью не менѣе 500 человѣкъ при двухъ орудіяхъ, выбилъ изъ деревни китайцевъ. Въ этомъ дѣлѣ особенно отличился поручикъ Щекинъ: во главѣ 20-ти охотниковъ онъ стремительно ударилъ на флангъ деревни, продольнымъ мѣткимъ огнемъ сбилъ китайцевъ съ каменной ограды, бросился со своей командой на штурмъ и первымъ вошелъ въ деревню. Охранная стража потеряла въ этомъ бою 2 человѣкъ убитыми и 7 ранеными. Китайцы, понеся огромныя потери (около 200 человѣкъ убитыхъ и раненыхъ) и, пользуясь наступившей темнотой, бѣжали въ окрестныя горы. 23-го іюня, на разсвѣтѣ, китайцами было сдѣлано нападеніе на постъ Шахэ, гдѣ

находилось 12-ть человѣкъ охраны и 3 желѣзнодорожныхъ служащихъ. Гибель этой горсти людей, осажденныхъ большимъ китайскимъ отрядомъ, была неизбѣжна, если бы неожиданно не подошла, хотя и незначительная, но смѣлостью и рѣшительностью своею смутившая китайцевъ, помощь со станціи Айсаньцзянъ: получивъ извѣстіе о нападеніи на Шахэ, техникъ Диденко, въ сопровожденіи 9-ти человѣкъ охранной стражи и 5-ти человѣкъ служащихъ, по собственному побужденію, двинулся на паровозѣ со станціи Айсаньцзянъ на выручку Шахэ; подъ пулями онъ сдѣлалъ вылазку съ паровоза къ казармамъ, гдѣ находились защитники поста, быстрымъ и рѣшительнымъ натискомъ отбилъ осаждавшихъ его китайцевъ, несмотря на ихъ численное превосходство, вывелъ изъ казармы осажденныхъ и увезъ на паровозѣ въ Айсаньцзянъ. При совершеніи этого смѣлаго подвига убитъ дорожный мастеръ и тяжело раненъ машинистъ.

Отступленіе отъ Ляояна съ малочисленнымъ отрядомъ, состоявшимъ изъ 5 офицеровъ, 204 нижнихъ чиновъ и 104 служащихъ съ женщинами и дѣтьми, при отсутствіи желѣзнодорожнаго сообщенія, прерваннаго сожженіемъ мостовъ и порчею пути, представлялось крайне опаснымъ въ виду близости большихъ китайскихъ силъ съ артиллеріей. Поэтому, въ ожиданіи присылки подкрѣпленій съ юга, отрядъ укрѣпился въ чумномъ баракѣ, находившемся въ одной верстѣ отъ селенія Байтасы (близъ Ляояна), и приготовился къ оборонѣ. Утромъ,24-го іюня, китайцы открыли ружейный и орудійный огонь по бараку и не прекращали его до 8 часовъ вечера. Стѣны барака были пронизаны пулями и нѣсколько разъ загорались. Въ теченіе дня китайцами было выпущено не менѣе 100 артиллерійскихъ снарядовъ, но убитыхъ съ нашей стороны было всего 9 человѣкъ. Сравнительная незначительность потерь объясняется тѣмъ, что женщины и дѣти были скрыты въ погребѣ, а защитники барака сумѣли примѣниться къ огню непріятеля: когда китайцы начинали учащенно стрѣлять залпами, люди ложились за прикрытія, но какъ только стихалъ огонь или замѣчалось у непріятеля передвиженіе, тотчасъ по командѣ офицеровъ люди вставали и бѣглымъ огнемъ долго не давали китайцамъ начать снова стрѣльбу; поразительная мѣткость огня и производимыя имъ опусто-

шенія въ рядахъ китайцевъ привели къ тому, что непріятель, несмотря на свою численность, не отважился на штурмъ барака. Въ рапортѣ своемъ на имя Главнаго Начальника охранной стражи (отъ 6 іюля 1900 года за № 1180) полковникъ Мищенко, свидѣтельствуя о высокой доблести и самоотверженіи, оказанныхъ офицерами и нижними чинами охранной стражи въ этомъ дѣлѣ, между прочимъ, заявляетъ: «24-го іюня многіе изъ служащихъ, ставъ по стѣнамъ съ ружьями въ рукахъ, мужествомъ своимъ и храбростью могли служить высокимъ примѣромъ нижнимъ чинамъ». Недостатокъ патроновъ, въ связи съ сильнымъ утомленіемъ людей, выдержавшихъ въ три дня два боя и измученныхъ почти безсмѣнной сторожевой службой въ теченіе послѣднихъ недѣль, дѣлали дальнѣйшую оборону въ баракѣ невозможною, а потому было рѣшено покинуть его. Ночью отрядъ вышелъ черезъ проломъ въ стѣнѣ барака и направился къ посту Шахэ, откуда, послѣ небольшого отдыха, двигался всю ночь по неубраннымъ полямъ и пахотѣ. Уцѣлѣвшія лошади были отданы подъ раненыхъ, женщинъ и дѣтей. Сдѣлавъ въ одну ночь 30 верстъ, отрядъ на слѣдующій день (25-го іюня) пришелъ въ Айсаньцзянъ, куда въ это время прибыли высланные на помощь съ юга сотня охранной стражи и отрядъ кавалеріи, численностью въ 110 человѣкъ изъ состава войскъ Квантунской области. Въ Айсаньцзянѣ простояли нѣсколько дней въ ожиданіи, не подойдутъ ли партіи служащихъ и чиновъ охраны со ст. Мукденъ и сосѣднихъ съ нею. 29 іюня съ сѣвера показались непріятельскіе разъѣзды и одновременно начальникъ станціи Хайченъ далъ знать, что мѣстный ди-фанъ-гуань, относившійся доброжелательно къ дорогѣ, смѣненъ и на его мѣсто прибылъ другой съ 2.000 китайскихъ солдатъ съ приказаніемъ сжечь станціи и разрушать дорогу. Это заставило полковника Мищенко отступить къ станціи Хайченъ, куда онъ прибылъ, послѣ перестрѣлки въ пути, 30-го іюня утромъ. Вскорѣ сюда же пришла 7-я рота Восточно-Сибирскаго полка. Здѣсь произошло нѣсколько крупныхъ стычекъ съ китайцами, причемъ гор. Хайченъ былъ обстрѣленъ при участіи присланной изъ Дашицяо полубатареи изъ состава Квантунскихъ войскъ, послѣ чего наши части стянулись къ ст. Дашицяо. За время отступленія отъ Ляояна потери отряда пол-

ковника Мищенко составили 5 служащихъ и 50 человѣкъ охранной стражи.

Еще болѣе тяжелыя испытанія выпали на долю отряда, выступившаго изъ Мукдена.

22 іюня между станціями Мукденъ и Ляоянъ прервалось телеграфное сообщеніе и подожженъ былъ мостъ. Для возстановленія телеграфа и тушенія пожара со станціи Мукденъ отправилась партія служащихъ и рабочихъ съ инженеромъ Верховскимъ и 15 человѣкъ охранной стражи, подъ начальствомъ поручика Валевскаго, но, встрѣтивъ вооруженное сопротивленіе значительнаго китайскаго отряда, вынуждена была вернуться назадъ. Ожидая нападенія, избрали для обороны, такъ же какъ и въ Ляоянѣ, чумные бараки, укрѣпленные земляными работами. Въ нихъ и на мосту рѣки Хуаньхэ сосредоточились служащіе и охрана, въ числѣ одного офицера, 30 нижнихъ чиновъ и 21 служащихъ. Къ нимъ во время начавшейся уже перестрѣлки пробилась кучка русскихъ въ 12 человѣкъ съ сосѣдней станціи Цайлопу. 23 іюня утромъ грянулъ первый пушечный выстрѣлъ и началась бомбардировка барака изъ 4 орудій. Удачныя распоряженія поручика Валевскаго и мѣткая стрѣльба защитниковъ барака по орудійной прислугѣ наносили большой вредъ китайцамъ и долго дѣлали ихъ усилія безуспѣшными. Китайцы были нѣсколько разъ отбиты и къ вечеру огонь стихъ. Потери дня составили: двое раненыхъ и 1 убитый. Держаться въ укрѣпленіи противъ артиллеріи дольше не представлялось возможнымъ. Поэтому въ ночь на 24 іюня, воспользовавшись темнотою, отрядъ, въ составѣ котораго были 2 женщины, переодѣтыя въ мужскіе костюмы, выступилъ по направленію къ Ляояну. На 15 верстѣ произошло первое столкновеніе съ китайцами, которое, благодаря мѣткому огню охранниковъ съ удачно выбранной позиціи, окончилось бѣгствомъ китайцевъ. Близъ станціи Суѣтунъ передовой разъѣздъ казаковъ былъ встрѣченъ залпомъ изъ засады. Казаки спѣшились и въ свою очередь открыли огонь. Отрядъ занялъ позицію и залегъ за прикрытіями. Завязалась горячая перестрѣлка. Къ вечеру китайцы усилили огонь и, пользуясь своимъ численнымъ превосходствомъ, обошли отрядъ съ трехъ сторонъ. Благодаря распорядительности поручика Валевскаго и отчаянной храбрости

охранниковъ, отряду удалось прорваться далѣе къ югу, проложивъ себѣ дорогу штыками. Мучимый голодомъ и жаждою, изнемогая отъ усталости, отрядъ 26 іюня приблизился къ Ляояну, укрывшись на заросшемъ кустарникомъ островкѣ на рѣкѣ Тайцзы. Отсюда инженеромъ Верховскимъ съ тремя солдатами была совершена рекогносцировка въ Ляоянъ, обнаружившая, что русскіе оставили его и что станціонныя постройки горятъ. Такъ какъ двигаться дальше по линіи, занятой китайскими войсками, было невозможно, а идти по рѣкѣ Тайцзы и затѣмъ по рѣкѣ Ляохэ къ Инкоу также было опасно, въ виду возможности встрѣтиться съ перевозимыми по этимъ рѣкамъ на джонкахъ китайскими войсками, то рѣшено было идти на Корею. Къ вечеру отрядъ былъ открытъ китайскими солдатами, выстрѣлами коихъ одинъ казакъ былъ убитъ, а другой раненъ. Отбивъ атаку китайцевъ, отрядъ подъ покровомъ ночи успѣлъ удалиться и всю ночь шелъ по направленію къ Кореѣ. 28 іюня, перейдя заграждавшій дорогу горный хребетъ и спустившись въ ущелье, отрядъ попалъ въ засаду. Здѣсь, обстрѣливаемая съ окружающихъ высотъ китайцами, команда потеряла своего доблестнаго начальника—поручика Валевскаго. Со смертью его отлетѣлъ духъ, объединявшій отрядъ, и въ средѣ его начался разладъ. Бо́льшая часть рѣшила продолжать путь на Корею, остальные, къ которымъ принадлежалъ инженеръ Верховскій, считали болѣе безопаснымъ идти на Инкоу. Первая партія, состоявшая изъ 58 человѣкъ [1]), послѣ долгаго пути, полнаго испытаній и лишеній, подвергаясь безпрестаннымъ нападеніямъ, достигла 8 іюля береговъ рѣки Ялу и, переправившись черезъ нее, была радушно принята корейцами, послѣ чего была переправлена попеченіемъ русской Миссіи въ Портъ-Артуръ. Кромѣ поручика Валевскаго, отрядъ этотъ за время пути потерялъ 14 человѣкъ: 10 нижнихъ чиновъ и 4 служащихъ. Въ Корею, въ концѣ концовъ, пробралось, испытавъ еще бо́льшія бѣдствія, нѣсколько человѣкъ изъ второй партіи. Отдѣлившійся отъ нихъ инженеръ Верховскій и его спутники—два нижнихъ чина охраны и старшій рабочій—пропали безъ вѣсти.

---

[1]) Подъ начальствомъ унтеръ-офицера Пилипенко.

Пока происходили на югѣ описываемыя событія, въ Цицикарской провинціи, какъ подтверждается захваченною перепискою мѣстныхъ военныхъ властей, къ этому времени ни одного и-хэ-туаня не появлялось. Равнымъ образомъ установлено, что до середины іюня никакихъ военныхъ приготовленій въ названной провинціи не дѣлалось и первые шаги мѣстныхъ китайскихъ властей въ этомъ направленіи совпадаютъ по времени съ объявленіемъ мобилизаціи Приамурскаго округа. Въ одинъ и тотъ же день, а именно 15 іюня, Главнымъ Инженеромъ были получены двѣ телеграммы: одна отъ генерала Гродекова о мобилизаціи Приамурскаго округа, другая отъ Цицикарскаго цзянъ-цзюня, съ выраженіемъ тревоги по поводу военныхъ мѣропріятій Россіи. Указывая, что посылка русскихъ отрядовъ можетъ вызвать серьезныя волненія среди невѣжественнаго населенія, и безъ того уже напуганнаго пекинскими событіями, цзянъ-цзюнь просилъ не посылать нашихъ отрядовъ и одновременно съ этимъ предупреждалъ, что онъ самъ командировалъ партію китайскихъ солдатъ повсюду въ окрестности линіи, дабы поддержать порядокъ и имѣть возможность «оказать желѣзной дорогѣ самое внимательное покровительство».

Вслѣдъ засимъ отъ агентовъ дороги стали поступать сообщенія о наборѣ солдатъ и лошадей, о закупкахъ провизіи въ Цицикарѣ и его окрестностяхъ, а также объ увеличеніи численности китайскихъ постовъ въ мѣстахъ обычныхъ стоянокъ въ окрестностяхъ линіи.

Вооруженія эти, однако, не имѣли вначалѣ агрессивнаго характера и являлись скорѣе мѣрой предосторожности въ ожиданіи событій, размѣра и значенія коихъ никто не могъ предвидѣть. Такими они представлялись лицамъ, находившимся въ это время въ непосредственныхъ сношеніяхъ съ цзянъ-цзюнемъ; такими же рисуются они и на основаніи захваченныхъ китайскихъ документовъ. Такъ, напримѣръ, въ телеграммѣ 22 іюня, проживавшій въ Фуляэрди начальникъ 6 и 7 участковъ линіи доносилъ: «Мои отношенія къ Шоу (имя Цицикарскаго цзянъ-цзюня) все время очень хороши, онъ исполняетъ всѣ мои просьбы и ничего открыто не принималъ ни противъ насъ, ни противъ дороги. Судя по событіямъ здѣсь, я думаю, что работы пойдутъ хорошо и что могутъ быть препятствія только въ томъ случаѣ, если что нибудь явится

извнѣ, или мы сдѣлаемъ что либо такое, что можетъ быть принято за враждебныя дѣйствія». Изъ той же телеграммы, между прочимъ, видно, что около 20 іюня цзянъ-цзюнь получилъ телеграмму Ли-хунъ-чжана, въ которой рекомендовалось «поддержать порядокъ на желѣзной дорогѣ, чтобы не оскорбить единственное дружественное государство, такъ какъ тогда дѣла Китая могутъ принять очень дурной оборотъ». Далѣе, захваченный у взятаго въ плѣнъ командира отряда цицикарскихъ войскъ циркуляръ цзянъ-цзюня отъ 16 іюня, объявляя о разрывѣ Китая съ иностранными государствами, предписываетъ тѣмъ не менѣе готовиться не къ нападенію, а къ оборонѣ, такъ какъ «Цицикарская провинція находится на окраинѣ и желѣзная дорога тянется по ней на большое пространство», почему «тѣмъ болѣе надо принять мѣры къ защитѣ (охранѣ, оборонѣ), чтобы этимъ устранить могущія быть случайности».

Первымъ рѣшительнымъ шагомъ со стороны китайскихъ войскъ Цицикарской провинціи было нападеніе китайскаго отряда 5 іюля на русскіе береговые посты близъ Айгуня. Весьма характерно, что предписаніе Цицикарскаго цзянъ-цзюня на имя командира вышеупомянутаго отряда начинается съ указанія на то, что «китайцы, находившіеся въ Россіи, были вогнаны въ рѣку Хуаньхэ (Зея) и утонули во множествѣ».

Когда служащіе и охрана 6-го и 7-го участковъ, получивъ приказаніе оставить линію, начали 29 іюня отступать къ Харбину, то находившіяся на линіи китайскія войска отнеслись къ уходу желѣзнодорожныхъ агентовъ почти индифферентно и, хотя не оказали никакого содѣйствія для усмиренія толпы, бросившейся грабить контору и кассу, но сами не приняли активнаго участія въ грабежѣ, который потому былъ сравнительно легко прекращенъ.

Также болѣе или менѣе благополучно отступилъ къ западной границѣ персоналъ 5-го участка, начальникъ коего въ донесеніи своемъ, между прочимъ, пишетъ: «27-го іюня, въ 7 часовъ вечера, явился ко мнѣ генералъ Пао съ китайскимъ чиновникомъ, котораго представилъ, какъ своего помощника, только что пріѣхавшаго изъ Цицикара и привезшаго хорошія вѣсти отъ цзянъ-цзюня, а именно, что цзянъ-цзюнь приказалъ относиться къ русскимъ хорошо, такъ какъ стало извѣст-

нымъ, что при взятіи Дагу русскіе не участвовали». И дѣйствительно, если отрядъ служащихъ помянутаго участка добрался до границы съ сравнительно малыми потерями, то это произошло, главнымъ образомъ, благодаря содѣйствію со стороны двухъ вышеупомянутыхъ старшихъ китайскихъ начальниковъ, приложившихъ все стараніе, чтобы удержать отъ грабежа и насилія своихъ мало дисциплинированныхъ солдатъ, взволнованныхъ слухами о войнѣ между Китаемъ и Россіей. Сравнительно благополучному исходу дѣла способствовало также образцовое хладнокровіе и самоотверженное поведеніе стоявшихъ во главѣ отступавшаго отряда инженера Оффенберга и капитана Смольянникова, которые сдѣлали, съ своей стороны, все возможное для поддержанія порядка и мирныхъ сношеній съ китайцами, а также взаимное довѣріе, которое, несмотря на смутное время, всетаки сохранено было въ личныхъ отношеніяхъ между чинами желѣзнодорожной администраціи и представителями мѣстной китайской власти.

Отношеніе къ возникшему мятежному движенію властей третьей Маньчжурской провинціи характеризуется всеподданнѣйшимъ докладомъ Гириньскаго цзянъ-цзюня отъ 28-го іюня 1900 года. Проводя въ немъ мысль о заключеніи съ Россіей тѣснаго союза, цзянъ-цзюнь, между прочимъ, высказывалъ: «способъ дѣйствій трехъ восточныхъ (Маньчжурскихъ) провинцій необходимо долженъ отличаться отъ дѣйствій южнаго Китая. Россія имѣетъ свои земли въ двухъ частяхъ свѣта—Европѣ и Азіи, и вездѣ по сосѣдству съ нами; Россія какъ бы лежитъ у насъ на спинѣ. Теперь строится во всѣхъ трехъ провинціяхъ Восточная желѣзная дорога,—это уже ставитъ Россію въ еще большее соприкосновеніе съ Китаемъ, («она касается локтей и подъ мышками»). Это совсѣмъ иное положеніе, чѣмъ съ другими государствами, находящимися отъ Китая за многими океанами. Русскіе огромную денежную сумму положили на постройку желѣзной дороги въ трехъ восточныхъ провинціяхъ; они прекрасно понимаютъ, что нельзя бить мышь, кокорая ѣстъ съ дорогого блюда, не разбивъ этого блюда. Поэтому они сами не захотятъ порвать съ нами отношеній и навѣрно помогутъ намъ». Несмотря на отвагу, какую проявилъ Гириньскій цзянъ-цзюнь, открыто изложивъ Богдохану свои завѣдомо непопулярные въ данный

моментъ взгляды, все же вліяніе Пекина не могло не отразиться на послѣдующихъ событіяхъ.

Военныя приготовленія въ Гириньской провинціи, какъ и въ Цицикарской, совпадаютъ съ объявленіемъ мобилизаціи Приамурскаго округа, т. е. относятся къ среднимъ числамъ іюня. 22 того же мѣсяца управленіемъ дороги было получено донесеніе изъ Ажехэ, что въ городъ прибылъ изъ Гириня отрядъ китайскихъ солдатъ во главѣ съ офицерами, которые приступили къ набору новобранцевъ и къ вооруженію ихъ ружьями новыхъ и старыхъ системъ. Одновременно Главный Инженеръ получилъ письмо отъ Гириньскаго цзянъ-цзюня, въ которомъ говорилось, что Харбинъ, какъ важный во всѣхъ отношеніяхъ пунктъ, нуждается въ защитѣ отъ непредвидѣнныхъ случайностей, для чего и посланъ особый полкъ имперскихъ китайскихъ солдатъ подъ командой генерала Пао-линъ, спеціально для защиты Харбина. Находя близкое сосѣдство китайскихъ солдатъ нежелательнымъ, Главный Инженеръ просилъ оставить людей генерала Пао-линъ въ городѣ Ажехэ, что и было немедленно исполнено безъ всякихъ оговорокъ. Въ то же время, получивъ телеграмму отъ Ли-хунъ-чжана о необходимости сохранить порядокъ на строящейся линіи [1]), цзянъ-цзюнь, путемъ расклеенныхъ во всѣхъ городахъ афишъ, оповѣстилъ населеніе провинціи, что Китай съ Россіей находится въ тѣхъ же дружественныхъ отношеніяхъ, какъ и ранѣе, что начатая въ Дагу и Тяньцзинѣ война ничуть не касается русскихъ, что желѣзная дорога строится совмѣстно русскими и китайцами и что враждебное отношеніе къ дорогѣ можетъ повредить не только русскимъ, но и собственному государству. Но уже 28 іюня въ Гиринѣ былъ объявленъ Императорскій указъ, въ которомъ подданные Богдохана призывались къ дружному нападенію на европейцевъ для спасенія Императорскаго дома Дайцинъ. Вслѣдъ за этимъ указомъ командованіе надъ войсками Гириньской провинціи было поручено вновь назначенному изъ Пекина генералу Мину, принадлежавшему къ числу ненавистниковъ всего европейскаго.

---

[1]) Аналогичную, очевидно, той, которая была, какъ упомянуто выше, одновременно получена Цицикарскимъ цзянъ-цзюнемъ.

29-го іюня русскіе служащіе, получивъ предупрежденіе отъ самого цзянъ-цзюня о происшедшихъ перемѣнахъ и о прямой опасности, грозящей русской колоніи, принуждены были покинуть Гиринь.

Несмотря на происшедшій, такимъ образомъ, подъ непосредственнымъ давленіемъ Пекина, переворотъ въ образѣ дѣйствія властей Гириньской провинціи, имѣвшій, между прочимъ, своимъ послѣдствіемъ рядъ нападеній отдѣльныхъ китайскихъ воинскихъ отрядовъ на отступавшіе изъ Гириня, Тѣлина и Ажехэ къ Харбину отряды охранной стражи и служащихъ дороги,—власти эти, тѣмъ не менѣе, сумѣли удержать свои войска отъ нападенія на Харбинъ, которое было организовано и произведено только въ серединѣ іюля по иниціативѣ Цицикарскаго цзянъ-цзюня Шоу, причемъ гириньскія войска, занимавшія тогда позиціи на разстояніи 10 верстъ отъ Харбина, по приказанію Гириньскаго цзянъ-цзюня, не тронулись со своихъ мѣстъ и этимъ значительно облегчили задачу обороны русскаго поселенія.

Изъ приведенной краткой схемы возникновенія безпорядковъ въ Маньчжуріи явствуетъ: 1) что боксерская пропаганда была совершенно безсильной вызвать въ этомъ краѣ сколько нибудь серьезное движеніе среди народныхъ массъ и, такимъ образомъ, непосредственной опасности для дороги не представляла, и 2) что дорога пострадала отъ внезапнаго нападенія китайскихъ войскъ, руководимыхъ представителями консервативныхъ партій провинціальнаго чиновничества, въ согласіи съ указаніями Пекинскаго правительства, причемъ рѣшающее въ семъ дѣлѣ значеніе имѣли отнюдь не какіе либо факты, связанные съ нашимъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ въ Маньчжуріи, а событія, внѣ предѣловъ ея совершавшіяся.

Полная неожиданность происшедшаго 21 іюня нападенія китайскихъ регулярныхъ войскъ на дорогу подтверждается непосредственными впечатлѣніями мѣстныхъ представителей желѣзнодорожной администраціи, которые находились въ постоянномъ общеніи съ туземнымъ населеніемъ, рабочими и мѣстными властями. Еще 20 іюня, т. е. наканунѣ отступленія передъ превосходными силами китайскихъ войскъ, внезапно обрушившихся на дорогу, начальникъ южнаго отдѣленія инженеръ Гиршманъ и начальникъ охраны южной линіи полковникъ Ми-

щенко, уполномоченные, при надобности, просить Командующаго войсками Квантунской области о помощи со стороны означенныхъ войскъ, признавали мѣрой вполнѣ достаточной—занятіе русскими войсковыми частями лишь южной части линіи до Инкоу, съ тѣмъ, чтобы освободившейся охраной усилить сѣверную часть отъ Инкоу до Тѣлина. О томъ же свидѣтельствуетъ перехваченное разъѣздомъ охранной стражи письмо чжи-фу города Куаньченцзы на имя делегата Харбинскаго желѣзнодорожнаго бюро Юань. Въ письмѣ этомъ, посланномъ 29 іюня, находимъ слѣдующія строки: «Я получилъ вчера телеграмму отъ Мукденскаго цзянъ-цзюня, который, сообщая, что война объявлена и въ этой провинціи, приказалъ мнѣ сдѣлать приготовленія для защиты и нападенія, потому что нельзя болѣе полагаться на дружбу. Городъ моего округа очень обширенъ, и я имѣю намѣреніе скорѣе собрать полкъ солдатъ, чтобы защитить городъ. Увы, я никогда не предполагалъ, чтобы положеніе могло измѣниться такъ внезапно... Гириньскій цзянъ-цзюнь еще приказываетъ защищать желѣзную дорогу, какъ въ прежніе годы. Я не вижу, имѣютъ ли русскіе дѣйствительное намѣреніе объявить намъ войну, я прошу Васъ навести справки и сообщить мнѣ».

Для надлежащей оцѣнки этого документа необходимо отмѣтить, что Куаньченцзы самый большой торговый городъ Гириньской провинціи, и что должность «чжи-фу» Куаньченцзы считается старше, чѣмъ должность чжи-фу самого Гириня. Занимавшій тогда этотъ постъ чиновникъ по имени Сѣ принадлежалъ къ консервативной партіи и ранѣе относился къ желѣзной дорогѣ не особенно сочувственно. Заявленіе, что онъ никогда не предполагалъ, чтобы положеніе могло измѣниться такъ внезапно, указываетъ на безпочвенность высказывавшагося въ свое время мнѣнія, что нападеніе на русскихъ и желѣзную дорогу являлось результатомъ обширнаго заговора, выполненнаго по опредѣленному, заранѣе подготовленному плану. Если бы таковой планъ дѣйствительно существовалъ, то правитель одного изъ крупнѣйшихъ городовъ Маньчжуріи, расположеннаго притомъ на самой желѣзной дорогѣ и въ 250 верстахъ отъ Мукдена, гдѣ событія къ тому времени уже широко развернулись, былъ бы, конечно, поставленъ о такомъ

планѣ въ извѣстность, а не былъ бы вынужденъ въ критическую минуту посылать къ пріятелю въ Харбинъ за справками о положеніи дѣлъ.

При свободѣ личныхъ сношеній между китайскимъ населеніемъ и агентами дороги, при наличности значительнаго числа офицеровъ охранной стражи, посѣщавшихъ китайскіе города, систематическія приготовленія, конечно, были бы во время замѣчены и не оставлены безъ надлежащаго обслѣдованія. Въ дѣйствительности такихъ приготовленій не было. Солдаты спѣшно набирались среди подонковъ городского населенія, начиная со второй половины іюня, т. е. послѣ мобилизаціи войскъ Приамурскаго округа и послѣ полученія Императорскаго указа 8 іюня. Солдатъ вооружали разнокалиберными ружьями всевозможныхъ системъ, среди которыхъ попадалось очень мало новѣйшихъ малокалиберныхъ ружей. Въ числѣ артиллерійскихъ трофеевъ русскихъ войскъ въ Маньчжуріи насчитывается два-три десятка хорошихъ орудій новѣйшей системы разнаго калибра, но наряду съ этимъ, бо́льшая часть отбитыхъ пушекъ принадлежитъ къ устарѣлымъ образцамъ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годовъ. При взятіи отрядомъ генерала Сахарова крѣпости Баянту, назначенной для прегражденія плаванія по Сунгари ниже Саньсина, прекрасныя дальнобойныя крѣпостныя пушки большого калибра найдены не только установленными, но всѣ части установокъ разрозненными и заржавленными. Очевидно, уже нѣсколько лѣтъ эти орудія оставались безъ надзора и ухода. Всѣ эти факты убѣдительно говорятъ противъ предположенія о систематическихъ приготовленіяхъ къ нападенію.

При подозрительномъ вниманіи, съ которымъ китайскія власти относились къ операціямъ нашихъ войскъ при Дагу и къ мобилизаціи Приамурскаго округа, представлялось настоятельно необходимымъ воздержаться, до послѣдней крайности, отъ всякаго шага, который могъ быть истолкованъ какъ нарушеніе правовыхъ отношеній и обязывалъ бы китайскихъ властей, по чувству долга и по силѣ права, защищаться отъ иноземнаго вторженія. Надлежало прежде испытать всѣ способы миролюбиваго воздѣйствія на мѣстную администрацію, устраняя тщательно всякіе поводы къ возникновенію случайныхъ столкновеній.

Съ этой точки зрѣнія какъ желѣзнодорожною администраціею,

такъ и б. Министромъ Финансовъ, признавалось желательнымъ воздержаться отъ ввода въ Маньчжурію русскихъ воинскихъ частей. При невозможности, за отсутствіемъ средствъ сообщенія, въ короткое время занять русскими войсками все огромное протяженіе линіи, пролегающей вблизи пунктовъ расположенія многочисленныхъ знаменныхъ войскъ Маньчжуріи и земской милиціи, приходилось считаться съ тѣмъ, что введеніе русскихъ отрядовъ для защиты наиболѣе угрожаемой части дороги, несомнѣнно, послужило бы сигналомъ для враждебныхъ дѣйствій китайской администраціи и войскъ противъ желѣзной дороги на всемъ остальномъ ея протяженіи и вмѣстѣ съ тѣмъ неминуемо вызвало бы среди туземцевъ взрывъ ненависти къ русскому населенію. Въ сознаніи тѣхъ исключительныхъ по важности послѣдствій, которыя должны были наступить вслѣдъ за введеніемъ въ Маньчжурію нашихъ войскъ, и наблюдая вполнѣ удовлетворительное—вплоть до событій 21—24 іюня—отношеніе администраціи всѣхъ трехъ провинцій къ интересамъ дороги и ко всѣмъ требованіямъ ея управленія, вполнѣ дружелюбное отношеніе къ русскимъ мѣстнаго населенія и безукоризненный порядокъ среди рабочихъ-китайцевъ,—администрація дороги отдавала предпочтеніе усиленію средствъ защиты путемъ увеличенія охранной стражи дороги, причемъ для ускоренія ходатайствовала о пополненіи рядовъ охраны безсрочно-отпускными изъ войскъ Приамурскаго военнаго округа. Къ сожалѣнію, осуществленіе этой мѣры, въ связи съ послѣдовавшимъ 10 іюня объявленіемъ мобилизаціи названныхъ войскъ, встрѣтило затрудненія; между тѣмъ, событія развивались съ такою быстротою, что, когда на приведеніе ея въ исполненіе послѣдовало разрѣшеніе, пришлось отказаться отъ этой мысли и прибѣгнуть къ крайнему средству—срочной посылкѣ изъ того же округа войсковыхъ частей.

До тѣхъ поръ, пока послѣднее рѣшеніе не было принято и надежда на сохраненіе нормальныхъ отношеній съ мѣстными властями не была потеряна, управленіе дороги принимало всѣ мѣры къ разсѣянію волнующихъ ихъ слуховъ. Такъ, высшимъ чинамъ китайской администраціи была, между прочимъ, объявлена телеграмма б. Министра Финансовъ отъ 11 іюня слѣдующаго содержанія: «Никакой войны

Россія объявлять Китаю не намѣрена. Дѣйствія нашихъ военныхъ силъ около Пекина направлены исключительно къ подавленію народныхъ безпорядковъ и къ поддержанію Китайскаго Правительства, которое, къ сожалѣнію, само не потушило возстанія. По Высочайшимъ Его Величества указаніямъ, Русское Правительство считаетъ необходимымъ продолжать придерживаться въ своихъ отношеніяхъ къ Китаю той дружелюбной политики, которой оно постоянно и неизмѣнно держалось». На тревожные запросы цзянъ-цзюней по поводу слуховъ о движеніи нашихъ войскъ въ Маньчжурію разъяснялось, что мобилизація Приамурскаго округа вызвана необходимостью оказать помощь Китайскому Правительству для подавленія мятежа въ Печилійской провинціи, а вовсе не намѣреніемъ послать войска въ Маньчжурію, такъ какъ Русское Правительство не ищетъ завоеваній и заботится лишь о возстановленіи нарушеннаго порядка.

22 іюня изъ донесеній, полученныхъ отъ начальника южнаго отдѣленія и отъ представителя управленія дороги при Гириньскомъ цзянъ-цзюнѣ, впервые выяснилось, что въ отношеніяхъ къ желѣзнодорожному предпріятію среди чиновъ китайской администраціи произошелъ неожиданный и крутой поворотъ. Приходилось считаться уже не съ движеніемъ предводимой и-хэ-туанями черни, а съ неожиданной опасностью вооруженнаго нападенія на дорогу китайскихъ регулярныхъ войскъ. При такихъ условіяхъ, для защиты линіи и жизни агентовъ оставалось лишь прибѣгнуть къ содѣйствію войскъ Приамурскаго округа. Отправивъ въ тотъ же день телеграмму съ просьбою о высылкѣ военныхъ отрядовъ на помощь Харбину и для занятія восточнаго отдѣленія, управленіе дороги въ своихъ послѣдующихъ сношеніяхъ съ китайскими властями старалось лишь выиграть время и, по возможности, отдалить неизбѣжный моментъ оставленія линіи, принимая одновременно всѣ мѣры для удержанія на мѣстѣ линейной администраціи.

25 іюня Главнымъ Инженеромъ было получено предложеніе Мукденскаго цзянъ-цзюня, поддержанное двумя другими маньчжурскими цзянъ-цзюнями—Цицикарскимъ и Гириньскимъ—о томъ, чтобы агентамъ дороги предписано было сдать все желѣзнодорожное имущество

китайскимъ чиновникамъ, а самимъ подъ конвоемъ китайскихъ солдатъ удалиться изъ предѣловъ Маньчжуріи. На это предложеніе инженеръ Юговичъ немедленно далъ слѣдующій телеграфный отвѣтъ: «Согласно договору съ Китайскимъ Правительствомъ, русскіе обязаны строить желѣзную дорогу; для этого они пріѣхали въ Маньчжурію, гдѣ находятся три года и всегда были въ наилучшихъ отношеніяхъ съ населеніемъ. Теперь въ Мукденской провинціи возстали боксеры, которые напали на китайцевъ-христіанъ, на желѣзную дорогу, на русскихъ рабочихъ, на охрану и инженеровъ, а мукденскіе чиновники своевременно не приняли мѣръ для огражденія русскихъ отъ нападенія. Чтобы устранить безпорядки, цзянъ-цзюнь Мукдена обязанъ немедленно истребить бунтовщиковъ, а если онъ не можетъ сдѣлать этого собственными силами, то долженъ обратиться за помощью къ дружественному Русскому Правительству въ лицѣ Главнаго Начальника Квантунской области, находящагося въ Портъ-Артурѣ. Цзянъ-цзюнь Мукдена не имѣетъ права предлагать русскимъ оставить постройку дороги, потому что дорога строится по соглашенію двухъ Императоровъ, Россійскаго и Китайскаго. Я вижу, что цзянъ-цзюнь Мукдена позабылъ долгъ вѣрной службы своему государю, позволивъ себѣ сдѣлать подобное предложеніе подданнымъ дружественнаго Русскаго Государства, работающимъ въ Маньчжуріи надъ сооруженіемъ линіи на пользу обѣихъ странъ. Очевидно, только изъ страха передъ возставшими мятежниками сдѣлалъ цзянъ-цзюнь столь тяжелые проступки передъ долгомъ службы и долгомъ чести. Совѣтую ему стряхнуть съ себя это низкое чувство страха передъ боксерами, прогнать окружающихъ его дурныхъ совѣтниковъ и клеветниковъ, мужественно стать самому во главѣ солдатъ, не зараженныхъ мятежомъ и съ помощью русскихъ начальниковъ Квантуна, уничтоживъ мятежниковъ, возстановить порядокъ».

Подобныя заявленія представителей китайской власти, а также поступившія одновременно свѣдѣнія о повсемѣстномъ сосредоточеніи китайскихъ войскъ въ окрестностяхъ линіи и готовящемся нападеніи ихъ на многіе пункты дороги, въ томъ числѣ и на самый Харбинъ, выяснили, что дальнѣйшее пребываніе на мѣстахъ желѣзнодорожныхъ

служащихъ, подъ прикрытіемъ сравнительно слабыхъ частей охраны, представлялось совершенно невозможнымъ. Поэтому 27 іюня было приказано сосредоточить въ Харбинѣ охрану и служащихъ центральныхъ участковъ и, сохранивъ на мѣстѣ лишь восточное отдѣленіе и часть южнаго отъ Дашицяо къ Портъ-Артуру, весь остальной линейный составъ передвинуть къ русской границѣ.

Служащіе и чины охраны ближайшихъ къ Харбину участковъ, а также съ 6 и 7 участковъ главной линіи, прилегающихъ къ Цицикару, успѣли безъ особыхъ сравнительно затрудненій сосредоточиться въ Харбинѣ. Злоключенія отрядовъ, отступавшихъ отъ Мукдена и Ляояна на югъ, описаны уже выше.

Отряды, отступавшіе изъ Гириня и Тѣлина, встрѣчая сопротивленіе, съ оружіемъ въ рукахъ проложили себѣ путь къ Харбину, куда прибыли 6 іюля; къ тому же времени, благодаря образцовой выдержкѣ чиновъ администраціи и охраны, передвиженіе къ границѣ Забайкалья остальныхъ отрядовъ главной линіи выполнено при умѣренныхъ потеряхъ въ людяхъ.

Предусматривая громадныя осложненія при составленіи строительнаго отчета, въ случаѣ потери документовъ, а также возможность въ этомъ случаѣ нареканій и сомнѣній въ правильности произведенныхъ расходовъ, Главный Инженеръ отдалъ самое категорическое распоряженіе—при отступленіи съ линіи прежде всего спасать документы.

Исполняя указанное распоряженіе Главнаго Инженера, служащіе на участкахъ въ большинствѣ случаевъ выступали буквально въ томъ платьѣ, которое было на нихъ, бросали все свое имущество и деньги въ слиткахъ серебра, не запасались даже провіантомъ, но за то успѣли своевременно вывезти документы отчетности и доставить ихъ въ цѣлости, несмотря на всю опасность похода подъ выстрѣлами китайцевъ. Такъ, напримѣръ, отрядъ штабсъ-капитана Ржевуцкаго и участокъ инженера Казы-Гирея оставили Тѣлинъ черезъ три часа по полученіи приказанія, причемъ бросили рѣшительно все имущество служащихъ, даже отбитые у китайцевъ свыше 100.000 ланъ серебра. Во время отступленія, сопровождавшагося непрерывными стычками, въ коихъ одиннадцать человѣкъ были убиты и тридцать два ранены, женщины,

дѣти и легко раненые шли, за отсутствіемъ подводъ, ускореннымъ маршемъ триста верстъ пѣшкомъ, для того, чтобы спасти документы, которые слѣдовали на подводахъ и были въ цѣлости доставлены въ Харбинъ.

9 іюля, вслѣдствіе предложенія со стороны Цицикарскаго цзянъ-цзюня Шоу о безпрепятственномъ пропускѣ изъ Харбина всѣхъ женщинъ, дѣтей и безоружныхъ мужчинъ, желающіе были отправлены на двухъ пароходахъ и шести баржахъ до Хабаровска, куда и прибыли вполнѣ благополучно.

Такимъ образомъ къ 13 іюля, когда Цицикарскій цзянъ-цзюнь, переправивъ свои войска на правый берегъ Сунгари, напалъ на Харбинъ одновременно съ двухъ сторонъ, управленію дороги удалось сосредоточить около 2.000 охранной стражи и столько же служащихъ. Харбинъ состоялъ изъ трехъ поселковъ: Старый Харбинъ, гдѣ помѣщалось строительное управленіе, Новый Городъ и Пристань на берегу Сунгари.

13-го числа, раннимъ утромъ, китайцы начали обстрѣлъ артилеріей желѣзнодорожнаго поселка «Затонъ», расположеннаго на лѣвомъ берегу Сунгари противъ «Харбина-Пристани», гдѣ рѣшено было сосредоточить всю оборону, для чего «Пристань» была укрѣплена окопами. Когда выяснилось, что китайскія орудія, поставленныя на выступѣ лѣваго берега, пристрѣливаются къ пароходу, служившему для переправы черезъ рѣку, и тѣмъ самымъ угрожаютъ отрѣзать путь отступленія защитникамъ «Затона», послѣднимъ было приказано оставить «Затонъ». Въ то же время стали поступать донесенія о движеніи китайцевъ съ юга. Появившіяся вскорѣ засимъ китайскія войска густыми колоннами двинулись на «Пристань», туда же направлены были и снаряды ихъ артиллеріи, которые стали ложиться между зданіями Пристани; одновременно китайскія войска атаковали центральный поселокъ Новый Городъ съ западной и южной сторонъ; кромѣ того, значительныя силы китайцевъ, пришедшихъ со стороны Ажехэ, сосредоточились противъ поселка Старый Харбинъ. Общая численность наступавшаго непріятеля составляла болѣе 6 тысячъ [1]).

[1]) Рапортъ бывшаго Начальника охранной стражи Командующему войсками 2 августа 1900 года.

Удачными маневрами отдѣльныхъ частей охранной стражи и мѣткимъ огнемъ удалось не только сдержать наступленіе китайцевъ, но и оттѣснить ихъ къ югу. Вслѣдствіе сего охранная стража, въ свою очередь, перешла въ наступленіе, лихимъ штурмомъ взяла ханшинный заводъ, въ которомъ укрѣпились было отступавшіе китайцы, и обратила непріятеля въ безпорядочное бѣгство. Трофеями этого дѣла были два орудія, нѣсколько знаменъ, много ружей и патроновъ, лошади, рогатый скотъ и запасы продовольствія. При отсутствіи въ Харбинѣ артиллеріи, отбитыя отъ китайцевъ пушки представляли особую цѣнность и вмѣстѣ съ захваченнымъ на слѣдующій день еще однимъ китайскимъ орудіемъ съ успѣхомъ дѣйствовали засимъ противъ непріятеля. Потери китайцевъ въ одномъ ханшинномъ заводѣ составляли болѣе 700 человѣкъ убитыми; общее же число убитыхъ 13 іюля китайцевъ не было приведено въ извѣстность, за недостаткомъ времени, но, во всякомъ случаѣ, ихъ было такъ много, что тѣла убитыхъ пришлось убирать три дня. Охранная стража за этотъ день потеряла убитыми—1 офицера [1]) и 4 нижнихъ чина и ранеными 1 офицера и 9 нижнихъ чиновъ. Занявшіе «Затонъ» китайцы продолжали весь слѣдующій день усиленно обстрѣливать «Пристань». Для очищенія «Затона» была сформирована команда охотниковъ, которая должна была въ ночь съ 14 на 15-ое переправиться черезъ Сунгари и напасть врасплохъ на китайцевъ, но дошедшая до послѣднихъ вѣсть о пораженіи ихъ отряда въ ханшинномъ заводѣ подѣйствовала на китайцевъ столь панически, что они въ ту же ночь, не ожидая переправы нашихъ, бѣжали, предавъ огню находившіяся тамъ зданія и сооруженія, причемъ оставили до 100 убитыхъ и много ружейныхъ патроновъ.

На другое утро (15 іюля) отрядъ подъ начальствомъ генерала Гернгросса выступилъ вслѣдъ за отступавшими китайскими войсками и въ 7-ми верстахъ настигъ тыловыя ихъ части, которыя при приближеніи русскихъ разбились на мелкія партіи и бѣжали—однѣ къ г. Хуланьчену, другія—въ сосѣднія деревни и гаоляновыя поля, откуда встрѣчали

---

[1]) Штабсъ ротмистръ Чаленковъ.

отрядъ частымъ огнемъ. Рукопашными схватками и удачными залпами было убито нѣсколько сотъ китайцевъ по пути преслѣдованія, продолжавшагося почти до самаго Хуланьчена, и только наступившая ночь заставила отрядъ возвратиться обратно съ множествомъ отбитаго оружія и патроновъ. 17 іюля нашъ отрядъ имѣлъ дѣло съ китайскими войсками, прибывшими изъ Ажехэ и занявшими ханшинный заводъ въ 9 верстахъ къ востоку отъ Харбина. Китайцы потерпѣли значительный уронъ, съ нашей стороны убито 13 нижнихъ чиновъ и ранено одинъ офицеръ и 42 нижнихъ чина. Непріятель, пользуясь темнотою, спѣшно отступилъ къ Ажехэ. Послѣдующіе дни были посвящены рекогносцировкамъ, добыванію свѣдѣній отъ захваченныхъ разъѣздами китайцевъ о расположеніи и передвиженіи китайскихъ войскъ и укрѣпленію «Пристани», въ ожиданіи новаго нападенія на Харбинъ, которое, по показаніямъ, было назначено китайцами на 21 іюля, для чего непріятель началъ стягивать войска какъ изъ Цицикара, такъ и изъ Гириня. При отсутствіи всякихъ путей къ отступленію, при полной изолированности отъ внѣшняго міра съ момента перерыва телеграфа, что произошло еще 27 іюня, и при неизвѣстности судьбы ожидавшагося на помощь Харбину военнаго отряда, который, по расчетамъ Харбинцевъ, долженъ былъ прибыть по р. Сунгари къ 9-му іюля,— положеніе населенія Харбина было очень тяжелое.

Къ счастью, 21 іюля на рѣкѣ показались, наконецъ, дымки приближавшихся съ сѣвера пароходовъ, и къ вечеру высланный изъ Хабаровска отрядъ войскъ Приамурскаго округа, подъ начальствомъ Начальника Штаба Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи генералъ-маіора Сахарова, вступилъ въ Харбинъ. Въ телеграфномъ донесеніи на имя Министра Финансовъ генералъ Сахаровъ высказываетъ, что «положеніе Харбина, не взирая на отбитыя атаки, оставалось очень опаснымъ, ибо при повторныхъ атакахъ охрана могла скоро оказаться безъ патроновъ, а ея китайскія орудія безъ снарядовъ».

Въ тотъ же день колонна генералъ-маіора Орлова, двигаясь по грунтовымъ дорогамъ изъ Забайкалья, оборудованнымъ при участіи желѣзнодорожнаго персонала западнаго отдѣленія, заняла г. Хайларъ. Днемъ ранѣе, 20 іюля, вступившій въ предѣлы Маньчжуріи со стороны

Уссурійскаго края Никольскій отрядъ генералъ-маіора Чичагова достигъ рѣки Муданьцзянъ.

Въ отношеніи дѣйствій нашихъ войскъ въ Маньчжуріи послѣдняя была раздѣлена на двѣ части: сѣверную—до линіи, проходящей черезъ желѣзнодорожную станцію Тѣлинъ, въ которой должны были дѣйствовать войска Приамурскаго военнаго округа подъ общимъ начальствомъ Командующаго войсками названнаго округа, генералъ-лейтенанта Гродекова, и южную, гдѣ дѣйствовали войска подъ общимъ руководствомъ Главнаго Начальника Квантунской области, вице-адмирала Алексѣева. Въ теченіе іюня и іюля мѣсяцевъ главнымъ театромъ военныхъ дѣйствій этихъ послѣднихъ служила Чжилійская провинція, гдѣ они и были сосредоточены. Въ зависимости отъ этого силы, которыми располагало Военное Вѣдомство для дѣйствій въ южно-маньчжурскомъ районѣ, признавались имъ недостаточными для движенія на Мукденъ. Наступленіе началось лишь въ сентябрѣ, по прибытіи на Квантунъ военныхъ частей изъ Чжилійской провинціи. 15-го сентября былъ занятъ Ляоянъ, а 18-го того же мѣсяца наши войска вступили въ разграбленный и зажженный отступавшими китайскими войсками Мукденъ, послѣ чего передовой отрядъ полковника Мищенко былъ выдвинутъ къ Тѣлину и 23-го сентября соединился въ этомъ пунктѣ съ головною частью отряда генерала Ренненкампфа, занявшаго за двѣ недѣли до того (10-го) Гиринь.

Въ связи съ послѣдовавшимъ занятіемъ Маньчжуріи русскими войсками возникъ вопросъ о порядкѣ взаимоотношеній между администраціей дороги и военнымъ начальствомъ. Такъ какъ возможно скорѣйшее возстановленіе разрушенныхъ участковъ дороги и дальнѣйшее ея сооруженіе представлялось крайне настоятельнымъ, между тѣмъ подчиненіе строительной администраціи дороги военнымъ властямъ, внеся значительныя осложненія и ломку въ налаженное дѣло, могло отразиться весьма неблагопріятно на ходѣ означенныхъ работъ, то, по всеподданнѣйшимъ докладамъ б. Министра Финансовъ Статсъ-Секретаря Витте, было испрошено 11 и 14 августа 1900 года Высочайшее соизволеніе на сохраненіе въ неприкосновенности установленнаго порядка какъ общаго руководства сооруженіемъ и эксплоа-

таціей Китайской Восточной желѣзной дороги, такъ и ближайшаго завѣдыванія этимъ дѣломъ на мѣстѣ, съ тѣмъ, что въ отношеніи перевозки войскъ и воинскихъ транспортовъ, равно какъ и охраны желѣзной дороги, управленіе дороги подчинялось распоряженіямъ Командующаго войсками, который по вопросамъ неотложнымъ и не требующимъ значительныхъ расходовъ долженъ былъ обращаться со своими требованіями непосредственно къ Главному Инженеру или начальникамъ отдѣленій дороги и завѣдывающему рѣчнымъ ея пароходствомъ, по принадлежности, а по вопросамъ, связаннымъ съ значительными расходами,—сноситься съ Министромъ Финансовъ.

Послѣ безпорядковъ линія дороги представляла картину полнаго разрушенія. Изъ 1.300 верстъ, уложенныхъ до начала волненій, осталось лишь около 400 верстъ. На остальномъ протяженіи полотно во многихъ мѣстахъ было сплошь разрыто, шпалы уничтожены, рельсы и скрѣпленія увезены, закопаны, потоплены, телеграфные столбы срублены, проволока и крючья похищены; многія искусственныя и гражданскія сооруженія, почти всѣ станціонныя постройки и жилыя помѣщенія сожжены, склады матеріаловъ расхищены, значительная часть подвижного состава разнесена по частямъ и погибла безвозвратно, сохранившаяся же часть въ большинствѣ случаевъ потребовала крупнаго ремонта.

Помимо убытковъ, причиненныхъ разрушеніемъ дороги и расхищеніемъ ея имущества, мятежныя волненія, внеся совершенно непредвидѣнныя измѣненія въ существовавшее дотолѣ положеніе наше въ Маньчжуріи, повлекли за собою рядъ послѣдствій, которыя значительно осложнили задачу Общества и вызвали новые крупные расходы.

Прежде всего событія эти отразились существеннымъ образомъ на дальнѣйшей организаціи и численности охранной стражи дороги. Еще при первыхъ извѣстіяхъ о появленіи въ Печилійской провинціи боксерскаго движенія, было признано необходимымъ экстренно увеличить численность стражи. По расчету Главнаго Инженера дороги, Начальника охранной стражи и генерала Сахарова, производившаго въ то время инспекторскій смотръ стражи, для обезпеченія безопасности желѣзной дороги представлялось необходимымъ довести численность

стражи до 11.000 [1]) человѣкъ, съ тѣмъ, чтобы, помимо отрядовъ, предназначенныхъ собственно для охраны пути, станцій и значительныхъ сооруженій, въ составѣ ея были образованы: особые резервы, которые могли бы поддерживать помянутые отряды въ случаѣ какихъ-либо осложненій, артиллерійскій отрядъ въ составѣ нѣсколькихъ батарей для размѣщенія въ главнѣйшихъ пунктахъ дороги, а также полицейскія команды для охраненія порядка и благочинія на территоріи дороги. На приведеніе въ исполненіе означеннаго предположенія послѣдовали, по всеподданнѣйшимъ докладамъ Статсъ-Секретаря Витте, Высочайшія повелѣнія 2-го, 16 и 22 іюня 1900 г., коими, между прочимъ, разрѣшено было учредить въ составѣ охранной стражи особую артиллерійскую часть изъ 6-ти батарей, по 4 орудія въ каждой.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ Правленіемъ Общества, по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ, были срочно сформированы въ Европейской Россіи 14 сотенъ, 16 ротъ и особый артиллерійскій отрядъ, изъ коихъ 2 роты и 12 казачьихъ сотенъ (всего 2.157 человѣкъ) были въ іюлѣ того же года отправлены сухимъ путемъ черезъ Сибирь, а остальныя, въ виду загроможденія Сибирской желѣзной дороги перевозкой значительнаго количества войскъ и военныхъ грузовъ, пришлось направить морскимъ путемъ. Пароходовъ Добровольнаго Флота и Русскаго Общества Пароходства и Торговли было недостаточно для перевозки на Дальній Востокъ войскъ и грузовъ Военнаго Вѣдомства и наше Правительство было принуждено фрахтовать иностранные пароходы. Такъ какъ, при сильномъ повышеніи фрахтовъ, стоимость перевозки частей охраны на помянутыхъ пароходахъ составила бы громадную сумму, то Правленіемъ Общества было признано болѣе выгоднымъ пріобрѣсти для вышеуказанной цѣли два парохода «Харбинъ» и «Хайларъ» [2]).

Въ согласіи съ мѣстными условіями было признано наиболѣе цѣле-

---

[1]) До возникновенія безпорядковъ въ 1900 г. составъ охранной стражи Китайской Восточной желѣзной дороги опредѣлялся въ 69 офицерскихъ и 9 классныхъ чиновъ, 3 священнослужителя и 4.658 нижнихъ чиновъ, составлявшихъ 19 конныхъ сотенъ, 8 пѣшихъ ротъ и штабъ стражи.

[2]) При этомъ предполагалось, что эти пароходы, по выполненіи указанной перевозки, войдутъ въ составъ морской флотиліи Общества.

цѣлесообразнымъ вооружить стражу легкими скорострѣльными горными пушками новѣйшей системы. Но такъ какъ, въ случаѣ заказа орудій, на изготовленіе ихъ протребовался бы продолжительный срокъ (около 6-ти мѣсяцевъ), между тѣмъ по ходу событій въ Маньчжуріи въ то время представлялось необходимымъ возможно неотлагательно организовать и отправить артиллерію стражи на Дальній Востокъ, то Правленіе Общества, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, пріобрѣло на заводѣ Круппа въ Эссенѣ имѣвшіяся готовыми 25 скорострѣльныхъ вьючныхъ горныхъ орудій калибромъ въ 75 мм.

По прибытіи на мѣсто и съ присоединеніемъ всѣхъ вышеуказанныхъ частей, въ составъ охранной стражи вошли штабъ, 33 сотни, 24 роты и 6 батарей, которыя, наряду съ русскими регулярными войсками, принялі самое дѣятельное участіе въ подавленіи китайскихъ безпорядковъ, причемъ за свою молодецкую службу удостоились «душевнаго Царскаго спасибо».

Въ виду выяснившихся засимъ, при подавленіи мятежныхъ волненій въ Маньчжуріи, новыхъ обстоятельствъ, было признано необходимымъ дальнѣйшее увеличеніе численности охраны. Поэтому Министръ Финансовъ, по соглашенію съ Военнымъ Министромъ, испросилъ 11-го декабря 1900 года Высочайшее соизволеніе на доведеніе численнаго состава охранной стражи до 16.000 человѣкъ, съ тѣмъ, чтобы дополнительный кадръ стражи былъ, въ видахъ сокращенія расходовъ, сформированъ на мѣстѣ изъ подлежавшихъ увольненію въ запасъ нижнихъ чиновъ Приамурскаго военнаго округа.

Чины охранной стражи имѣли форму обмундированія по образцу русской Пограничной Стражи, съ той лишь разницей, что петлицы, канты и верхъ папахи помянутыхъ чиновъ не зеленаго, а желтаго цвѣта и нижнимъ чинамъ охранной стражи не полагалось никакихъ наплечныхъ знаковъ, а офицерамъ даны наплечные жгуты. Въ декабрѣ 1900 года, во вниманіе къ отличной службѣ и боевымъ подвигамъ чиновъ означенной стражи, ей была Всемилостивѣйше дарована форма обмундированія доблестныхъ русскихъ войскъ. При этомъ, такъ какъ названная стража входила въ составъ общей организаціи по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги, подчиненной Мини-

стру Финансовъ, то чины ея получили форму обмундированія Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи, Шефомъ котораго состоитъ Министръ Финансовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ начальству охранной стражи было предоставлено допускать для чиновъ ея тѣ частныя измѣненія въ формѣ обмундированія Пограничной Стражи, которыя, по мѣстнымъ условіямъ, окажутся необходимыми.

При установленіи порядка комплектованія охранной стражи по вольному найму предполагалось, что численность ея будетъ незначительна. По мѣрѣ увеличенія указанной численности увеличивались также и трудности, сопряженныя съ такимъ порядкомъ формированія, причемъ стоимость содержанія стражи обходилась около 500 рублей на человѣка въ годъ, не считая значительныхъ единовременныхъ расходовъ по выдачѣ подъемныхъ, проѣздныхъ и пр. При такомъ положеніи дѣла представлялось желательнымъ перейти къ общеустановленному порядку комплектованія войсковыхъ частей русской арміи. Съ этой цѣлью признавалось наиболѣе цѣлесообразнымъ включить охранную стражу въ составъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи. Предполагалось, что мѣра эта не отразится вредно на успѣхѣ постройки и будущей эксплоатаціи дороги, такъ какъ, хотя охранная стража и выдѣлялась изъ состава желѣзнодорожной администраціи, но оставалась въ подчиненіи Министра Финансовъ, руководившаго всѣмъ предпріятіемъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Примѣромъ возможности достиженія благопріятныхъ результатовъ при подобныхъ условіяхъ служили Пограничная Стража и таможенное вѣдомство, которыя, существенно отличаясь другъ отъ друга по своему устройству и характеру дѣятельности и дѣйствуя въ своихъ областяхъ совершенно самостоятельно, въ то же время успѣшно выполняли, подъ общимъ руководствомъ Министра Финансовъ, одну и ту же задачу—охраненіе границъ Имперіи отъ всякаго рода контрабанды. Указанная мѣра, повидимому, не должна была встрѣтить также особыхъ возраженій съ политической точки зрѣнія, такъ какъ и въ качествѣ части Пограничной Стражи охрана дороги содержалась бы на средства Общества и оставалась въ подчиненіи Министру Финансовъ, которому принадлежалъ высшій надзоръ за дѣятельностью Общества.

Указанное предположеніе удостоилось, 9 января 1901 года, Высочайшаго одобренія, послѣ чего охранная стража была причислена къ Отдѣльному Корпусу Пограничной Стражи, образовавъ въ составѣ Корпуса особый округъ, получившій наименованіе «Заамурскаго».

Выработанное Министерствомъ Финансовъ, по соглашенію съ Военнымъ, временное положеніе о Заамурскомъ Округѣ и штаты Округа получили 18 мая того же года Высочайшую санкцію.

На основаніи помянутаго положенія, высшее руководство и управленіе Заамурскимъ Округомъ, подобно прочимъ округамъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи, предоставлено власти Шефа Пограничной Стражи, Министра Финансовъ.

Округъ содержится на средства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, причемъ въ засѣданіяхъ Правленія Общества, въ коихъ обсуждаются и разрѣшаются относящіеся до Округа вопросы, участвуютъ высшіе чины названнаго Корпуса, по назначенію Министра Финансовъ.

Начальникъ Округа пользуется правами начальника округа Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи [1]).

На Округъ возлагается: охрана дороги, зданій, сооруженій и всякаго принадлежащаго дорогѣ имущества; охрана производимыхъ дорогою работъ какъ на самой линіи, такъ и внѣ ея; постоянный надзоръ за мѣстностью, прилегающею къ желѣзной дорогѣ, отраженіе и преслѣдованіе разбойниковъ и злоумышленниковъ, исполненіе, въ экстренныхъ случаяхъ, различныхъ обязанностей по постройкѣ и эксплоатаціи дороги; образованіе командъ для участія, также въ экстренныхъ случаяхъ, въ ремонтѣ пути, баластнаго слоя и земляного полотна; исполненіе обязанностей полиціи.

Въ административномъ отношеніи Округъ раздѣляется на 4 бригады; каждая бригада—на отряды, составляемые изъ пѣшихъ ротъ, конныхъ сотенъ и артиллерійскихъ батарей. Отряды раздѣляются на

---

[1]) Единственное отличіе допущено лишь по отношенію дисциплинарныхъ и военно-судебныхъ правъ Начальника Округа, которому, въ виду удаленности Заамурскаго Округа, въ этомъ отношеніи предоставлены права командира корпуса.

линейные и резервные, изъ коихъ первые должны нести службу непосредственно по охранѣ дороги, а послѣдніе составляютъ подвижные резервы на случай надобности, а также служатъ учебными кадрами для поступающихъ на службу въ Округъ нижнихъ чиновъ.

Комплектованіе Заамурскаго Округа офицерами и чиновниками производится на общихъ для Корпуса Пограничной Стражи основаніяхъ, причемъ за службу въ Маньчжуріи этимъ чинамъ предоставляются особыя служебныя преимущества, установленныя для служащихъ въ Приамурскомъ округѣ въ мѣстностяхъ 2-го разряда. Все довольствіе частей Заамурскаго Округа—денежное, квартирное, кормовое, вещевое, путевое, медицинское, фуражное и пр.—производится Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги. Всѣми хозяйственными дѣлами Округа завѣдуетъ особый, подъ предсѣдательствомъ помощника Начальника Округа, хозяйственный комитетъ въ составѣ начальника штаба Округа, окружнаго врача, командировъ бригады и отряда, расположенныхъ совмѣстно съ штабомъ Округа, и представителя управленія дороги. Численность Заамурскаго Округа опредѣлена въ 25.000 человѣкъ, составляющихъ, помимо штабовъ, 55 ротъ, 55 сотенъ, 12 пѣшихъ и столько же конныхъ учебныхъ командъ, 6 батарей и полицейскую команду.

Переходъ отъ вольнонаемыхъ нижнихъ чиновъ бывшей охранной стражи къ нижнимъ чинамъ обязательнаго срока службы былъ произведенъ постепенно въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, причемъ, по мѣрѣ прибытія нижнихъ чиновъ обязательнаго срока, число вольнонаемныхъ сокращалось.

Измѣненіе политическихъ условій въ Маньчжуріи потребовало принятія мѣръ по приспособленію къ оборонѣ желѣзнодорожныхъ сооруженій, на случай военныхъ дѣйствій. Съ этой цѣлью, по требованію Военнаго Вѣдомства, выполненъ цѣлый рядъ работъ, какъ то: возведеніе высокихъ каменныхъ и кирпичныхъ огражденій съ башнями при станціонныхъ и путевыхъ постройкахъ, постройка при нихъ цистернъ для запаса воды, устройство въ нѣкоторыхъ зданіяхъ ставень съ бойницами, укрѣпленіе мостовъ съ устройствомъ въѣздовъ для передвиженія по нимъ войскъ и прочія работы по возведенію спеціаль-

ныхъ оборонительныхъ сооруженій съ боевыми приспособленіями. На случай необходимости занятія линіи регулярными войсками, устроено 8 постоянныхъ продовольственныхъ пунктовъ для единовременнаго довольствія 1.000 человѣкъ въ каждомъ, также приспособленныхъ къ оборонѣ.

Съ началомъ мятежныхъ волненій въ районѣ дороги, Главный Инженеръ, по Высочайшему повелѣнію 22 іюня 1900 г., былъ облеченъ широкой дисциплинарной властью въ отношеніи служащихъ и агентовъ дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для поднятія духа означенныхъ служащихъ, помянутымъ Высочайшимъ повелѣніемъ предоставлено Главному Инженеру тѣмъ изъ служащихъ и агентовъ по постройкѣ и охранѣ дороги, которые самоотверженно будутъ продолжать исполнять въ безпокойныхъ мѣстностяхъ возложенныя на нихъ обязанности, производить, пока не прекратятся безпорядки, полуторное содержаніе, а равно выдавать единовременныя денежныя награды [1]). Тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ разрѣшено выдавать служащимъ и агентамъ Общества, потерявшимъ способность къ труду вслѣдствіе безпорядковъ на линіи дороги, а равно семьямъ служащихъ и агентовъ, лишившихся жизни вслѣдствіе тѣхъ же причинъ, единовременныя пособія изъ средствъ Общества въ размѣрѣ двухъ третей десятикратнаго годового оклада ихъ нормальнаго содержанія, причемъ Главному Инженеру предоставлено, въ особо уважительныхъ случаяхъ, ходатайствовать объ усиленіи этихъ пособій. Кромѣ того, помянутымъ служа-

---

[1]) Съ занятіемъ желѣзной дороги нашими войсками и постепеннымъ умиротвореніемъ прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей, условія личной и имущественной безопасности для желѣзнодорожныхъ служащихъ сдѣлались болѣе обезпеченными и тревожное настроеніе среди послѣднихъ мало-по-малу улеглось. Благодаря этому оказалось возможнымъ выдачу полуторнаго содержанія прекратить по всей линіи къ концу 1900 года. Въ началѣ 1902 года, когда жизнь на линіи дороги вошла въ нормальныя условія и поэтому необходимости въ дальнѣйшихъ примѣненіяхъ упомянутыхъ чрезвычайныхъ временныхъ мѣръ не предвидѣлось, состоялось Высочайшее повелѣніе объ отмѣнѣ, съ 15 февраля указаннаго года, всѣхъ установленныхъ въ отношеніи служащихъ и агентовъ дороги временныхъ мѣръ.

щимъ и агентамъ возмѣщались расходы по выѣзду ихъ семействъ изъ Маньчжуріи, а также стоимость утраченнаго ими при поспѣшномъ отступленіи имущества, причемъ, за невозможностью опредѣлить точно размѣръ стоимости послѣдняго, служащимъ, въ возмѣщеніе ея, выдавались пособія по опредѣленнымъ нормамъ.

Для спѣшнаго возстановленія сквозного движенія поѣздовъ пришлось уложить во многихъ мѣстахъ дополнительные обходные пути, такъ какъ ожидать окончанія возстановленія полотна въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ оно было повреждено во время безпорядковъ, не представлялось возможнымъ [1]). Для связи линіи съ Забайкальемъ во время безпорядковъ, распоряженіемъ администраціи дороги было устроено почтовое сообщеніе на протяженіи отъ западной границы до Цицикара. Къ числу убытковъ Китайской Восточной желѣзной дороги, вызванныхъ безпорядками 1900 года, относятся также стоимость серебра въ слиткахъ и деньгахъ, оставленнаго въ кассахъ участковъ при отступленіи и расхищеннаго китайцами, авансы, выданные подрядчикамъ и рабочимъ, бѣжавшимъ съ линіи при нападеніи, изъ которыхъ часть погибла и не вернулась, расходъ по экстренному найму и доставкѣ мастеровыхъ и рабочихъ изъ Европейской Россіи и Сибири, взамѣнъ разбѣжавшихся китайцевъ, и т. д. Наконецъ, потерянъ былъ съ конца мая рабочій сезонъ 1900 года, а возстановленіе разрушенныхъ строительныхъ работъ и приведеніе ихъ въ состояніе, въ которомъ ихъ застали безпорядки, заняло даже часть 1901 года; такимъ образомъ, срокъ окончанія постройки отдалился на одинъ годъ, что вызвало необходимость содержанія въ теченіе лишняго года всей строительной администраціи.

Общая сумма убытковъ, вызванныхъ разрушеніемъ линіи, а также всѣми перечисленными, непредвидѣнными планомъ сооруженія дороги, расходами, опредѣлилась, кругло, въ 71.000.000 рублей. Въ виду того, что всѣ эти расходы являлись послѣдствіемъ неисполненія Китайскимъ

---

[1]) Такихъ обходныхъ путей по спеціально приготовленному полотну было построено 896,14 верстъ; стоимость устройства ихъ достигла 1.941.970 руб. 95 коп.

Правительствомъ принятыхъ имъ на себя по концессіонному договору обязательствъ по охранѣ дороги отъ нападеній, они были возмѣщены Обществу названнымъ Правительствомъ въ общемъ порядкѣ, который былъ установленъ подписаннымъ державами въ Пекинѣ договоромъ съ Китаемъ.

По мѣрѣ занятія нашими войсками отдѣльныхъ участковъ линіи принимались самыя энергичныя мѣры къ организаціи работъ по возстановленію разрушеннаго пути и дальнѣйшему его сооруженію, для чего необходимо было экстренно пріобрѣсти и отправить на мѣсто работъ необходимые предметы и матеріалы. На уцѣлѣвшихъ участкахъ восточной линіи отъ границы Уссурійскаго края до ст. Мурень (120 верстъ) и южной линіи отъ Портъ-Артура до Сунъёчэна (196 вер.) общій порядокъ былъ сохраненъ и работы все время продолжались безостановочно; на участкахъ, ближайшихъ къ Харбину, работы были возобновлены тотчасъ по его освобожденіи отрядомъ генералъ-маіора Сахарова. Остальная линія была занята нашими войсками къ сентябрю 1900 года на всемъ протяженіи, кромѣ участка «Тѣлинъ-Сунгари II», который позже всѣхъ удалось очистить отъ мятежниковъ, такъ что служащіе дороги могли возвратиться на него лишь въ декабрѣ. Одновременно съ прибытіемъ войскъ строители возвращались на свои мѣста и немедленно возобновляли работы. Въ ноябрѣ путь былъ уже возстановленъ отъ Харбина на западъ до Цицикара, на востокъ до Ляолина и на южной линіи отъ Сунъёчэна до Ляояна, а въ декабрѣ поѣзда ходили изъ Портъ-Артура въ Мукденъ. Наступившая зима застигла администрацію и служащихъ дороги въ тяжеломъ положеніи: значительная часть жилыхъ помѣщеній была сожжена, а изъ уцѣлѣвшихъ построекъ, мастерскихъ и проч. въ Харбинѣ и на станціяхъ многія были предоставлены для полевыхъ управленій, учрежденій и складовъ Военнаго Вѣдомства и Краснаго Креста. Такимъ образомъ, служащіе вновь остались безъ крова. Въ какой острой формѣ стоялъ въ то время жилищный вопросъ можно судить по тому, что одинъ изъ самыхъ жизненныхъ органовъ строительнаго управленія—счетный отдѣлъ пришлось оторвать и перенести изъ Харбина за 600 верстъ въ Никольскъ-Уссурійскій. Поэтому на первыхъ порахъ пришлось

озаботиться спѣшнымъ устройствомъ временныхъ помѣщеній [1]), а также заготовкой лѣса и дровъ, въ чемъ также ощущался сильный недостатокъ. Вслѣдствіе разоренія страны и бѣгства населенія изъ прилегающихъ къ дорогѣ районовъ, полученіе продуктовъ первой необходимости крайне осложнялось, возникла трудность въ пріисканіи рабочихъ-китайцевъ, составлявшихъ главный рабочій элементъ на дорогѣ, и весьма значительное вздорожаніе матеріаловъ. Наконецъ, съ введеніемъ въ краѣ военнаго положенія, служащимъ и агентамъ Общества пришлось разлучиться съ семьями, которыя были выселены изъ Маньчжуріи. Такія невзгоды, вмѣстѣ съ пережитыми нравственными потрясеніями, не могли, конечно, не отразиться неблагопріятно на дѣятельности строительной администраціи дороги и ея служащихъ. Несмотря, однако, на всѣ эти тяжелыя условія, 5 февраля 1901 года былъ сомкнутъ путь отъ Харбина до Владивостока. На южной линіи, наиболѣе пострадавшей, путь удалось сомкнуть 5 іюля того же года. Что касается западной линіи, то, съ возникновеніемъ мятежныхъ волненій, Министерствомъ Путей Сообщенія были приняты самыя энергичныя мѣры къ скорѣйшей укладкѣ пути на Кайдаловской вѣтви Забайкальской дороги съ цѣлью обезпеченія сообщенія Россіи съ Маньчжуріей со стороны Забайкалья. Въ началѣ марта 1901 года укладка этой вѣтви была доведена до ст. Маньчжурія, откуда дальнѣйшее сооруженіе пути велось уже строительной администраціей Китайской Восточной дороги. Согласно плана работъ, на встрѣчу укладкѣ, идущей отъ Харбина, предполагалось въ періодъ съ 1 марта по 1 августа того же года уложить отъ границы Забайкалья на востокъ 260 верстъ пути. Но планъ этотъ былъ нарушенъ вслѣдствіе поломки парохода—ледокола «Байкалъ», вызвавшей задержку въ пути укладочнаго матеріала и подвижного состава. Укладка пути въ встрѣчномъ направленіи, т. е. къ западу отъ Харбина, въ августѣ перевалила черезъ Хинганъ.

---

[1]) Всего пришлось построить заново жилыхъ домовъ—14.310 кв. саж., фанзъ—4.416 кв. саж. и бараковъ—4.991 кв..саж. и капитально отремонтировать—113.264 кв. саж. уцѣлѣвшихъ построекъ.

Наконецъ, 21 октября 1901 года произошла смычка пути на западной линіи близъ Угунора (на 303 верстѣ отъ ст. Маньчжурія) и, такимъ образомъ, установилось непрерывное сообщеніе по всей дорогѣ.

Съ этого момента условія веденія работъ и снабженія линіи матеріалами значительно облегчились и постройка дороги вступила во второй фазисъ—работъ по возведенію постоянныхъ зданій и сооруженій.

Одновременно представилось возможнымъ принять энергичныя мѣры къ урегулированію счетоводства и отчетности по постройкѣ дороги. Громадное протяженіе линіи, дальность разстояній, трудность сообщенія между отдѣльными участками, особая сложность учета строительныхъ расходовъ, значительная часть коихъ выражалась въ разнородныхъ китайскихъ монетахъ и оправдывалась документами лишь на китайскомъ языкѣ,—все это, вмѣстѣ взятое, создавало большія затрудненія для правильной организаціи счетной части строительнаго управленія. Къ этому слѣдуетъ прибавить общій недостатокъ въ первые годы постройки опытныхъ служащихъ, такъ какъ, въ виду тяжелыхъ мѣстныхъ условій, отсутствія жилыхъ помѣщеній, дороговизны жизни, многія опытныя лица, несмотря на предлагавшіеся имъ большіе оклады содержанія и подъемныхъ, не рѣшались ѣхать въ Маньчжурію. Первое время служащіе счетоводства, работая въ циновочныхъ баракахъ, при сильныхъ вѣтрахъ, морозахъ и ливняхъ, столь обычныхъ въ Маньчжуріи, принуждены были сплошь и рядомъ прекращать работу на цѣлые дни, до наступленія болѣе благопріятнаго времени; среди служащихъ, подъ вліяніемъ непривычнаго для нихъ климата, начались частыя заболѣванія, которыя, при крайней недостаточности наличнаго состава ихъ, не могли не отразиться крайне неблагопріятно на дѣятельности счетнаго отдѣла. Серьезно заболѣвшаго главнаго бухгалтера пришлось замѣнить другимъ, который, прибывъ изъ Европейской Россіи въ Харбинъ передъ самымъ началомъ китайскихъ безпорядковъ, вслѣдствіе потрясеній, пережитыхъ во время этихъ событій, заболѣлъ и умеръ. Наконецъ, вынужденный китайскими безпорядками переводъ счетнаго отдѣла строительнаго управленія въ Никольскъ-Уссурійскій, находившійся въ разстояніи болѣе 600 верстъ отъ мѣстопребыванія управленія, поставилъ работу названнаго отдѣла

въ совершенно ненормальныя условія. Вредно отражалось на общемъ положеніи счетоводства дороги въ первые годы постройки и состояніе матеріальной отчетности. Выписывавшіеся изъ Россіи, Западной Европы и Америки строительные матеріалы, прежде чѣмъ попасть на мѣсто назначенія, подвергались многократнымъ перегрузкамъ, проходили во время пути черезъ многочисленные транзитные склады, которые, какъ передаточные, записывая поступавшіе къ нимъ для дальнѣйшей переотправки матеріалы по числу мѣстъ, не составляли актовъ и описей внутренняго ихъ содержанія. При этомъ, въ виду крайней спѣшности производства работъ, доставка помянутыхъ матеріаловъ носила экстренный характеръ, при которомъ неизбѣжно нарушались многія формальности, требующіяся для своевременнаго составленія матеріальной отчетности, вслѣдствіе чего доставленіе центральной бухгалтеріи съ линіи отчетныхъ данныхъ крайне замедлялось, и послѣдняя, не получая своевременно ихъ съ линіи, вынуждена была временно относить стоимость доставлявшихся матеріаловъ на счетъ нераспредѣленныхъ расходовъ, что, конечно, въ свою очередь, вліяло на замедленіе общей отчетности дороги.

Для приведенія въ порядокъ счетной части дороги и установленія на мѣстѣ порядка, обезпечивающаго своевременное представленіе строительной отчетности, съ Высочайшаго соизволенія, осенью 1900 года, т. е. немедленно по прекращеніи мятежныхъ волненій въ Маньчжуріи, была командирована на линію дороги особая коммиссія въ составѣ Члена Правленія инженера путей сообщенія И. И. Ходоровскаго [1]) и двухъ Членовъ Ревизіоннаго Комитета Общества, въ томъ числѣ упомянутаго выше Предсѣдателя Коммиссіи по повѣркѣ годовой отчетности частныхъ желѣзныхъ дорогъ М. В. Чистякова; въ распоряженіе командированной коммиссіи были, между прочимъ, назначены, по соглашенію Министра Финансовъ съ Государственнымъ Контролеромъ,

[1]) Инженеръ И. И. Ходоровскій былъ ранѣе помощникомъ главнаго инженера по постройкѣ Полѣсскихъ и Сѣдлецъ-Малкинской желѣзныхъ дорогъ, затѣмъ управляющимъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, инспекторомъ по постройкѣ Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ желѣзнодорожныхъ линій и другихъ сооруженій.

два лица изъ числа чиновъ Государственнаго Контроля, опытныхъ въ ревизіи желѣзнодорожной отчетности. Коммиссія эта, обревизовавъ отчетность дороги и введя въ дѣйствующій порядокъ счетоводства и отчетности тѣ измѣненія, кои вызывались требованіями дѣла и мѣстными условіями, явилась вмѣстѣ съ тѣмъ какъ бы школою для служащихъ счетоводства, которые, работая подъ руководствомъ членовъ коммиссіи въ теченіе цѣлаго года, усвоили себѣ наиболѣе практическіе пріемы и необходимый опытъ, чтобы въ должномъ направленіи продолжать счетную работу.

Счетная часть дороги была переформирована въ три отдѣла: а) собственно счетный отдѣлъ, б) матеріальный и в) техническо-ревизіонный, которые образовали собою особый отдѣлъ счетоводства и отчетности. Такъ какъ, для успѣха дѣла, завѣдываніе этимъ отдѣломъ необходимо было поручить лицу, вполнѣ авторитетному и съ извѣстными полномочіями, между тѣмъ Главный Инженеръ и его помощникъ, обремененные другими сложными и разнообразными обязанностями, не могли удѣлять для сего достаточно времени, то съ указанной цѣлью была учреждена должность второго помощника Главнаго Инженера.

Командированный засимъ, по Высочайшему повелѣнію, осенью 1901 года въ Маньчжурію для осмотра произведенныхъ Обществомъ работъ и выясненія на мѣстѣ вопросовъ, связанныхъ съ сооруженіемъ дороги и будущей ея эксплоатаціи, б. Товарищъ Министра Финансовъ, тайный совѣтникъ Романовъ, съ своей стороны, посвятилъ особое вниманіе дѣлу отчетности дороги и, въ соотвѣтствіи съ заключеніями помянутой коммиссіи, принялъ на мѣстѣ, при содѣйствіи Директора-Распорядителя Правленія А. Н. Вентцеля, сопровождавшаго т. с. Романова въ его поѣздкѣ на Дальній Востокъ, соотвѣтствующія мѣры, обезпечивавшія на будущее время правильную постановку этого дѣла [1]).

[1]) Помимо осмотра Китайской Восточной желѣзной дороги и разрѣшенія связанныхъ съ ней вопросовъ, тайный совѣтникъ Романовъ во время пребыванія на Дальнемъ Востокѣ ознакомился на мѣстѣ со всѣми прочими предпріятіями Общества, какъ-то: сооруженіемъ порта и города Дальняго, каменноугольнымъ дѣломъ, Морскимъ Пароходствомъ Общества, посѣтивъ главнѣйшіе его агентства въ портахъ Китая, Японіи и Кореи, а также во Владивостокѣ, и выяснилъ цѣлый рядъ назрѣвшихъ вопросовъ въ указанной сферѣ дѣятельности Общества.

Препроводивъ, во исполненіе особаго Высочайшаго повелѣнія, отчеты тайнаго совѣтника Романова по указанной командировкѣ Предсѣдателю Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, для внесенія ихъ на разсмотрѣніе Особаго, подъ его предсѣдательствомъ, Совѣщанія, и отмѣтивъ тѣ трудности, кои выпали на долю строителей Китайской Восточной желѣзной дороги, б. Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Витте высказалъ, между прочимъ,—по поводу состоявшейся смычки рельсоваго пути названной дороги—слѣдующее заключеніе: «Если, такимъ образомъ, при вышеуказанныхъ неблагопріятныхъ условіяхъ удалось въ сравнительно короткій періодъ времени достичь столь благопріятныхъ результатовъ, то это объясняется, по моему мнѣнію, исключительно тѣмъ, что всѣ органы Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, т. е. какъ Главный Инженеръ и подчиненные ему строители, такъ равно и Правленіе были проникнуты сознаніемъ всей важности порученнаго имъ государственнаго дѣла—построить въ чужой, некультурной странѣ въ кратчайшій, по возможности, срокъ желѣзную дорогу, имѣющую цѣлью довести рельсовый путь Сибирской магистрали до двухъ нашихъ портовъ на Великомъ океанѣ—Владивостока и Дальняго,—и отдались этому дѣлу съ исключительною энергіею, преданностью и самоотверженіемъ. Только благодаря такому образу дѣйствій, свидѣтельствующему о высокомъ патріотизмѣ лицъ, посвятившихъ себя этому дѣлу, и могли быть преодолѣны всѣ тѣ сложныя и разнообразныя препятствія, которыя постоянно встрѣчались на пути къ его осуществленію» [1]).

Приводя столь лестный отзывъ, нельзя не упомянуть о тѣхъ громадныхъ трудахъ, которые положилъ въ дѣло постройки дороги и организаціи прочихъ предпріятій Общества б. Товарищъ Предсѣдателя Правленія его покойный С. И. Кербедзъ; при своихъ неоднократныхъ поѣздкахъ на линію инженеръ Кербедзъ посвятилъ особое вниманіе технической сторонѣ дѣла постройки и внесъ въ это дѣло какъ техническія усовершенствованія, такъ и сообразованные съ мѣстными

---

[1]) Цитированное выше (гл. II) письмо на имя Статсъ-Секретаря графа Сольскаго 18 іюня 1902 г. (№ 347).

условіями практическіе пріемы производства работъ, которые много способствовали сокращенію срока постройки и ея удешевленію.

Согласно одобреннымъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги техническимъ условіямъ сооруженія Китайской Восточной желѣзной дороги, пропускная ея способность была расчитана на 10 паръ поѣздовъ въ сутки со скоростью 20 верстъ въ часъ на равнинныхъ и 15 на горныхъ участкахъ, причемъ, въ предвидѣніи возможной потребности въ болѣе сильномъ движеніи, были приняты подготовительныя мѣры для доведенія пропускной способности до 16 паръ поѣздовъ, и съ этой цѣлью между станціями и разъѣздами устроены площадки съ готовымъ земляннымъ полотномъ для дополнительныхъ разъѣздовъ. Провозная способность дороги была расчитана на 7 паръ сквозныхъ поѣздовъ въ сутки.

Для равнинныхъ участковъ предѣльный наименьшій радіусъ закругленія допускался въ 250 саж., причемъ онъ могъ совпадать съ уклономъ не круче 0,0075; для горныхъ участковъ—150 саж., при уклонѣ не круче 0,013. Горныя условія примѣнены лишь для тѣхъ участковъ, гдѣ по топографіи мѣстности осуществленіе предѣльныхъ уклоновъ и радіусовъ кривыхъ, установленныхъ для равнинныхъ участковъ, вызвало бы громадныя работы на сравнительно значительномъ протяженіи. На короткихъ же протяженіяхъ не допускалось примѣненія горныхъ условій, несмотря на вызываемое этимъ нѣкоторое увеличеніе работъ и удлиненіе пути. Горные участки соотвѣтствуютъ главнѣйшимъ переваламъ и общая длина ихъ составляетъ лишь около 7% отъ общей длины дороги. Въ зависимости отъ примѣненія равнинныхъ и горныхъ техническихъ условій линія раздѣлена на участки одиночной и двойной тяги, причемъ въ мѣстахъ, гдѣ требуется измѣненіе силы тяги, т. е. на границахъ между равнинными и горными участками, устроены депо.

При проектированіи линіи имѣлось въ виду обезпечить поѣздамъ нормальнаго состава въ 80 осей [1]) возможность слѣдовать на горныхъ участкахъ двойной тягой безъ уменьшенія состава.

---

[1]) Среднимъ вѣсомъ брутто 36.000 пудовъ, не считая вѣса паровоза.

Разстояніе между станціями принято для равнинныхъ участковъ не болѣе 30 верстъ и для горныхъ не болѣе 24 верстъ. Длина станціонныхъ площадокъ на станціяхъ и разъѣздахъ установлена: на горныхъ участкахъ—не менѣе 250, а на равнинныхъ—не менѣе 300 на разъѣздахъ и 400 саж. на станціяхъ.

Земляное полотно проектировано для одного пути. Всѣ трубы, мосты и путепроводы также устроены подъ одинъ путь.

На дорогѣ уложены стальные рельсы, вѣсомъ 24 фунта въ погонномъ футѣ, 2-хъ типовъ: спеціальнаго Китайской Восточной желѣзной дороги и Сибирской [1]).

Поперечины заготовлялись изъ твердыхъ породъ лѣса, длиною 1,25 саж. Подъ рельсомъ длиною 28 футъ укладывалось не менѣе 12 и подъ рельсомъ длиною 35 футъ—15 шпалъ. На поперечинахъ, ближайшихъ къ стыку рельса, уложены подкладки. На кривыхъ, описанныхъ радіусомъ до 150 саж., а равно на всѣхъ мостахъ, рельсовый путь уложенъ на подкладкахъ, помѣщенныхъ на каждой шпалѣ.

Балластный слой,—толщина котораго подъ подошвой рельса не менѣе, чѣмъ 0,22 саж.,—состоитъ изъ гравія или песку надлежащаго качества; для предохраненія балласта отъ выдуванія вѣтромъ и размыва ливнями балластный слой покрытъ на части линіи щебнемъ.

Водоснабженіе устраивалось въ соотвѣтствіи съ заданіемъ пропуска 10 паръ поѣздовъ въ сутки, причемъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, гдѣ профиль труденъ и, слѣдовательно, запасъ воды въ тендерѣ могъ оказаться недостаточнымъ, между станціями устраивались вспомогательныя водоснабженія простѣйшаго типа. Водоснабженіе главной станціи Харбинъ было расчитано на удовлетвореніе потребностей какъ самой станціи и мастерскихъ, такъ и поселенія. Изъ всего количества 87 станцій на 10 станціяхъ устроены каменные резервуары, емкостью до 50 куб.

---

[1]) На протяженіи около 285 в. отъ западной границы главный и станціонные пути уложены рельсами казеннаго типа Сибирской желѣзной дороги, на всемъ остальномъ протяженіи дороги уложены рельсы спеціальнаго типа Китайской Восточной желѣзной дороги.

саж., а на остальныхъ возведены водоемныя зданія съ баками, вмѣстимостью отъ 12 до 25 куб. саж.[1]) каждый.

Условія орографіи края вызвали пересѣченіе значительнаго числа рѣкъ и другихъ водотоковъ, что потребовало возведенія многихъ искусственныхъ сооруженій; общая длина отверстій построенныхъ на дорогѣ искусственныхъ сооруженій составляетъ около 10.000 пог. саж., въ томъ числѣ построено 912 мостовъ съ металлическимъ пролетнымъ строеніемъ, 258 каменныхъ арочныхъ мостовъ, 167 каменныхъ трубъ и 65 каменныхъ лотковъ. Въ числѣ упомянутыхъ 912 мостовъ имѣется 748 мостовъ, отверстіями меньше 10 саж., 157—отверстіями болѣе 10 саж., но не болѣе 180 саж., и, наконецъ, 7 мостовъ—отверстіями болѣе 180 саж., на кессонныхъ основаніяхъ, черезъ большія рѣки, именно:

1)	черезъ	р.	Муданьцзянъ,	отверстіемъ	195	саж.
2)	»	»	Тайцзы	»	195	»
3)	»	»	Чинхэ	»	300	»
4)	»	»	Нонни	»	305	»
5)	»	»	Сунгари II	»	345	»
6)	»	»	Хунхэ	»	345	»
7)	»	»	Сунгари I	»	445	»

Наиболѣе грандіознымъ сооруженіемъ на Китайской Восточной желѣзной порогѣ является тоннель черезъ Хинганскій хребетъ, протяженіемъ 1.443 саж., занимающій въ ряду подобныхъ произведеній русскаго инженернаго искусства второе послѣ Сурамскаго тоннеля (1.872 саж.) мѣсто.

Тоннель этотъ построенъ со сплошнымъ уклономъ въ 0,012 и расположенъ на прямой, за исключеніемъ послѣднихъ 30 саж. западной стороны, образующихъ кривую радіуса 600 саж. Высшая точка его—западный порталъ—находится на высотѣ 457,4 саж. надъ уровнемъ моря, а наибольшее возвышеніе земли надъ тоннелемъ—55 саж.

Къ работамъ по постройкѣ тоннеля приступили въ 1900 году; начато было съ разборки восточной подходной выемки и углубленія

[1]) За исключеніемъ трехъ станцій, гдѣ баки меньшаго объема (8 и 4 куб. саж.).

шахтъ западной стороны, назначеніемъ которыхъ было увеличеніе фронта работъ и облегченіе пробивки штольни западной стороны, гдѣ уклонъ не позволялъ вести работу изъ открытой выемки. Но, за отсутствіемъ механическаго оборудованія, работы подвигались медленно и послѣ перерыва, вызваннаго китайскими безпорядками, возобновить ихъ оказалось возможнымъ лишь весною 1901 года, причемъ первое время работы ограничились, главнымъ образомъ, сооруженіемъ временныхъ помѣщеній, бараковъ, складовъ и мастерскихъ.

Только къ осени 1901 г., когда къ мѣсту работъ подошла укладка пути съ востока [1]), явилась возможность доставить рельсовымъ путемъ паровые котлы, машины и прочее механическое оборудованіе тоннельныхъ работъ. Поэтому механическое буреніе [2]) оказалось возможнымъ пустить въ ходъ лишь 15 сентября 1901 года и этотъ моментъ слѣдуетъ собственно считать началомъ регулярныхъ работъ по сооруженію тоннеля. Начатое съ восточной стороны механическое буреніе было установлено къ концу того же года и на западной сторонѣ. Огромнымъ препятствіемъ въ работахъ былъ крайне суровый климатъ монгольскаго нагорья, гдѣ морозы начинаются въ сентябрѣ и продолжаются до конца апрѣля, причемъ съ октября до марта морозы рѣдко понижаются до 20^0 Р., достигая часто 40^0; земля начинаетъ оттаивать лишь въ маѣ, и еще въ іюнѣ встрѣчается мерзлота.

Постройка тоннеля велась по австрійскому способу, т. е. съ нижней направляющей штольней; для пробивки этой штольни было примѣнено механическое буреніе; остальная разработка тоннеля шла ручнымъ способомъ.

Въ 1901 году было пробито 315 саж. штольни по оси тоннеля, причемъ было устроено 6 вспомогательныхъ шахтъ, глубиною до 32 саж., спускавшихся отъ поверхности земли до подошвы тоннеля, назначе-

---

[1]) Для возможности пропуска укладки рельсоваго пути до окончанія постройки тоннеля были устроены трехъярусныя заѣзды, общимъ протяженіемъ около 7 верстъ; длина всего обходнаго пути составила 17 верстъ, количество же исполненныхъ земляныхъ работъ—30.808 куб. саж.

[2]) Буреніе производилось съ помощью пневматическихъ машинъ системы Ингерсоля.

ніемъ которыхъ было служить для откачиванія воды и извлеченія грунта; изъ этихъ шахтъ одновременно велись встрѣчныя штольни по оси тоннеля и, такимъ образомъ, было возможно развить фронтъ работъ и вести ихъ одновременно въ 6 пунктахъ.

По разработкѣ каллоты до проектнаго профиля на два пути сводъ выкладывался кольцами, длиною въ 4—6 саж., изъ бутовой кладки на цементномъ растворѣ. Съ окончаніемъ кладки свода разрабатывался такъ-называемый штроссъ (часть профиля тоннеля отъ пятъ свода до подошвы). Эта часть строилась подъ одинъ путь, расположенный по оси тоннеля, и только въ мѣстахъ со слабой породой (какъ, напримѣръ, первыя 300 саж. отъ портала западной стороны) штроссъ разобранъ на полный профиль подъ два пути, съ облицовкой боковыхъ стѣнъ кладкою.

Перечисленныя работы велись крайне напряженно, непрерывно въ теченіе сутокъ, въ три смѣны по 8-ми часовъ.

7-го октября 1902 года, т. е. всего черезъ годъ отъ начала буренія, была пробита сквозная направляющая штольня и былъ открытъ выходъ водѣ, которая въ верхнемъ концѣ тоннеля, несмотря на непрерывную работу сильной насосной станціи, временами совершенно заливала работы. Полное совпаденіе встрѣчныхъ участковъ штольни показало, съ какой тщательностью велись работы. Наибольшій успѣхъ работъ по пробивкѣ штольни достигалъ 6,50 саж. въ сутки, а средній общій успѣхъ выразился въ 4,00 саж. въ сутки. 30 ноября 1903 года тоннель, за незначительными недодѣлками, былъ оконченъ и черезъ него пропущенъ первый рабочій поѣздъ.

Для уменьшенія длины Хинганскаго тоннеля восточный подходъ къ нему желѣзнодорожной линіи развитъ устройствомъ полной петли радіуса 150 саж., въ которой нижній путь проходитъ подъ верхнимъ въ каменной трубѣ. Петля сооружалась около двухъ лѣтъ и до ея окончанія поѣзда изъ тоннеля пропускались по нижнему заѣзду.

Правильное движеніе по главному пути черезъ тоннель установилось 14 мая 1904 года.

Принимая во вниманіе, что на 90% длины тоннеля своды его обдѣланы камнемъ, такую быстроту сооруженія слѣдуетъ признать

выдающимся успѣхомъ техники. Близкій къ Хинганскому по размѣрамъ Сурамскій тоннель на Кавказѣ, длиною въ 1.872 саж. (около 3½ верстъ), строился болѣе трехъ лѣтъ, причемъ, благодаря климатическимъ условіямъ, работы на открытомъ воздухѣ продолжались тамъ круглый годъ. Суровый же климатъ Хингана позволялъ работать внѣ тоннеля лишь короткій періодъ, причемъ зимою и въ самомъ тоннелѣ возможна была лишь выемка грунта, а строительныя каменныя работы приходилось прекращать.

Помимо Хинганскаго тоннеля, на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ построено еще восемь тоннелей, изъ нихъ два болѣе крупныхъ—длиною въ 120,85 и 198 пог. саж., а остальные—отъ 20 до 75,40 пог. саж.

Распредѣленіе путевыхъ построекъ на линіи дороги сводится къ слѣдующей схемѣ: казармы располагались другъ отъ друга въ разстояніи 12—18 верстъ, а между каждыми двумя казармами строились полуказармы съ такимъ расчетомъ, чтобы длина рабочаго отдѣленія составляла не болѣе 6-ти верстъ. Сторожевые дома устраивались въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это требовалось для охраны пути или переѣздовъ, а также вблизи тоннелей и большихъ искусственныхъ сооруженій. Общая площадь построенныхъ путевыхъ построекъ составляетъ кругло 15 тысячъ кв. саж. [1]); всѣ онѣ ограждены высокими заборами.

Станціонныя постройки строились кирпичныя, каменныя и деревянныя, въ послѣднемъ случаѣ на каменныхъ или кирпичныхъ фундаментахъ. Пути и постройки размѣщались съ такимъ расчетомъ, чтобы впослѣдствіи не встрѣчалось затрудненій къ расширенію станцій. Пассажирскія зданія по возможности отодвинуты отъ внѣшняго края пассажирской платформы на 5 саж. Внутреннее помѣщеніе постоянныхъ пассажирскихъ зданій, предназначенное для пассажировъ и станціонной службы, составляетъ на станціяхъ съ буфетомъ отъ 60 до 100 кв. саж., на прочихъ станціяхъ отъ 20 до 50 кв. саж.

Всѣ паровозныя зданія, за исключеніемъ зданій на 1 и 2 стойла,—вѣернаго типа и построены изъ кирпича или камня, съ металличе-

---

[1]) 6,232 кв. саж. на версту дороги.

скими стропилами, съ желѣзной кровлей и потолкомъ, перекрытымъ желѣзобетонными сводами системы Мелана на металлическихъ балкахъ. Стойламъ приданы болѣе значительные размѣры, чѣмъ это обыкновенно практикуется, какъ для облегченія работъ въ зданіяхъ, такъ и въ запасъ, на случай возможнаго въ будущемъ увеличенія размѣровъ паровозовъ.

Кромѣ главныхъ и оборотныхъ депо, построены паровозныя зданія для вспомогательныхъ паровозовъ на станціяхъ, стоящихъ на границахъ горныхъ участковъ и на перевалахъ. Общее число стойлъ во всѣхъ паровозныхъ зданіяхъ расчитано на $^2/_3$ назначеннаго на дорогу числа паровозовъ [1]). Разстояніе между главными и оборотными депо составляетъ отъ 100 до 160 верстъ.

Главныя мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ устроены на ст. Харбинъ; при каждомъ коренномъ и оборотномъ депо имѣются средняя или малая мастерскія.

Жилыхъ домовъ для служащихъ дороги построено всего 62.150 кв. саж., въ томъ числѣ домовъ упрощеннаго типа для китайцевъ-рабочихъ 1.470 кв. саж., что составляетъ 26,19 кв. саж. на версту дороги. Всѣ дома—каменные или кирпичные, за исключеніемъ небольшого количества деревянныхъ, обложенныхъ кирпичемъ, представляютъ собою, по преимуществу, небольшія, одноэтажныя зданія, съ палисадниками и надворными постройками.

Исключительныя условія, въ которыхъ находится Китайская Восточная желѣзная дорога, потребовали отъ Общества, какъ уже указано выше, организаціи военной охраны и цѣлаго ряда учрежденій для удовлетворенія гражданскихъ и духовныхъ нуждъ своихъ служащихъ, а также прочаго русскаго населенія территоріи дороги. Съ этою цѣлью Обществомъ сооружены, между прочимъ, православный храмъ въ Харбинѣ и 10 церквей-школъ въ прочихъ линейныхъ пунктахъ; помимо начальныхъ и среднихъ учебныхъ заведеній, въ Харбинѣ построены коммерческія училища мужское и женское, сооружены 5 камеръ для мировыхъ судей, четыре арестныхъ дома, помѣщенія для полиціи и

---

[1]) Всѣхъ паровозныхъ зданій 30—на 308 стойлъ.

пожарныхъ командъ, больницы и пріемные покои на 1055 кроватей, продовольственные магазины, общественныя собранія, гостиницы въ Харбинѣ и Инкоу, помѣщенія для таможенъ, со всѣми приспособленіями, въ пограничныхъ пунктахъ дороги и т. д. Однихъ жилыхъ домовъ для охранныхъ войскъ и служащихъ въ перечисленныхъ учрежденіяхъ, какъ то: для церковныхъ причтовъ, учительскаго персонала, чиновъ судебнаго и таможеннаго вѣдомствъ и пр.—построено около 50.000 кв. саж.

Расходы по возведенію указанныхъ построекъ, на ряду съ необходимостью содержать цѣлый рядъ особыхъ организацій, обслуживавшихъ нужды, прямого отношенія къ постройкѣ дороги не имѣвшія,—легли тяжелымъ бременемъ на строительную стоимость дороги. Достаточно указать, что ежегодные расходы по содержанію охранныхъ войскъ, численность которыхъ, подъ вліяніемъ требованій Военнаго Вѣдомства, постепенно увеличивалась, достигли въ годъ сдачи дороги въ эксплоатацію (1903 г.) суммы свыше 8 милліоновъ рублей.

Между тѣмъ, такія чрезвычайныя затраты, не имѣющія мѣста на дорогахъ русской сѣти, способствовали созданію преувеличеннаго представленія о стоимости сооруженія Китайской Восточной желѣзной дороги.

Если выдѣлить изъ общей суммы, затраченчой на постройку дороги, указанные чрезвычайные расходы (въ суммѣ 53.394.592 руб. 30 коп.), а также стоимость убытковъ, понесенныхъ дорогою во время боксерскаго возстанія 1900 года (71.745.878 руб. 14 коп.), [1]) и расходы по образованію оборотнаго капитала (7.844.100 руб.), то строительная стоимость названной дороги опредѣлится въ 241.971.027 руб. 68 коп., что составляетъ 101.956 руб. 75 коп. на версту.

При сопоставленіи послѣдней суммы съ поверстной стоимостью прочихъ линій Великаго Сибирскаго пути, необходимо имѣть въ виду

---

[1]) Эта послѣдняя сумма, какъ возмѣщенная Китайскимъ Правительствомъ, израсходована за счетъ послѣдняго и составляетъ стоимость вторично произведенныхъ работъ, а потому не можетъ быть отнесена къ строительной стоимости дороги.

бо́льшую удаленность Китайской Восточной дороги, исключительныя трудности, кои пришлось преодолѣть строителямъ дороги, и, наконецъ, разницу въ техническихъ заданіяхъ. Техническія условія на сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги значительно отличаются отъ тѣхъ условій, коими руководились при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги: какъ упомянуто выше, пропускная способность дороги должна была соотвѣтствовать 10 парамъ поѣздовъ въ сутки, провозная способность—7 парамъ и водоснабженіе—10 парамъ, тогда какъ при постройкѣ Сибирской дороги требовалась пропускная и провозная способность на 3 пары и водоснабженіе на 7 паръ поѣздовъ. Вообще, при постройкѣ сибирскихъ линій были приняты значительно болѣе легкія техническія условія, чѣмъ для Китайской Восточной желѣзной дороги какъ въ отношеніи профиля дороги, такъ и въ отношеніи устройства самого полотна и верхняго строенія. Необходимо также отмѣтить стремленіе руководителей постройки къ созданію новыхъ болѣе совершенныхъ типовъ какъ сооруженій, такъ и подвижного состава, несмотря на вызываемое этимъ увеличеніе стоимости, окупающейся, впрочемъ, большею долговѣчностью и уменьшеніемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ. Особенный успѣхъ въ этомъ направленіи былъ достигнутъ въ типахъ каменныхъ трубъ, каменныхъ арочныхъ мостовъ, паровозовъ (такъ называемые паровозы 4/5 типа К. В. ж. д.) и пассажирскихъ вагоновъ.

Помимо сего, Китайская Восточная дорога отличается отъ Сибирской желѣзной дороги значительно бо́льшимъ количествомъ (на версту) тоннельныхъ работъ и искусственныхъ сооруженій, болѣе широкимъ оборудованіемъ станціонными устройствами, приспособленіями, жилыми домами, а также значительно большимъ количествомъ подвижного состава [1]). Такъ, напримѣръ, на версту протяженія Китайской Восточной желѣзной дороги приходится болѣе, чѣмъ на линіяхъ Сибирскаго пути,—пассажирскихъ зданій въ 2½—3½ раза, пассажирскихъ

---

[1]) Подвижной составъ къ моменту передачи дороги въ эксплоатацію состоялъ изъ 465 паровозовъ, 1016 пассажирскихъ и 6889 товарныхъ вагоновъ, 1900 платформъ и 794 трюковъ.

платформъ—отъ 2½ до 7 разъ, товарныхъ устройствъ—отъ 3 до 7 разъ, мастерскихъ—въ 2—5 разъ, жилыхъ домовъ—въ 4—6 разъ и т. д.

Всѣ эти условія должны были чувствительно отразиться на стоимости Китайской Восточной желѣзной дороги. Поверстная стоимость Средне-Сибирской желѣзной дороги (II участка) составляетъ (безъ оборотнаго капитала) 61.950 руб. 91 коп., Забайкальской—72.855 руб. 60 коп. и Кайдаловской вѣтви—89.257 руб. 41 коп. [1]). Такимъ образомъ, Китайская Восточная желѣзная дорога наиболѣе близко стоитъ въ отношеніи строительной стоимости къ Кайдаловской вѣтви, непосредственно къ ней примыкающей и наиболѣе подходящей по условіямъ сооруженія. Однако, при сопоставленіи стоимости этихъ двухъ сооруженій, достаточно только указать на сравнительно большее количество подвижного состава на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, падающаго расходомъ въ 16.654 рубля на версту, тогда какъ на Кайдаловской вѣтви подвижной составъ обошелся лишь въ 8.254 рубля на версту, а также на то обстоятельство, что общая стоимость станціонныхъ построекъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ составляетъ 12.276 руб. на версту, т. е. почти вдвое болѣе, чѣмъ на Кайдаловской вѣтви, гдѣ станціонныя постройки падаютъ расходомъ въ 6.557 руб. на версту.

Если изъ поверстной стоимости Китайской Восточной желѣзной дороги вычесть сумму, составляющую излишекъ расходовъ хотя бы только указанныхъ двухъ категорій, то помянутая стоимость сократится до 87.837 руб. на версту и, такимъ образомъ, окажется почти на 1.500 руб. ниже поверстной стоимости Кайдаловской вѣтви.

Сравнивая поверстную стоимость Китайской Восточной желѣзной дороги со стоимостью сооруженныхъ почти одновременно съ ней

---

[1]) Сравнительная таблица количества и стоимости работъ на версту дороги и стоимости единицъ работъ по отчетамъ Китайской Восточной желѣзной дороги и нѣкоторыхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги, а также сравнительная вѣдомость стоимости работъ на версту дорогъ по вѣдомостямъ лит. А и лит. Б и по снабженію эксплоатаціи дорогъ оборотнымъ капиталомъ (на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ вѣдомость лит. Г, на остальныхъ дорогахъ—лит. В)—приведены въ приложеніяхъ №№ 1 и 2, помѣщенныхъ въ концѣ тома.

Южной части Оренбургъ-Ташкентской и Кругобайкальской желѣзныхъ дорогъ, гдѣ поверстная стоимость была соотвѣтственно 78.867 руб. и 259.036 руб., а также принявъ во вниманіе поверстную по расцѣночнымъ вѣдомостямъ стоимость безъ подвижного состава Средне-Амурской ж. д.—85.941 руб. и Восточно-Амурской—146.182 руб., строющихся въ условіяхъ болѣе легкихъ, чѣмъ Китайская Восточная желѣзная дорога, приходится заключить, что стоимость собственно сооруженія этой послѣдней сравнительно не велика.

Что же касается качества постройки, то совершенство своего устройства Китайская Восточная желѣзная дорога доказала во время русско-японской войны. Дорога была застигнута военными событіями спустя полгода по открытіи на ней правильной эксплоатаціи, причемъ, въ виду оставшихся на ней недодѣлокъ, не могла считаться къ тому времени вполнѣ законченною. Тѣмъ не менѣе, по общему признанію, дорога справлялась съ выпавшей на ея долю работою,—значительно превосходившей по своимъ размѣрамъ и трудностямъ работу Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ,—съ бо́льшимъ успѣхомъ, чѣмъ, напримѣръ, послѣдняя, несмотря на то, что эта дорога была открыта для эксплоатаціи гораздо ранѣе [1]) Китайской Восточной дороги. Подтверждающіе этотъ фактъ отзывы компетентныхъ лицъ приводятся ниже, въ связи съ оцѣнкою работы дороги во время войны съ Японіей.

Здѣсь же, въ заключеніе, умѣстно привести мнѣніе о Китайской Восточной желѣзной дорогѣ бывшаго Приамурскаго Генералъ-Губернатора, впослѣдствіи Члена Государственнаго Совѣта, покойнаго генерала отъ инфантеріи Гродекова, имѣвшаго возможность, въ качествѣ главнаго начальника сосѣдняго русскаго края въ періодъ постройки названной дороги, близко ознакомиться съ нею. Въ письмѣ на имя бывшаго Товарища Министра Финансовъ, покойнаго тайнаго совѣтника Романова, отъ 8 декабря 1901 года, генералъ Гродековъ слѣдующимъ образомъ аттестуетъ означенное предпріятіе.

---

[1]) Одна часть Забайкальской желѣзной дороги была сдана въ эксплоатацію въ 1899 году, а другая, прилегающая къ Маньчжуріи,—въ 1901 году.

«По смѣлости замысла, грандіозности сооруженія и быстротѣ выполненія только одинъ Суэцкій каналъ можетъ сравниться съ сооруженіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги, причемъ, если принять во вниманіе, что ни одно предпріятіе въ мірѣ не было поставлено въ болѣе трудныя условія, чѣмъ постройка этой дороги, какъ по отношенію къ преградамъ природы, такъ, въ особенности, по отношенію къ чуждому намъ населенію и китайскимъ властямъ, то смѣло можно сказать, что это сооруженіе должно быть поставлено на степень одного изъ труднѣйшихъ предпріятій, до сего времени осуществленныхъ, коимъ справедливо можетъ гордиться русскій народъ, равно какъ и тѣми дѣятелями, трудъ и энергія которыхъ увѣнчались столь крупнымъ успѣхомъ».

Глава IV.

Сооруженіе порта и города Дальняго.

Возникновеніе мысли о постройкѣ порта.—Проектъ порта и города.—Отчужденіе земель.—Строительныя работы.—Административное управленіе порта и города.—Состояніе порта и города къ моменту возникновенія войны съ Японіей.—Стоимость выполненныхъ работъ.—Разъясненіе односторонности взгляда на г. Дальній.—Дальній въ рукахъ японцевъ.—Дальній съ военной точки зрѣнія.

Въ декабрѣ 1897 года, по иниціативѣ б. Министра Иностранныхъ Дѣлъ графа Муравьева, русская эскадра заняла Портъ-Артуръ, а засимъ и расположенную къ сѣверо-востоку отъ него Даляньваньскую бухту [1]).

Въ виду того, что извѣстіе объ этомъ фактѣ вызвало сильную тревогу въ Англіи, нашимъ Посломъ въ Лондонѣ, согласно инструкціи графа Муравьева, было сдѣлано Сентъ-Джемскому Кабинету заявленіе, что, въ случаѣ пріобрѣтенія Россіею порта въ китайскихъ водахъ, таковой будетъ открытъ для коммерческихъ флотовъ всего міра.

При обсужденіи вопроса о томъ, на какихъ основаніяхъ слѣдуетъ добиваться заключенія съ Китаемъ соглашенія объ уступкѣ Портъ-Артура и Даляньваня въ арендное пользованіе Россіи, Управлявшимъ Военнымъ Министерствомъ, Генералъ-Адъютантомъ Куропаткинымъ было поставлено непремѣннымъ условіемъ, чтобы Портъ-Артуръ счи-

---

[1]) Названная бухта, а также расположенное на сѣверномъ берегу ея китайское селеніе Даляньвань въ иностранной транскрипціи, примѣнявшейся первое время и въ нашихъ актахъ, именовались «Таліенванской бухтой» и «Таліенваномъ».

тался закрытымъ для иностранныхъ судовъ какъ военныхъ, такъ и коммерческихъ; что же касается Даляньваня, то генералъ Куропаткинъ признавалъ возможнымъ открыть его для торговли, за исключеніемъ одной изъ его бухтъ. Въ виду сего и въ соотвѣтствіи съ тѣмъ заявленіемъ, которое было сдѣлано, какъ указано выше, Англійскому Правительству, въ подписанной 15-го марта 1898 года въ Пекинѣ конвенціи съ Китаемъ объ арендѣ Квантуна было включено особымъ пунктомъ (VI п.) слѣдующее постановленіе:.... «Оба правительства соглашаются, что Портъ-Артуръ, какъ исключительно военный портъ, будетъ предоставленъ въ пользованіе только русскимъ и китайскимъ судамъ. Для военныхъ и коммерческихъ судовъ другихъ государствъ онъ будетъ считаться закрытымъ портомъ. Что касается до Даляньваня, то, кромѣ одной изъ внутреннихъ бухтъ, которая, наравнѣ съ Портъ-Артуромъ, будетъ назначена исключительно для нуждъ русскаго и китайскаго военныхъ флотовъ, остальное пространство этого порта будетъ считаться открытымъ для иностранной торговли и доступъ въ него будетъ предоставленъ коммерческимъ судамъ всѣхъ націй».

Въ тотъ же день 15-го марта Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ было циркулярно поручено нашимъ представителямъ за границею сообщить правительствамъ державъ, что Портъ-Артуръ и Даляньвань уступлены въ арендное пользованіе Россіи и что послѣдній будетъ открытъ для иностранной торговли и суда всѣхъ дружественныхъ націй встрѣтятъ тамъ широкое гостепріимство.

При такихъ условіяхъ было принято рѣшеніе устроить въ Даляньванѣ открытый коммерческій портъ.

Въ письмѣ отъ 24 апрѣля того же года (№ 1096) Управлявшій Военнымъ Министерствомъ увѣдомилъ Статсъ-Секретаря Витте, что во время всеподданнѣйшаго его, генерала Куропаткина, доклада Государю Императору благоугодно было Высочайше повелѣть снестись съ Министромъ Финансовъ объ ускореніи постройки желѣзной дороги на Квантунскомъ полуостровѣ по арендованной Россіей территоріи, съ продолженіемъ ея по всему Ляодунскому полуострову [1]).

[1]) Какъ упомянуто выше, тою же конвенціей 15 марта 1898 года была предусмотрѣна и постройка Южно-Маньчжурской вѣтви.

Въ виду такой Монаршей воли б. Министромъ Финансовъ было предложено Правленію Общества Китайской Восточной желѣзной дороги возможно скорѣе выяснить направленіе Южно-Маньчжурской вѣтви и немедленно приступить къ ея сооруженію. Такъ какъ для опредѣленія направленія конечнаго участка помянутой вѣтви представлялось необходимымъ избрать мѣсто для будущаго коммерческаго порта въ бухтѣ Даляньвань, то для этой цѣли была образована, подъ предсѣдательствомъ бывшаго Командира эскадры Тихаго океана контръ-адмирала Дубасова и при участіи мѣстнаго военнаго губернатора и прочихъ военныхъ и морскихъ властей, а также находившагося въ то время на Дальнемъ Востокѣ Товарища Предсѣдателя Правленія Общества и Главнаго Инженера Китайской Восточной желѣзной дороги, коммиссія, которая единогласно пришла къ заключенію, что наиболѣе удобнымъ мѣстомъ для устройства въ Даляньваньской бухтѣ коммерческаго порта является юго-западная ея часть, носящая названіе «Victoria Bay». Сообщивъ объ этомъ выборѣ Правленію Общества, въ телеграммѣ отъ 23-го мая 1898 года, инженеры Кербедзъ и Юговичъ указывали на необходимость немедленнаго приступа къ устройству въ означенной бухтѣ временныхъ приспособленій для выгрузки строительныхъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ и для укрытія рабочаго каравана судовъ. Помянутая телеграмма была, 29-го того же мая, доложена б. Министромъ Финансовъ Государю Императору, и Его Императорскому Величеству благоугодно было Высочайше повелѣть Статсъ-Секретарю Витте, не упуская времени, распорядиться устройствомъ порта въ Даляньванѣ распоряженіемъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Осенью 1898 года было приступлено къ производству соотвѣтствующихъ изысканій, къ устройству временныхъ пристаней, заготовленію необходимыхъ строительныхъ матеріаловъ, къ заказамъ механическихъ приспособленій для будущаго порта и къ организаціи управленія строительными работами. Не признавая возможнымъ обременять Главнаго Инженера по сооруженію желѣзной дороги возложеніемъ на него новыхъ сложныхъ обязанностей по постройкѣ порта, Правленіе Общества пригласило для этой цѣли самостоятельное лицо,

инженера путей сообщенія Сахарова, бывшаго ранѣе производителемъ работъ по устройству Потійскаго порта, а засимъ завѣдывавшаго работами по устройству коммерческаго порта во Владивостокѣ.

Какъ уже выяснено, роль названнаго порта была опредѣленно намѣчена конвенціей 1898 года и тѣми заявленіями, кои были сдѣланы графомъ Муравьевымъ иностраннымъ державамъ какъ до заключенія помянутой конвенціи, такъ и послѣ этого акта. Въ качествѣ открытаго для широкаго пользованія всѣхъ націй коммерческаго порта, онъ какъ бы искупалъ въ глазахъ иностранныхъ державъ исключительное положеніе, созданное для сосѣдняго съ нимъ Портъ-Артура. Въ этихъ видахъ Русское Правительство объявило во всеобщее свѣдѣніе о своемъ намѣреніи сдѣлать изъ Даляньваня обширный портъ для торговыхъ и промышленныхъ предпріятій иностранныхъ державъ на Дальнемъ Востокѣ. Въ опубликованномъ въ № 60 «Правительственнаго Вѣстника» отъ 17-го марта 1898 года правительственномъ сообщеніи говорится: «Открытіе коммерческимъ флотамъ всѣхъ иностранныхъ державъ порта Даляньваня создаетъ въ Тихомъ океанѣ новый обширный центръ для торговыхъ и промышленныхъ предпріятій этихъ державъ при посредствѣ Великаго Сибирскаго сооруженія, призваннаго отнынѣ, благодаря дружественному уговору между Россіей и Китаемъ, соединить крайніе предѣлы двухъ материковъ Стараго Свѣта». Такое назначеніе будущаго порта, въ связи съ естественнымъ стремленіемъ использовать вновь пріобрѣтенный для всего Великаго Сибирскаго пути выходъ къ Тихому океану привлеченіемъ на этотъ путь возможно бо́льшаго количества транзитныхъ пассажировъ и грузовъ, вызывало необходимость придать этому порту такую постановку, которая вполнѣ соотвѣтствовала бы требованіямъ, предъявляемымъ къ иностраннымъ коммерческимъ портамъ какъ на Дальнемъ Востокѣ, такъ и въ Западной Европѣ. При обсужденіи вопроса о порядкѣ осуществленія указанной задачи имѣлось въ виду, что при тѣсной связи, существующей вообще между коммерческими портами и желѣзнодорожными линіями, для коихъ первые являются конечными станціями, объединеніе тѣхъ и другихъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ дѣлаетъ возможнымъ наиболѣе цѣлесообразное и согласованное съ общими

ихъ интересами устройство какъ желѣзнодорожныхъ, такъ и портовыхъ сооруженій, причемъ вытекающее отсюда единство руководящей мысли служитъ лучшимъ залогомъ развитія этихъ предпріятій, въ соотвѣтствіи съ возрастающими требованіями торговли и промышленности. Соображенія эти имѣли въ примѣненіи къ будущему порту тѣмъ большее значеніе, что для облегченія конкурренціи съ существовавшими уже транзитными путями изъ Европы на Дальній Востокъ и обратно (морскимъ черезъ Суэцъ и смѣшаннымъ черезъ Америку) необходимо было принять всѣ мѣры къ устраненію того, что могло удлинить срокъ доставки сибирскимъ путемъ грузовъ и пассажировъ или увеличить накладные расходы и тѣмъ удорожить стоимость указанной доставки. Эта задача легче всего достигалась при объединенной дѣятельности порта и дороги.

По такимъ соображеніямъ было признано наиболѣе цѣлесообразнымъ поручить не только постройку, но и эксплоатацію порта Даляньвань тому же Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги.

Въ этомъ смыслѣ состоялось Высочайше утвержденное, 5-го февраля 1899 года, положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги, и соотвѣтствующее постановленіе было включено въ Высочайше утвержденное одновременно первое дополненіе къ уставу Общества (§ 2).

Такъ какъ эксплоатація помянутаго порта могла быть передана Обществу лишь на срокъ аренды Россіей Квантунскаго полуострова, т. е. на 25 лѣтъ, то о предоставленіи Обществу эксплоатаціи этого предпріятія на дальнѣйшій срокъ пришлось войти въ переговоры съ Китайскимъ Правительствомъ, въ результатѣ коихъ послѣднее согласилось предоставить Обществу завѣдываніе эксплоатаціей Даляньваньскаго порта на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ: а) предпріятіе это должно имѣть отдѣльное отъ желѣзной дороги счетоводство и б) Китайское Правительство не отвѣчаетъ за убытки, вызываемые эксплоатаціей порта, но въ то же время и не пользуется правомъ выкупа сего предпріятія.

Такимъ образомъ, за Обществомъ было обезпечено право эксплоатаціи порта Даляньваня не только по истеченіи срока аренды Россіей

Квантуна, но даже въ случаѣ выкупа желѣзной дороги Китайскимъ Правительствомъ.

Предварительныя изысканія въ бухтѣ Даляньвань были закончены въ октябрѣ 1898 года и на основаніи ихъ инженеромъ Сахаровымъ былъ составленъ проектъ порта, который въ общихъ чертахъ заключался въ слѣдующемъ.

На южномъ берегу бухты Викторія предполагалось возвести рядъ моловъ, шириной до 50 саженей, далеко выдвинутыхъ въ море и снабженныхъ набережными для причала океанскихъ и каботажныхъ судовъ. Со стороны юго-востока, откуда океанская волна могла проникать къ порту, набережныя прикрыты особымъ рейдовымъ моломъ, западная сторона котораго приспособлялась также для причала судовъ.

Такое расположеніе портовыхъ сооруженій давало возможность увеличивать протяженіе набережныхъ по мѣрѣ развитія торговаго значенія порта. Въ первую очередь предполагалось возвести только часть рейдоваго мола, широкій и угольный молъ, а также построить 1.100 погонныхъ саженей набережныхъ, у которыхъ могли бы одновременно грузиться 8 океанскихъ пароходовъ, съ осадкою до 28 футъ, и 12 каботажныхъ, съ осадкой до 18 футъ въ малую воду. Кромѣ того, отводились мѣста для мелкаго каботажа, а рейдовый молъ приспособлялся для причала пассажирскихъ и военныхъ судовъ. Угольный молъ проектировался въ сторонѣ отъ остальныхъ набережныхъ, въ центрѣ будущей фабричной и заводской дѣятельности порта; здѣсь были отведены обширныя площади для развитія будущихъ корабельныхъ верфей, желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, лѣсныхъ и угольныхъ складовъ и товарной станціи желѣзной дороги.

Возлѣ угольнаго мола проектировался сухой докъ, длиной 740 фут., который былъ раздѣленъ на два отдѣленія при помощи особыхъ шлюзныхъ воротъ и, такимъ образомъ, могъ служить для ремонта какъ большихъ судовъ, такъ и судовъ меньшаго размѣра, причемъ послѣднія могли ремонтироваться одновременно по два заразъ.

Въ первую очередь работъ предполагалось также устроить водоснабженіе порта изъ рѣки Меланхэ, провести подъѣздныя дороги и

желѣзнодорожные пути, снабдивъ ихъ самыми необходимыми приспособленіями для выгрузки, нагрузки и храненія товаровъ и, наконецъ, освѣтить портъ электричествомъ.

Для соединенія порта съ Южно-Маньчжурской линіей было рѣшено провести вѣтвь къ станціи Саньшилипу, длиною около 15-ти верстъ.

Принимая во вниманіе расположеніе будущаго порта на одномъ изъ конечныхъ пунктовъ Великаго Сибирскаго пути, въ центрѣ ожидовъ Сѣверной Америки, которые, благодаря постройкѣ желѣзной дороги и порта, въ нѣсколько десятковъ лѣтъ изъ жалкихъ деревушекъ превратились въ цвѣтущіе города съ громаднымъ населеніемъ, можно было ожидать подобнаго же быстраго развитія Даляньваня.

Въ предвидѣніи этого обстоятельства представлялось желательнымъ, одновременно съ составленіемъ проекта порта, намѣтить также будущія городскія устройства, чтобы нарождающаяся городская жизнь могла правильно развиваться по заранѣе обдуманному и утвержденному плану. При такой постановкѣ дѣла можно было избѣгнуть тѣхъ ошибокъ, которыя имѣли мѣсто при устройствѣ многихъ портовъ, гдѣ въ самомъ началѣ не было обращено должнаго вниманія на тѣсную связь, существующую между желѣзной дорогой, портомъ и прилегающимъ къ нему городомъ, что приводило къ непоправимымъ послѣдствіямъ, вызывая непроизводительные накладные расходы и стѣсняя естественное развитіе городской жизни.

Проектируемый городъ предполагалось разбить на китайскую и европейскую части, причемъ послѣдняя была распланирована болѣе просторно: городскіе кварталы прорѣзывались широкими проспектами и улицами, а значительныя площади, въ то время занятыя неудобными для заселенія оврагами, предполагалось обратить въ городскіе сады, парки и бульвары. Будущій городъ занималъ, по проекту, площадь въ 9 квадратныхъ верстъ и могъ вмѣстить населеніе въ 100.000 человѣкъ; чтобы не стѣснять дальнѣйшаго роста города и его хозяйства въ будущемъ, предполагалось произвести въ широкихъ размѣрахъ отчужденіе земель, прилегающихъ къ бухтѣ Викторія. Были намѣчены также мѣста для загородныхъ дачъ, морскихъ купаній, спорта и общественныхъ раз-

влеченій, т. е. такихъ удобствъ, къ которымъ привыкли на Дальнемъ Востокѣ жители европейскихъ сеттльментовъ.

Въ первую очередь предполагалось приспособить къ заселенію только ближайшія къ порту городскія части и на этой площади провести и замостить улицы, разбить городскіе кварталы и участки, засыпать нѣкоторые овраги, устроить питомникъ и произвести посадку деревьевъ въ будущихъ паркахъ, садахъ и бульварахъ и, наконецъ, построить нѣкоторыя казенныя и общественныя зданія, необходимыя для правильной гражданской жизни города.

Дальнѣйшее расширеніе города и возведеніе прочихъ городскихъ устройствъ должно было приводиться въ исполненіе постепенно по мѣрѣ выясненія дѣйствительной потребности и распродажи городскихъ участковъ.

Изложенный проектъ порта, со включеніемъ городскихъ устройствъ, послѣ предварительнаго подробнаго разсмотрѣнія въ особомъ при Правленіи Общества совѣщаніи съ участіемъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ былъ представленъ Статсъ-Секретаремъ Витте на благоусмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги. Одобривъ помянутый проектъ и признавая, съ своей стороны, желательнымъ сосредоточить работы по сооруженію порта и города въ рукахъ одного учрежденія, такъ какъ этимъ путемъ можно было достигнуть значительнаго сокращенія расходовъ, благодаря единству технической администраціи, устройству общаго для порта и города водоснабженія и пр., названный Комитетъ полагалъ, въ интересахъ дѣла, желательнымъ предоставить Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги также и возведеніе всѣхъ необходимыхъ городскихъ устройствъ въ названномъ пунктѣ въ полномъ согласованіи съ потребностями строящейся желѣзной дороги и порта. Соотвѣтствующее положеніе Комитета, 29-го іюня 1899 года, удостоилось Высочайшаго утвержденія, а 30-го іюля послѣдовалъ Именной Высочайшій указъ о сооруженіи города при портѣ Даляньвань, о предоставленіи сему городу права порто-франко и о дарованіи ему наименованія «Дальняго».

При отчужденіи земель для нуждъ Дальняго примѣнять дѣйствующія въ Имперіи законоположенія объ отчужденіи недвижимыхъ иму-

ществъ для государственной и общественной пользы не представлялось возможнымъ какъ въ виду особыхъ мѣстныхъ условій, такъ равно и за несостоявшимся еще въ то время введеніемъ въ Квантунской области русскихъ законовъ. Вслѣдствіе сего Обществомъ былъ выработанъ особый порядокъ, примѣнительно къ тѣмъ основаніямъ, которыми оно руководствовалось при отчужденіи земель для нуждъ дороги и главная особенность коихъ заключалась въ томъ, что оцѣнки отчуждаемаго имущества въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ не производилось, а вознагражденіе исчислялось по общей, заранѣе составленной и объявленной населенію, таксѣ. Послѣдовавшимъ засимъ, 19-го декабря 1899 года, Высочайшимъ указомъ Министру Финансовъ объ отчужденіи и временномъ занятіи въ Квантунской области необходимыхъ для сооруженія города и коммерческаго порта въ Дальнемъ недвижимыхъ имуществъ—помянутый порядокъ былъ Высочайше утвержденъ.

Во избѣжаніе недовольства мѣстнаго населенія было признано полезнымъ на первое время не измѣнять жизненныхъ его условій. Съ этою цѣлью производилось отчужденіе только земельныхъ участковъ, безъ фанзъ и деревьевъ, которыя оставались по прежнему у ихъ владѣльцевъ, а самые участки земли передавались по отчужденіи въ арендное ихъ пользованіе съ уплатою за это Обществу 5% отъ покупной ихъ стоимости и съ условіемъ, что Общество имѣетъ право во всякое время взять арендуемыя поля, предупредивъ о томъ жителей за годъ до срока.

Исключеніе было допущено лишь въ отношеніи жителей китайскихъ деревень, входящихъ въ районъ городскихъ работъ первой очереди, всего въ количествѣ 317 семействъ, которыхъ признано было необходимымъ выселить, чтобы имѣть возможность приступить къ разбивкѣ улицъ и посадкѣ деревьевъ, причемъ жителямъ этимъ были отведены для заселенія участки на лѣвомъ берегу р. Меланхэ, на правахъ арендnаго пользованія.

Общая площадь отчуждаемой для потребности Дальняго земли опредѣлилась въ 71 кв. версту, причемъ отчужденіе находящейся на указанной площади частной недвижимой собственности было закончено къ 1-му декабря 1899 г.

Въ вышеупомянутую площадь отчужденія не входилъ, однако, весь полуостровъ, расположенный къ сѣверу отъ г. Дальняго. Между тѣмъ мѣстность эта вблизи порта, съ которымъ она могла имѣть легкое и удобное сообщеніе при помощи плавучихъ средствъ, представлялась весьма удобной для устройства на ней разныхъ складовъ, фабрикъ, заводовъ и проч. Въ предположеніи, что, съ развитіемъ промышленности и торговли въ Дальнемъ, будетъ расти и стоимость земельныхъ участковъ на этомъ полуостровѣ, который могъ пріобрѣсти, такимъ образомъ, въ будущемъ, громадную цѣнность,—впослѣдствіи, съ одобренія Комитета Сибирской желѣзной дороги, было намѣчено дополнительное отчужденіе береговой полосы, площадью около 21 кв. версты, лежащей къ сѣверу отъ бухты Викторія, но отчужденіе это не было произведено вслѣдствіе открывшихся вскорѣ военныхъ дѣйствій съ Японіей.

Порядокъ управленія строющимся городомъ и портомъ съ прилегающей къ нимъ территоріей опредѣлялся Высочайше утвержденнымъ, 16 августа 1899 года, «Временнымъ положеніемъ объ управленіи Квантунской областью» (раздѣлъ IV) и сводился къ слѣдующему [1]).

Дальній въ предѣлахъ отчужденныхъ для его нуждъ земель образуетъ особое градоначальство, находящееся въ вѣдѣніи Министра Финансовъ. Въ порядкѣ мѣстнаго управленія градоначальство подчи-

---

[1]) Согласно Высочайше утвержденному, 29-го іюня 1899 года, положенію Комитета Сибирской желѣзной дороги, Министру Финансовъ было предоставлено выработать, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, правила управленія городомъ Дальнимъ и представить таковыя на обсужденіе Высочайше учрежденнаго Совѣщанія объ управленіи Квантунскимъ полуостровомъ. Для выработки этихъ правилъ Статсъ-Секретаремъ Витте была образована коммиссія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Составленный коммиссіей проектъ «Временнаго положенія объ устройствѣ и управленіи города Дальняго» включенъ засимъ, съ незначительными измѣненіями, въ выработанное Высочайше учрежденнымъ Совѣщаніемъ объ управленіи Квантунскимъ полуостровомъ «Временное положеніе объ управленіи Квантунской областью», составивъ раздѣлъ IV Положенія.

няется Главному Начальнику Квантунской области. Градоначальникъ назначается Высочайшею властью по представленію Министра Финансовъ, основанному на предварительномъ соглашеніи съ Главнымъ Начальникомъ области, и пользуется правами, присвоенными градоначальникамъ Одессы, Севастополя и Керчи. Для завѣдыванія городскимъ хозяйствомъ образуется, подъ предсѣдательствомъ градоначальника, городской совѣтъ изъ шести членовъ, избираемыхъ на одинъ годъ владѣльцами участковъ и плательщиками городскихъ налоговъ, и одного члена по назначенію Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Порядокъ выборовъ и компетенція городского совѣта установлены примѣнительно къ правиламъ, дѣйствующимъ въ городахъ Имперіи. Управленіе портомъ возлагается Обществомъ на особаго завѣдывающаго портомъ, утверждаемаго въ должности Главнымъ Начальникомъ области по представленію градоначальника.

За неустройствомъ въ Дальнемъ городского поселенія и отсутствіемъ въ немъ правильной гражданской жизни, учрежденіе тамъ градоначальства, въ силу полномочій, предоставленныхъ Министру Финансовъ Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату 16-го августа 1899 г. [1]), было отложено впредь до окончанія работъ по устройству города. Управленіе же полицейскою и гражданскою частями города, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 марта 1900 года, было возложено на особаго полиціймейстера, съ правами начальника участка Квантунской области, назначаемаго и увольняемаго Начальникомъ области, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, коему было предоставлено установить временный штатъ полицейскаго управленія въ названномъ городѣ, съ отнесеніемъ вызываемаго симъ расхода на счетъ кредитовъ по сооруженію порта и города.

Согласно Временнаго положенія объ управленіи Квантунской областью, находящіеся въ предѣлахъ отчужденнаго подъ городъ Дальній пространства участки земли, за исключеніемъ предназначенныхъ подъ

---

[1]) Помянутымъ Высочайшимъ указомъ предоставлялось отдѣльныя части управленія Квантунской области устраивать въ сроки по усмотрѣнію Министровъ, вѣдающихъ сими частями.

городскія и портовыя устройства и отводимыхъ безплатно для правительственныхъ и общественныхъ надобностей, могли быть продаваемы и отдаваемы въ аренду съ торговъ какъ русскимъ, такъ и иностраннымъ подданнымъ порядкомъ, установленнымъ Министромъ Финансовъ, причемъ полученныя за участки суммы должны были поступать въ пользу Общества на покрытіе расходовъ по отчужденію земель и устройству города Дальняго.

На основаніи выработанныхъ особымъ междувѣдомственнымъ совѣщаніемъ и утвержденныхъ засимъ Статсъ-Секретаремъ Витте правилъ продажи и отдачи въ аренду съ торговъ участковъ въ Дальнемъ, въ теченіе 1902 и 1903 г.г. были произведены торги, на коихъ продано было 109 участковъ, общей площадью около 32.000 кв. саж., за 768.000 руб., причемъ бо́льшая часть участковъ покупалась съ разсрочкой платежа на 20 лѣтъ.

Желая использовать, впредь до обращенія по прямому назначенію, тѣ участки, которые, будучи предназначены для нуждъ самого Общества, вообще не подлежали продажѣ или отдачѣ въ долгосрочную аренду, а также тѣ, которые по какимъ-либо соображеніямъ признавалось необходимымъ временно не продавать [1]), Правленіе Общества, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, сдавало помянутые участки во временное пользованіе безъ торговъ, съ обязательствомъ арендаторовъ возвратить, по требованію строительнаго управленія, предоставленные имъ участки въ мѣсячный срокъ. Во время пребыванія осенью 1902 года на Дальнемъ Востокѣ, Статсъ-Секретарь Витте призналъ возможнымъ допустить продажу безъ торговъ участковъ въ Дальнемъ солиднымъ русскимъ фирмамъ, для организаціи торговыхъ и промышленныхъ заведеній, съ особаго, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, разрѣшенія Министра Финансовъ, съ тѣмъ, чтобы цѣны на такіе участки опредѣлялись соотвѣтственно цѣнамъ, кои выяснятся на предшествовавшихъ торгахъ, и чтобы участки эти не могли быть передаваемы иностранцамъ. Въ отношеніи пріобрѣтенія послѣдними земли въ Дальнемъ рѣшено было

---

[1]) Напримѣръ, впредь до бо́льшаго развитія жизни въ Дальнемъ и соотвѣтствующаго повышенія цѣнъ на земли и т. д.

соблюдать принципъ взаимности, сообразно съ дѣйствующими трактатами [1]).

Къ началу 1902 года общее количество населенія г. Дальняго, считая въ томъ числѣ и рабочихъ по постройкѣ, достигло 40.000 человѣкъ. Это обстоятельство давало основаніе полагать, что, съ открытіемъ правильнаго движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и съ началомъ портовой дѣятельности, гражданская и коммерческая жизнь въ городѣ быстро разовьется. Въ виду сего представлялось необходимымъ принять особыя мѣры къ охраненію общественной безопасности, спокойствія, порядка и благочинія, а также по охраненію народнаго здравія, попеченію о торговлѣ, торговомъ мореплаваніи и проч., т. е. къ обезпеченію тѣхъ функцій, кои, по окончательномъ устройствѣ Дальняго, должны были войти въ кругъ обязанностей градоначальника. Одновременно съ этимъ возникла потребность въ отправленіи такихъ обязанностей, которыя относились къ компетенціи городского совѣта, какъ-то: въ изданіи обязательныхъ постановленій по строительной, пожарной и санитарной частямъ, въ надзорѣ за правильнымъ производствомъ торговли, во взиманіи городскихъ сборовъ, въ назначеніи таксъ на жизненные продукты и проч. Назначеніе особаго градоначальника въ самый разгаръ строительныхъ работъ стѣснило бы

---

[1]) Наибольшій спросъ на участки со стороны подданныхъ иностранныхъ державъ возникалъ среди японцевъ. Такъ какъ дѣйствовавшій въ то время договоръ нашъ съ Японіей не предоставлялъ русскимъ права пріобрѣтать въ названной странѣ землю въ собственность, а разрѣшалъ имъ только аренду, то японцы, въ свою очередь, могли получать земли въ Дальнемъ также лишь въ аренду, причемъ, согласно Высочайшаго повелѣнія 23 мая 1903 года, къ участію въ торгахъ на продажу земельныхъ участковъ въ Дальнемъ могли быть допускаемы лишь благонадежные японцы на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) если наивысшая цѣна на торгахъ предлагается японцемъ, то участокъ предоставляется ему, но не въ собственность, а въ арендное пользованіе на 99 лѣтъ, согласно вышеупомянутыхъ временныхъ правилъ о продажѣ и отдачѣ въ аренду участковъ съ торговъ въ Дальнемъ, и 2) число участковъ, отдаваемыхъ японцамъ на каждыхъ торгахъ, не должно превышать $^1/_{10}$ всѣхъ назначенныхъ къ продажѣ съ данныхъ торговъ участковъ.

какъ дѣятельность строительной администраціи, такъ и сферу дѣйствій новаго должностного лица, такъ какъ, до завершенія работъ по постройкѣ порта и города, строительные вопросы, въ силу вещей, должны были имѣть первенствующее значеніе. Съ другой стороны, образованіе городского совѣта являлось дѣломъ трудно выполнимымъ, такъ какъ контингентъ лицъ, имѣющихъ право на производство выборовъ и занятіе должностей по городскому управленію, оказывался слишкомъ недостаточнымъ, а при такихъ условіяхъ, если бы даже и могли состояться выборы, городской совѣтъ едва ли былъ бы на высотѣ своего положенія. При такомъ положеніи дѣла Министромъ Финансовъ, по предварительному соглашенію съ Главнымъ Начальникомъ Квантунской области, было испрошено, 17 мая 1902 года, Высочайшее повелѣніе о временномъ, впредь до окончанія строительныхъ работъ, возложеніи обязанностей и правъ градоначальника, а также городского совѣта г. Дальняго на главнаго инженера по сооруженію порта и города. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду послѣдовавшаго въ 1902 году открытія временной эксплоатаціи рабочей гавани и части набережной широкаго мола и развитія, въ связи съ симъ, портовой дѣятельности, по соглашенію Статсъ-Секретаря Витте съ Генералъ-Адъютантомъ Алексѣевымъ, въ Дальнемъ было учреждено временное портовое управленіе на упрощенныхъ основаніяхъ, съ возложеніемъ обязанностей завѣдывающаго коммерческимъ портомъ на мѣстнаго полиціймейстера.

Боксерское возстаніе 1900 года отразилось также и на работахъ въ г. Дальнемъ, хотя въ предѣлахъ Квантунской области и не было произведено разрушеній. Вліяніе безпорядковъ выразилось временнымъ массовымъ уходомъ китайскихъ рабочихъ, повышеніемъ единичныхъ цѣнъ на работы, а также временнымъ отвлеченіемъ отъ прямыхъ обязанностей строителя порта инженера Сахарова, командированнаго, по соглашеніи Министровъ Военнаго и Финансовъ, для организаціи работъ по возстановленію разрушенныхъ участковъ желѣзнодорожной линіи «Дагу-Пекинъ». На правильномъ ходѣ работъ отразились также неблагопріятно посѣтившія Дальній въ періодъ его постройки эпидеміи, особенно вспыхнувшая въ апрѣлѣ 1900 года среди китайцевъ-рабочихъ эпидемія сыпного тифа, а также холерная эпидемія 1902 года.

Для подавленія эпидеміи мѣстной администраціей принимались энергичныя мѣры.

Къ 1902 году выяснились съ достаточною точностью топографическія, гидрографическія, геологическія и другія данныя, добытыя изысканіями и наблюденіями, а равно и болѣе точная стоимость производства работъ. Въ соотвѣтствіи съ этими данными были переставлены проектъ портовыхъ и городскихъ устройствъ въ Дальнемъ и расцѣночныя ихъ вѣдомости. Новые проекты и расцѣнки, послѣ всесторонняго обсужденія въ Правленіи Общества, при участіи представителей подлежащихъ вѣдомствъ, были Высочайше утверждены 15 іюня 1902 года, по журналу Комитета Сибирской желѣзной дороги, и засимъ легли въ основаніе дальнѣйшихъ строительныхъ работъ.

Общая картина выполненныхъ Обществомъ работъ по устройству порта представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Выбранная для порта береговая полоса представляла собою площадь, постепенно понижающуюся къ морю. Съ цѣлью получить возможно бóльшую портовую территорію и уменьшить въ то же время землечерпательныя работы, портовыя сооруженія, какъ указано выше, были проектированы въ видѣ моловъ, выдвинутыхъ въ море, причемъ моловъ этихъ предполагалось три: рейдовый, широкій и угольный. Впослѣдствіи отъ постройки послѣдняго мола пришлось отказаться въ виду того, что предположенія о возможности экспорта въ ближайшемъ будущемъ значительнаго количества угля черезъ портъ Дальній не оправдались.

Въ коммерческой гавани набережныя моловъ предназначались для причала океанскихъ и каботажныхъ судовъ съ осадкой до 18′ и 28′, а береговая набережная—такъ называемая Петербургская—для причала джонокъ и баржъ; въ особой рабочей гавани предполагалась стоянка мелкихъ судовъ; при этой гавани проектировались два дока для ремонта судовъ; набережная передъ главными мастерскими предназначалась подъ угольные и лѣсные склады. Общая длина обдѣлки внѣшнихъ сооруженій порта составила 4.114 саж., кромѣ волнолома, длиною 850 саж. Отъ искусственнаго огражденія этими сооруженіями водной

площади получилось громадное пространство, отвоеванное у моря (152.000 кв. саж.). Полная водная площадь порта составляла около 425.000 кв. саж. съ глубиною въ 28 фут. и 165.000 кв. саж. съ глубиною въ 18 фут., а всего около 590.000 кв. саж., т. е. приблизительно равнялась Одесскому порту.

Постройка порта потребовала немедленнаго и притомъ одновременнаго развитія работъ по землечерпанію, по засыпкѣ портовой территоріи, устройству набережныхъ и доковъ, для чего потребовалось соотвѣтствующее развитіе каменоломень и устройство массивоваго парка.

Весь грунтъ бухты въ назначенномъ для углубленія мѣстѣ состоялъ сверху изъ ила (мѣстами до 36′ толщины), подъ которымъ находилась плотная глина, а подъ нею глинистый сланецъ. Залегающая подъ толщей ила глина употреблялась для засыпки портовой территоріи, причемъ ея пошло на эту работу до 100.000 кубовъ. Для производства землечерпательныхъ работъ имѣлись двѣ самодвижущихся землечерпательницы, а для отвозки продуктовъ землечерпанія—четыре баржи. Всего за время постройки порта вычерпано 356.620 кубовъ. Дабы имѣть возможность выполнить работы по засыпкѣ портовой территоріи, потребовалось устроить вспомогательныя дамбы для образованія закрытыхъ бассейновъ, откуда насыпаемый грунтъ не могъ быть увлекаемъ теченіями и волненіемъ. Часть этихъ дамбъ вошла впослѣдствіи въ обдѣлку береговъ, часть осталась въ самой портовой территоріи. Для образованія бассейновъ производилась подсыпка съ баржей дамбы изъ камня по линіи набережной и были построены двѣ эстокады: одна по направленію къ широкому молу, длиною 400 саж., и другая по внѣшней сторонѣ рейдоваго мола, почти одинаковой длины. По этимъ эстокадамъ былъ уложенъ рельсовый путь и по нимъ подавались трюки съ камнемъ для насыпки дамбъ. Впослѣдствіи была насыпана еще дамба между рейдовымъ и широкимъ молами.

Массивы изготовлялись бутовые. Для устройства массивоваго парка выбрано мѣсто противъ набережной въ центрѣ портовыхъ работъ. Въ паркѣ уложена была сѣть дековилевскихъ путей, по которой доставлялись всѣ матеріалы для изготовленія массивовъ, а также проведенъ

водопроводъ съ двумя баками на деревянной башнѣ, одинъ изъ коихъ питался морской водой для изготовленія массивовъ, другой—прѣсной для котловъ, травеллеровъ и катучихъ крановъ. Ежедневно, въ среднемъ, изготовлялось по 10 шт. массивовъ, т. е. около 20 куб. саж. Опусканіе массивовъ начато было 20-го октября 1900 года.

Набережныя для причала судовъ были двухъ типовъ: одна съ глубиной при ординарѣ 18′ и другая 28′; первый типъ состоялъ изъ четырехъ рядовъ массивовъ, а второй—изъ пяти рядовъ. По окончаніи каждаго участка набережной, ее загружали массивами, чтобы она окончательно осѣла и не давала осадковъ при послѣдующей надстройкѣ надводной кладки. По окончаніи осадки приступали къ постройкѣ надводной кладки, которая производилась съ особой палубной баржи, служившей вмѣстѣ съ тѣмъ складомъ необходимаго для работъ матеріала; облицовка состояла изъ гранита. По мѣрѣ окончанія набережныхъ, производилась засыпка камня за стѣнку, послѣ чего уже шла засыпка грунтомъ отъ землечерпанія и землей по желѣзнодорожнымъ путямъ.

Для водолазныхъ работъ у каждаго плавучаго крана, предназначеннаго для опусканія массивовъ, держалось по водолазному баркасу; на каждомъ изъ нихъ было установлено по два насоса для накачиванія воздуха; водолазамъ приходилось иногда опускаться во время прилива на глубину до 40′.

Въ 1901 году была начата постройка малаго сухого дока въ рабочей гавани. Докъ основанъ частью на плотной глинѣ, частью на скалѣ и имѣлъ слѣдующіе размѣры: длина 380′, ширина понизу 33′, поверху 80′, при среднемъ приливѣ въ + 12′ суда могли входить въ докъ съ осадкой до 18′. Особенность постройки дока заключалась въ томъ, что котлованъ для него былъ вырытъ въ насыпномъ грунтѣ и вся постройка велась безъ всякихъ перемычекъ, вслѣдствіе малой фильтраціи окружающаго глинистаго грунта. Докъ строился изъ бутоваго известковаго камня съ облицовкою краснымъ Вейхайвейскимъ гранитомъ; дно дока дѣлалось изъ бетона, толщиной въ 1½′, а подъ кильблоками въ 2′, съ двумя кюветами по бокамъ кильблоковъ. Входъ въ докъ закрывался двухстворчатыми желѣзными воротами, приводимыми

въ движеніе цѣпями и ручными лебедками. Въ воротахъ устроено по клинкету для заполненія дока водой съ ручными насосами для откачиванія воды при закрываніи и открываніи входа въ докъ. При докѣ построена насосная станція съ двумя вертикальными турбинными двигателями и однимъ горизонтальнымъ центробѣжнымъ насосомъ, приводимымъ въ дѣйствіе электричествомъ.

Кромѣ описаннаго дока въ той же рабочей гавани была начата постройка большого дока, предназначавшагося, между прочимъ, и для ремонта военныхъ судовъ. Этотъ докъ основанъ весь на скалѣ, длина его составляла 630′, ширина входа—90′ и отмѣтка кильблоковъ—20′, такъ что, при среднемъ приливѣ, могли входить суда съ осадкой до 30′ и болѣе. Возникшая война съ Японіей прервала работы по сооруженію этого дока.

Въ Дальнемъ имѣлся большой караванъ плавучихъ приспособленій, подвижной составъ и много другихъ механическихъ приспособленій для работъ. Для ремонта ихъ были построены сначала небольшія мастерскія, которыя, по мѣрѣ развитія работъ, приходилось постепенно расширять, и, въ окончательномъ видѣ, мастерскія эти состояли изъ двухъ механическихъ корпусовъ: деревяннаго, обшитаго снаружи волнистымъ желѣзомъ, и кирпичнаго, двухэтажнаго; въ обоихъ установлены станки, приводимые въ дѣйствіе при помощи электрическихъ моторовъ. Между этими корпусами находились литейная и сушильня. Далѣе, слѣдовалъ корпусъ кузницы съ желѣзными стропилами, обшитый волнистымъ оцинкованнымъ желѣзомъ, съ паровыми молотами, горнами и котельной, матеріальный складъ и отдѣльные склады для кокса, чугуна и для моделей. Всего въ мастерскихъ работало до 700 мастеровыхъ—русскихъ и китайцевъ.

Кромѣ этихъ мастерскихъ были построены мастерскія при маломъ сухомъ докѣ.

Для освѣщенія города и порта, для приведенія въ дѣйствіе станковъ въ мастерскихъ, помпъ въ докахъ и насосовъ водопровода, была устроена вблизи доковъ центральная электрическая станція, оборудованная шестью пародинамами.

Къ 1904 году оборудованіе набережныхъ представлялось въ слѣ-

дующемъ видѣ. Для причала судовъ установлены чугунныя тумбы въ разстояніи 20 саж. другъ отъ друга; въ промежуткахъ между тумбами задѣланы въ кладку рымы, такъ что представлялось возможнымъ крѣпить концы съ судовъ черезъ каждыя 10 саж. Для предотвращенія прикасанія судовъ къ набережной установлены плавучіе плоты изъ брусьевъ, прикрѣпленные къ цѣпямъ. На набережной, за линіей рымовъ, уложено два желѣзнодорожныхъ пути. За ними расположены на насыпанномъ грунтѣ деревянные, обшитые волнистымъ желѣзомъ, пакгаузы и позади ихъ еще два желѣзнодорожныхъ пути. Такъ были оборудованы набережныя широкаго мола и частью каботажная; оборудованіе же рейдоваго мола было только начато.

По проекту порта предполагалось установить четыре огня: два на оконечностяхъ волнолома и по одному на рейдовомъ и рабочемъ молахъ. Изъ нихъ окончательно установленъ былъ только огонь на концѣ рабочаго мола; по примѣру огней, существующихъ въ Суэцкомъ каналѣ, онъ питался газомъ, добываемымъ изъ керосина въ спеціально устроенномъ заводѣ на рабочемъ молѣ. Кромѣ того, на этомъ молѣ горѣли еще два плавучихъ бакана, установленныхъ для огражденія работъ ночью и снабженныхъ резервуарами съ запасомъ газа на 7 дней; по окончаніи работъ баканы эти установлены у входа въ каналъ для указанія слѣдованія въ портъ.

Въ 1903 году было приступлено къ постройкѣ маяка съ бѣлымъ постояннымъ огнемъ на южной оконечности острова Южный Саньшантоу, расположеннаго передъ входомъ въ заливъ; всѣ зданія для смотрителя маяка и команды со службами, а также башня маяка были закончены, оставалось установить фонарь и машины, чему помѣшала начавшаяся война.

Упомянутый островъ былъ избранъ также для устройства карантина, который предназначался не только для судовъ порта Дальняго, но и для Портъ-Артура. Въ укрытой бухтѣ острова была устроена пристань для причала катеровъ и баркасовъ, а всѣ зданія для карантина расположены на склонѣ горы. Кромѣ помѣщеній для лицъ, подвергнутыхъ обсерваціи, построены: спеціальное, обнесенное заборомъ, помѣщеніе для чумныхъ больныхъ, дома для стражи, медицинскаго

персонала и аптеки, незаразная больница, прачешная, хлѣбопекарни, баня и пр.

Стоимость всѣхъ исполненныхъ работъ по сооруженію порта опредѣлилась въ суммѣ 13.079.210 руб. 99 коп. [1]).

Работы по городскому устройству къ моменту возникновенія русско-японской войны находились въ слѣдующемъ положеніи.

Городъ дѣлился на три главныя части: 1) европейскій городъ, 2) китайскій городъ и 3) административный городокъ.

Европейскій городъ занималъ ровную площадь въ 4 квадратныхъ версты, непосредственно примыкавшую къ порту и отдѣлявшуюся отъ административнаго городка глубокой желѣзнодорожной выемкой, а отъ китайскаго города—паркомъ и питомникомъ, устроенными на мѣстѣ бывшей деревни Сичинминуа.

Китайскій городъ расположенъ къ западу отъ городского парка и могъ широко разростаться по обѣимъ сторонамъ желѣзнодорожной линіи. Для свободнаго сообщенія обѣихъ частей китайскаго города желѣзнодорожная линія была проведена надъ городскими улицами по тремъ арочнымъ каменнымъ мостамъ и двумъ желѣзнымъ.

Административный городокъ занималъ площадь въ 40 десятинъ, съ запада непосредственно примыкая къ морю. Въ этой части города земельные участки не продавались, а застраивались административными зданіями и жилыми домами для служащихъ. Такихъ домовъ для администраціи было построено 11.128 кв. саж. Здѣсь же были выстроены Обществомъ церковь-школа, больница на 200 кроватей, двѣ гостиницы, общественное собраніе, нѣсколько домовъ для магазиновъ и лавокъ, зданіе для мѣстнаго отдѣленія Русско-Китайскаго Банка, камера мирового судьи, арестный домъ и проч. [2]).

Центральнымъ пунктомъ городка должна была служить такъ называвшаяся Николаевская площадь, вокругъ которой предполагалось рас-

---

[1]) Сводная вѣдомость расходовъ по сооруженію порта Дальняго приведена въ приложеніи № 3, помѣщенномъ въ концѣ тома.

[2]) Кромѣ указанныхъ зданій, было приступлено къ сооруженію, въ разныхъ частяхъ города, собора, гимназіи, рынка, бойни и пр.

положить всѣ главныя правительственныя и общественныя зданія; отъ нея по всѣмъ направленіямъ радіусами расходились десять проспектовъ.

Европейскій городъ, въ свою очередь, дѣлился на три главныя части: коммерческую, гражданскую и часть домовъ-особняковъ. Первая, непосредственно примыкавшая къ порту и расположенная на ровной площади, предназначалась для торговыхъ заведеній, магазиновъ, банковъ, агентствъ и пр. Гражданская часть съ сѣвера примыкала къ такъ называвшемуся Московскому проспекту, съ юга ограничивалась скалистымъ горнымъ хребтомъ, а съ запада и востока—городскимъ паркомъ и городскимъ садомъ. Эта часть предназначалась для постройки жилыхъ домовъ для людей небогатыхъ и мелкихъ служащихъ въ городскихъ и общественныхъ учрежденіяхъ, банкахъ, магазинахъ и т. д. Городская часть, отведенная подъ дома-особняки, расположена была въ восточномъ углу города. Находясь въ сторонѣ отъ шумной дѣятельности портоваго и заводскаго города, эта часть города предназначалась для людей болѣе зажиточныхъ, которые на своихъ участкахъ могли построить отдѣльные коттеджи и развести сады, какъ это обычно практикуется на Дальнемъ Востокѣ во всѣхъ епропейскихъ сеттльментахъ.

Проспекты, за исключеніемъ Московскаго, имѣвшаго ширину 16 саж., проектированы шириной въ 12 саж. и обсажены двумя рядами деревьевъ; для движенія экипажей и пѣшеходовъ шоссирована только средняя полоса проспекта на ширину 4-хъ саж., боковыя же полосы временно отданы владѣльцамъ сосѣднихъ участковъ въ безплатное пользованіе для устройства палисадниковъ, куртинъ и проч. Улицы имѣли ширину 9 и переулки 6 саж., изъ коихъ замощивалось только 3 и 2 сажени. Къ началу 1904 года всѣ улицы были проложены и большею частью шоссированы.

Городской паркъ, отдѣлявшій европейскій городъ отъ китайскаго, занималъ площадь около 100 десятинъ; здѣсь былъ устроенъ обширный древесный питомникъ и опытныя поля. Городской садъ, расположенный на мѣстѣ бывшей китайской деревни, раздѣлялся Нагорной улицей на нижнюю и верхнюю половины, причемъ въ послѣдней были

устроены два обширныхъ резервуара прѣсной воды при помощи земляныхъ плотинъ, преграждавшихъ главные овраги. Вода изъ резервуаровъ, скоплявшаяся отъ дождей, служила для поливки нижней части сада и прилегающихъ улицъ. Кромѣ того, въ европейской части города имѣлись два небольшихъ сада: одинъ вблизи центральной электрической станціи, на мѣстѣ стараго китайскаго кладбища, обсаженнаго столѣтними хвойными деревьями, а другой возлѣ предполагавшагося православнаго храма, въ части домовъ-особняковъ.

Необходимое для порта и города количество воды опредѣлено было въ 500.000 ведеръ въ сутки, которую предполагалось получать путемъ устройства водопровода изъ рѣки Меланхэ, имѣющей въ своемъ ложѣ мощный водоносный слой. Для полученія изъ него воды предполагалось преградить долину рѣки водонепроницаемой перемычкой для образованія подземнаго запаса воды, въ коемъ устраивался рядъ колодцевъ, соединенныхъ между собою галлереями. До 1904 года дѣйствовало два водосборныхъ колодца, діаметромъ въ 3 саж., изъ которыхъ вода накачивалась въ напорную магистраль при помощи 2-хъ насосовъ, производительностью по 5.000 ведеръ въ часъ каждый. Отъ напорной линіи вода поступала въ два водоемныхъ зданія, а отъ нихъ расходилась къ мѣстамъ потребленія по разводящей сѣти. Кромѣ того, непосредственно отъ магистрали было установлено нѣсколько водоразборныхъ будокъ. Къ 1-му января 1904 года было уложено водопроводныхъ трубъ, напорныхъ и разводящихъ, свыше 22-хъ верстъ. Трубы отливались на построенномъ администраціей Дальняго литейномъ заводѣ.

Въ административномъ городкѣ устроена была правильная канализація съ выпускомъ грязныхъ водъ въ бухту; въ европейскомъ городѣ вывозъ нечистотъ производился изъ выгребовъ въ особыя мѣста свалокъ.

Уличное освѣщеніе города, также какъ и портовой территоріи, было электрическое.

Стоимость работъ по сооруженію города составила 8.722.202 р. 03 к. [1]).

---

[1]) Сводная вѣдомость расходовъ по сооруженію города Дальняго приведена въ приложеніи № 4, помѣщенномъ въ концѣ тома.

Съ возникновеніемъ строительныхъ работъ въ Дальнемъ, заходившіе въ Дальнинскую бухту пароходы въ началѣ доставляли грузы исключительно для надобностей постройки, но, съ открытіемъ временнаго движенія на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и съ постепеннымъ развитіемъ частной предпріимчивости, началась и торговая дѣятельность порта.

Первоначально всѣ грузовыя операціи производились при помощи разгрузочныхъ судовъ, но, по мѣрѣ окончанія набережныхъ и оборудованія ихъ, началась непосредственная нагрузка съ набережныхъ на пароходы. За послѣдніе два года временной эксплоатаціи еще неоконченнаго порта его посѣтили: въ 1902 году—717 пароходовъ, причемъ грузооборотъ порта равнялся 4.322.115 пудовъ, а въ 1903 году—792 парохода и грузооборотъ составлялъ 17.980.033 пуда. Главными транзитными грузами были: по ввозу—чай изъ Ханькоу и по вывозу—хлѣбные грузы изъ Маньчжуріи.

По поводу постройки порта и города Дальняго въ періодической печати и обществѣ нерѣдко высказывались сомнѣнія относительно будущаго его значенія; указывалось на неудачный выборъ его, какъ коммерческаго порта, и на то, что городъ этотъ, будто бы искусственно созданный, а не призванный къ жизни дѣйствительною необходимостью, не жизнеспособенъ и не оправдаетъ произведенныхъ на его постройку значительныхъ затратъ; взглядъ этотъ вылился, между прочимъ, въ извѣстномъ афоризмѣ, что новому городу скорѣе пристало бы названіе «Лишняго». Поэтому умѣстно напомнить тѣ данныя, которыя давали создателямъ его основанія предвидѣть для него широкую будущность, въ качествѣ первокласснаго коммерческаго порта на Дальнемъ Востокѣ. Служа, на ряду съ Владивостокомъ, конечнымъ пунктомъ Сибирской магистрали, Дальній имѣлъ передъ послѣднимъ громадныя преимущества: онъ находился на берегу незамерзающей бухты и былъ расположенъ въ центрѣ сѣверныхъ китайскихъ водъ, близко къ главнымъ иностраннымъ торговымъ пунктамъ Дальняго Востока. Благодаря этимъ обстоятельствамъ, Дальній, при надлежащемъ его оборудованіи портовыми устройствами, имѣлъ всѣ данныя не только способствовать привлеченію на желѣзнодорожный путь транзитныхъ пассажировъ и

грузовъ, а равно товарообмѣна Маньчжуріи съ другими странами, но и сдѣлаться со временемъ однимъ изъ главныхъ складочныхъ и распредѣлительныхъ торговыхъ пунктовъ на Дальнемъ Востокѣ.

На всемъ побережьи Чжилійскаго и Корейскаго заливовъ, вслѣдствіе неблагопріятнаго очертанія береговой линіи и мелководья, не имѣлось ни одной сколько нибудь удобной гавани, въ которой океанскіе пароходы могли безъ риска производить свои грузовыя операціи. Ближайшій къ Дальнему китайскій портъ Чифу имѣетъ совершенно открытый рейдъ, въ виду чего при сѣверныхъ вѣтрахъ стоянка судовъ здѣсь была сопряжена съ опасностью, а производство грузовыхъ операцій прямо невозможно. Другой китайскій портъ на Чжилійскомъ заливѣ, Тяньцзинъ, расположенъ въ 30-ти верстахъ выше устья р. Пэйхо, имѣющей при впаденіи въ море обширный мелководный баръ, проходъ черезъ который доступенъ только самымъ небольшимъ судамъ, и притомъ зимою портъ закрывается для навигаціи на нѣсколько мѣсяцевъ. Наконецъ, портъ Инкоу также обладалъ весьма серьезными недостатками, будучи расположенъ на берегу р. Ляохэ, имѣющей какъ и Пэйхо, при впаденіи въ Чжилійскій заливъ, обширный баръ, на которомъ глубина при отливѣ доходила всего лишь до 7 футъ; внѣшній же рейдъ, глубиной въ 16—20 футъ, отстоялъ въ 30 верстахъ отъ берега и былъ совершенно открытъ для морского волненія.

Не болѣе удобны были для крупныхъ морскихъ судовъ также и порты сѣверо-западнаго побережья Кореи—Чемульпо и Цзиннампо.

При такихъ условіяхъ главнымъ складочнымъ и распредѣлительнымъ пунктомъ ввозимыхъ и вывозимыхъ морскимъ путемъ товаровъ для всего Сѣвернаго Китая вмѣстѣ съ Маньчжуріей и Монголіей, а отчасти и для сѣверной Кореи, служилъ Шанхай, несмотря на весьма значительное удаленіе его отъ Чжилійскаго и Корейскаго заливовъ. Но и Шанхай, будучи расположенъ на берегу р. Усунъ, впадающей въ р. Янцзы, по своимъ естественнымъ качествамъ далеко не можетъ считаться вполнѣ удобнымъ морскимъ портомъ. Хотя р. Янцзы образуетъ морской баръ достаточной глубины для прохода океанскихъ пароходовъ во время высокаго прилива, однако, входъ въ нее сопряженъ съ значительной потерей времени, такъ какъ возможенъ только

въ извѣстные часы и даже дни и притомъ лишь подъ руководствомъ опытныхъ лоцмановъ, съ соблюденіемъ крайней осторожности. Еще болѣе серьезныя затрудненія встрѣчало морское судоходство на р. Усунъ, на барѣ коей глубина воды при полномъ приливѣ не превышала 19 футъ, въ виду чего океанскіе пароходы часто задерживались передъ нимъ на нѣсколько часовъ, а болѣе глубоко сидящіе принуждены останавливаться передъ устьемъ рѣки, не имѣя возможности проникнуть въ Шанхай.

Кромѣ того, всѣ современные китайскіе и корейскіе порты страдали не только естественными неудобствами, но, за исключеніемъ Шанхая, также и недостаткомъ самыхъ необходимыхъ портовыхъ устройствъ и приспособленій, вслѣдствіе скудости средствъ, отпускавшихся для этой цѣли управленіями морскихъ таможенъ въ Китаѣ и Кореѣ.

При такихъ условіяхъ представлялось вполнѣ вѣроятнымъ, что, когда на Квантунѣ, въ центрѣ Желтаго моря, будетъ сооруженъ портъ съ обширнымъ, безопаснымъ и притомъ незамерзающимъ рейдомъ, спокойной гаванью, хорошо оборудованными набережными, обширными складами для товаровъ, кранами, доками, портовыми мастерскими и проч., то роль, которая въ отношеніи ввозной и вывозной торговли сѣверныхъ китайскихъ и корейскихъ портовъ выпадала до того времени на долю Шанхая, въ значительной степени перейдетъ къ новому порту.

Для оперирующаго въ Китаѣ экспортера главною заботою являлась доставка пріобрѣтеннаго товара въ такое мѣсто, гдѣ онъ находился бы въ полной безопасности отъ грабежа и пожара. Этимъ требованіямъ Дальній могъ удовлетворять, безъ сомнѣнія, въ бо́льшей степени, чѣмъ любой изъ китайскихъ портовъ. Равнымъ образомъ, и для импортеровъ, для которыхъ имѣлъ большое значеніе вопросъ о времени уплаты таможенныхъ пошлинъ за ввозимые ими иностранные товары, Дальній долженъ былъ представлять существенныя удобства по сравненію съ китайскими портами. Хотя китайскія морскія таможни отстрочивали взиманіе пошлины съ ввезенныхъ товаровъ, но отсрочка эта была ограничена опредѣленнымъ срокомъ и, кромѣ того,

сопряжена со многими неудобствами и формальностями, крайне стѣснительными для коммерсантовъ, какъ напримѣръ, обязательствомъ складывать товары въ извѣстныхъ общественныхъ складахъ и т. д. Фабрично-заводская промышленность существовала въ то время только въ немногихъ портахъ Китая, такъ какъ фабрикамъ и заводамъ приходилось работать преимущественно на привозныхъ матеріалахъ, которые, передъ поступленіемъ въ производство, должны оплачиваться одинъ, а иногда и нѣсколько разъ внутренней пошлиной (ли-цзинь); равнымъ образомъ, матеріалы, употребляемые на постройку самихъ фабрикъ, машины и станки также должны быть оплачены ввозной пошлиной. Все это сильно удорожало производство и мѣшало развитію заводской промышленности въ Китаѣ. Дальній, благодаря порто-франко, удобному порту и прилегающей желѣзной дорогѣ, давалъ предпринимателямъ возможность получать всѣ необходимые матеріалы безпошлинно и съ минимальными накладными расходами, и представлялъ поэтому всѣ данныя для самаго широкаго развитія въ немъ фабрично-заводской промышленности.

Наконецъ, немаловажное значеніе въ дѣлѣ развитія Дальняго должны были имѣть находившіяся въ районѣ его и вообще въ Южной Маньчжуріи мѣсторожденія каменнаго угля, такъ какъ въ то время на Дальнемъ Востокѣ ощущался сильный недостатокъ въ топливѣ, причемъ цѣны на него держались очень высокія, что допускало привозъ угля низкаго качества издалека, напримѣръ, изъ Тонкина и даже Австраліи. Достигшее къ тому времени интенсивнаго развитія каменноугольное дѣло въ Японіи не могло удовлетворять въ полной мѣрѣ потребностямъ, въ виду чего въ будущемъ должна была, несомнѣнно, организоваться на прочныхъ началахъ разработка угольныхъ богатствъ Маньчжуріи, для которыхъ наиболѣе удобный выходъ въ море представлялъ собою Дальній. При такихъ условіяхъ въ этомъ портѣ возможно было удобно и быстро запасаться дешевымъ углемъ, что должно было, конечно, въ значительной степени способствовать заходу въ Дальній судовъ, такъ какъ, при выборѣ того или другого порта, пароходныя предпріятія руководствуются преимущественно соображеніями объ удобствахъ, дешевизнѣ и быстротѣ погрузки угля. Та же воз-

можность дешевой заготовки угля оказала бы несомнѣнное вліяніе на развитіе въ Дальнемъ фабрично-заводской промышленности.

При такомъ положеніи дѣла были основанія разсчитывать на извлеченіе при посредствѣ порта и города Дальняго извѣстныхъ финансовыхъ выгодъ, какъ вслѣдствіе вліянія, которое онъ оказалъ бы на повышеніе доходности Китайской Восточной и Сибирскихъ дорогъ, такъ и благодаря доходамъ, которые могли получиться отъ эксплоатаціи портовыхъ и городскихъ устройствъ, а также отъ продажи городскихъ участковъ. Можно было ожидать, что, съ развитіемъ коммерческой и гражданской жизни въ Дальнемъ, одной выручки отъ продажи земель окажется достаточно для покрытія произведенныхъ на сооруженіе порта и города затратъ.

Правильность предположеній о будущности Дальняго вполнѣ подтверждается современными данными о его дѣятельности въ рукахъ японцевъ.

Какъ видно изъ «Краткаго очерка дѣятельности Южно-Маньчжурской желѣзной дороги за первое пятилѣтіе ея существованія (1906—январь 1911 г.г.)», изданнаго обществомъ названной дороги въ 1911 году, японцами предпринято широкое развитіе портовыхъ устройствъ, какъ-то: сооруженіе восточнаго и сѣвернаго волноломовъ, восточной набережной, часть коей была построена Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги, и мола у общественной (джоночной) пристани на сѣверномъ городскомъ берегу; намѣчены землечерпательныя работы въ гавани, причемъ общее количество имѣющаго быть вычерпаннымъ грунта исчислено въ 15 милліоновъ тоннъ; предполагаются работы по исправленію восточнаго городского берега Дайрена; въ цѣляхъ наилучшаго оборудованія гавани пріобрѣтены паровые катера, устроены пакгаузы, навѣсы и прочія приспособленія, обезпечивающія удобства пассажирскаго и товарнаго сообщенія; въ видахъ устраненія неудобствъ, проистекающихъ отъ пользованія ручнымъ трудомъ, при развивающемся грузовомъ движеніи, намѣчено устройство элеваторовъ и спеціальныхъ приспособленій для нагрузки на суда угля. Вообще, какъ указывается въ вышеупомянутомъ очеркѣ, въ дѣлѣ оборудованія Дайренской гавани имѣется въ виду, главнымъ образомъ, слѣдо-

вать намѣченному русскими плану и выполнить неоконченныя ими работы.

Несмотря на эти мѣры, по послѣднимъ даннымъ, Дайренскій портъ, въ виду развивающихся грузовыхъ операцій, оказывается тѣснымъ и требуетъ значительнаго увеличенія причальной линіи. Въ виду сего правленіемъ Южно-Маньчжурской желѣзной дороги рѣшено устроить новую пристань, протяженіемъ въ 1.950 футъ, при ширинѣ 400 футъ, что дастъ возможность пришвартовываться въ порту одновременно не менѣе 30-ти судамъ. Къ работамъ приступлено въ 1912 году. Изъ этого видно, что даже такіе осторожные и экономные хозяева, какъ японцы, вынуждены силою вещей вести дѣло развитія Дайрена на широкихъ началахъ.

Количество судовъ и грузовъ, прибывающихъ въ портъ Дайренъ и отправляющихся изъ него, составило:

		Судовъ.	Джонокъ.	Груза.
въ 1908 году	приб.	1.649	3.396	1.263.665 тоннъ
	отпр.	1.639	4.922	1.296.074 »
въ 1910 году	приб.	2.110	3.845	1.285.725 »
	отпр.	2.075	3.307	1.367.788 »
въ 1912 году	приб.	1.855	4.086	1.361.251 »
	отпр.	1.861	3.644	1.593.164 »

Быстрое развитіе Дайрена подтверждается, между прочимъ, ростомъ его таможенныхъ доходовъ, причемъ любопытно сравнить его въ этомъ отношеніи съ портомъ Инкоу, на который указывали, какъ на серьезнаго въ будущемъ конкуррента Дальнему:

	Дайренъ.	Инкоу.
1907 г.	140.739 ланъ	574.413 ланъ
1909 »	1.100.618 »	985.494 »
1911 »	1.358.000 »	1.249.000 »

Такимъ образомъ, за 5 лѣтъ доходы Дайренской таможни увеличились почти въ 10 разъ, тогда какъ въ Инкоу они увеличились лишь немного болѣе, чѣмъ вдвое, причемъ уже въ 1909 году Дайренъ далъ больше таможенныхъ сборовъ, чѣмъ Инкоу.

Въ отношеніи городскихъ устройствъ въ Дайренѣ японцами ведутся работы также въ широкомъ масштабѣ. По даннымъ помянутаго очерка весь городъ снабженъ электрической энергіей для освѣтительныхъ и промышленныхъ цѣлей, на улицахъ проложены линіи электрическаго трамвая, общимъ протяженіемъ въ 13 миль; помимо сего, существуетъ пригородная линія трамваевъ; устроенъ газовый заводъ, въ цѣляхъ снабженія города газомъ для освѣщенія, отопленія и промышленныхъ надобностей; построены два роскошныхъ отеля и т. д. Однихъ маслобойныхъ заводовъ въ Дайренѣ насчитывается свыше 50-ти.

Населеніе Дайрена, составлявшее въ 1907 году 56.900 чел., къ 1-му января 1913 года выразилось въ цифрѣ 110.124 чел., т. е. удвоилось за одно пятилѣтіе.

Нельзя также пройти молчаніемъ дѣлавшіяся со стороны представителей Военнаго Вѣдомства уже послѣ войны съ Японіей заявленія о томъ, что сооруженіе Дальняго явилось крупной ошибкой въ стратегическомъ отношеніи, такъ какъ портъ этотъ во время войны облегчилъ непріятелю производство дессанта и направленіе дальнѣйшихъ отсюда дѣйствій противъ Портъ-Артура.

Изъ изложенныхъ выше обстоятельствъ явствуетъ, что рѣшеніе устроить, на ряду съ Портъ-Артуромъ, коммерческій портъ на Квантунѣ было принято вслѣдствіе заявленія Генералъ-Адъютанта Куропаткина о необходимости закрыть Портъ-Артуръ для иностранныхъ судовъ и что самый выборъ мѣста для Дальняго былъ произведенъ при непосредственномъ участіи представителей Военнаго и Морского Вѣдомствъ. Въ протоколѣ засѣданія Комитета Сибирской желѣзной дороги 9-го февраля 1899 года, въ которомъ обсуждались состоявшійся выборъ мѣстоположенія для помянутаго порта, а также внесенныя Министромъ Финансовъ предположенія о порядкѣ постройки и эксплоатаціи этого порта, не значится ни одного возраженія Управлявшаго Военнымъ Министерствомъ ни противъ сооруженія порта вообще, ни, въ частности, противъ выбора мѣста для него: наоборотъ, имѣется заявленіе Генералъ-Адъютанта Куропаткина, что по вопросу о постройкѣ и эксплоатаціи коммерческаго порта въ Даляньваньской бухтѣ онъ «не встрѣчаетъ возраженія противъ осуществленія намѣченныхъ въ семъ

отношеніи предположеній», и лишь имѣетъ возраженія противъ проектированнаго порядка административнаго управленія портомъ [1]). За время сооруженія порта Дальняго въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги былъ внесенъ Министерствомъ Финансовъ цѣлый рядъ представленій о ходѣ этого сооруженія, а также неоднократно созывались особыя совѣщанія по вопросамъ, связаннымъ какъ съ постройкой названнаго порта, такъ и вообще съ устройствомъ Квантуна, причемъ какъ въ Сибирскомъ Комитетѣ, такъ и въ особыхъ совѣщаніяхъ присутствовалъ Военный Министръ или его представители, но никѣмъ изъ нихъ не было указываемо на опасности, угрожающія оборонѣ Портъ-Артура отъ сосѣдства торговаго порта Дальняго.

Иного отношенія названнаго Вѣдомства къ этому вопросу трудно было и ожидать, если вспомнить ту оцѣнку стратегическаго положенія нашего на Дальнемъ Востокѣ, которая дѣлалась высшими представителями его передъ самымъ возникновеніемъ войны. Такъ, въ концѣ іюля 1903 года, т. е. за 7 мѣсяцевъ до войны, Генералъ-Адъютантъ Куропаткинъ, вернувшись съ поѣздки на Дальній Востокъ, предпринятой спеціально для провѣрки на мѣстѣ нашего стратегическаго положенія, въ особой запискѣ, посвященной этой поѣздкѣ, между прочимъ, писалъ: «Нынѣ вопросъ объ оборонѣ въ предѣлахъ Россіи на Дальнемъ Востокѣ стоитъ еще прочнѣе; мы можемъ быть вполнѣ спокойны за участь Приамурскаго края, мы нынѣ можемъ быть спокойны за судьбу Портъ-Артура и мы вполнѣ надѣемся отстоять Сѣверную Маньчжурію»; въ концѣ же ноября того же 1903 года, т. е. за 2 мѣсяца до возникновенія войны, генералъ Куропаткинъ, описывая состояніе Портъ-Артура, между прочимъ, заявлялъ: «Нынѣ можно не тревожиться, если даже бóльшая часть, напримѣръ, японской арміи обрушится на Портъ-Артуръ. Мы имѣемъ силы и средства отстоять Портъ-Артуръ, даже борясь противъ 5—10 враговъ». . . . «Портъ-Артуръ, обезпеченный съ моря и суши, снабженный сильнымъ гарнизономъ и поддержанный могущественнымъ флотомъ, представляетъ

---

[1]) Засимъ и этотъ послѣдній вопросъ былъ разрѣшенъ съ общаго согласія.

вполнѣ самостоятельную силу. Запасовъ собрано столько, что наши войска успѣютъ собраться въ Маньчжуріи, нанести рѣшительное пораженіе противнику и освободить осажденный или блокированный Портъ-Артуръ. Два года назадъ, даже годъ тому назадъ мы могли тревожиться оторванностью Портъ-Артура отъ Россіи и Приамурья. Теперь можно и не тревожиться» [1]) и т. д.

Изложенный оптимистическій взглядъ Военнаго Министра на положеніе Портъ-Артура соотвѣтствовалъ также взглядамъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, Генералъ-Адъютанта Алексѣева, которымъ,—какъ это указываетъ Генералъ-Адъютантъ Куропаткинъ въ своемъ отчетѣ,—въ основу нашего плана дѣйствій противъ японцевъ было, между прочимъ, положено слѣдующее заключеніе Начальника Морского его Штаба: «При настоящемъ соотношеніи силъ нашего и японскаго флотовъ возможность пораженія нашего флота не допускается; разъ же, что нашъ флотъ не разбитъ, высадка японцевъ въ Инкоу и въ Корейскомъ заливѣ немыслима» [2]).

---

[1]) Подробному разбору возбужденныхъ Военнымъ Вѣдомствомъ послѣ русско-японской войны нареканій на Дальній посвящены два письма Статсъ-Секретаря графа Витте въ редакцію газеты «Новое Время», помѣщенныхъ въ №№ 11402 и 11415 отъ 8-го и 21-го декабря 1907 года названной газеты.

[2]) Отчетъ Генералъ-Адъютанта Куропаткина т. III, гл. 1-ая и т. IV, гл. 7-ая.

Глава V.

Морское Пароходство Общества.

Причины, вызвавшія учрежденіе Морского Пароходства Общества.—Задачи и организація Пароходства.—Условія, размѣры и результаты дѣятельности его.—Проектъ передачи части пароходнаго предпріятія Общества въ частныя руки.

Переходъ въ арендное пользованіе Россіи Квантуна, постройка желѣзнодорожной вѣтви отъ портовъ его къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, а также вызванное открытіемъ работъ по сооруженію послѣдней общее оживленіе нашей дальневосточной окраины создали на мѣстѣ усиленную потребность въ морскихъ перевозкахъ.

Еще въ 1896 году Приамурскій Генералъ-Губернаторъ во всеподданнѣйшемъ отчетѣ своемъ за 1893, 1894 и 1895 г. г. возбуждалъ вопросъ о желательности развитія соотвѣтствующихъ современнымъ условіямъ морскихъ сообщеній между конечнымъ пунктомъ Сибирской желѣзной дороги и портами сопредѣльныхъ странъ. Съ занятіемъ Квантуна русскими войсками и приступомъ къ сооруженію въ Артурѣ крѣпости и военнаго порта для стоянки судовъ нашей тихоокеанской эскадры, представилось настоятельно необходимымъ связать этотъ портъ, въ цѣляхъ подвозки строительныхъ матеріаловъ, военныхъ припасовъ, продуктовъ продовольствія и т. п., пароходными рейсами съ Владивостокомъ. Одновременно явилась острая нужда въ морской доставкѣ въ порты Ляодунскаго полуострова строительныхъ матеріаловъ для сооруженія Южно-Маньчжурской вѣтви и коммерческаго порта въ Даляньванѣ. Какъ указывалось выше, въ видахъ ускоренія сооруженія названной вѣтви, работы по ея постройкѣ велись отъ

порта Инкоу одновременно въ обѣ стороны на Портъ-Артуръ и Мукденъ. Съ этой цѣлью строительные матеріалы должны были направляться, главнымъ образомъ, въ Инкоу, причемъ для надобностей постройки въ теченіе одного лишь 1898 года необходимо было доставить въ названный портъ до 2½ милліоновъ пудовъ рельсъ, подвижного состава и прочаго строительнаго матеріала. Такъ какъ при малой глубинѣ порта Инкоу (не свыше 18 фут.) пароходы Добровольнаго Флота и океанскіе пароходы другихъ компаній, перевозившіе грузы Общества изъ Европы и Америки, не могли, вслѣдствіе значительности своей осадки, входить въ названный портъ, то грузы эти доставлялись указанными судами лишь до Портъ-Артура. Зафрахтованіе пароходовъ для дальнѣйшей перевозки грузовъ въ Инкоу было крайне затруднено, причемъ самые фрахты росли непомѣрно. Чувствовалась также насущная потребность въ сообщеніяхъ Владивостока и портовъ Ляодунскаго полуострова съ Чифу, откуда слѣдовали китайцы-рабочіе. При такомъ положеніи дѣла успѣшность сооруженія Южной вѣтви въ значительной степени зависѣла отъ обезпеченности ея морскими перевозочными средствами. Поэтому, въ цѣляхъ хотя бы нѣкотораго облегченія создавшагося положенія, Обществу пришлось прибѣгнуть, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, къ экстренному пріобрѣтенію въ Англіи трехъ грузовыхъ пароходовъ.

Такимъ образомъ, цѣлая совокупность обстоятельствъ повелительно требовала неотлагательной организаціи, въ интересахъ общегосударственныхъ, правильныхъ пароходныхъ сообщеній между упомянутыми портами Дальняго Востока въ соотвѣтствіи съ возникшими потребностями.

Существовавшее въ то время въ водахъ Тихаго океана единственное русское пароходное предпріятіе коммерціи совѣтника Шевелева, которое содержало срочные рейсы между Владивостокомъ и Николаевскомъ, Владивостокомъ и Шанхаемъ и по заливу Петра Великаго [1]), не могло удовлетворить назрѣвшей потребности края:

---

[1]) За содержаніе помянутыхъ срочныхъ сообщеній Шевелевъ получалъ отъ казны субсидію, въ видѣ помильной платы, въ суммѣ 177.000 рублей въ годъ.

инвентарь пароходства находился въ запущенномъ состояніи, пароходы его были стары и далеко не отвѣчали современнымъ требованіямъ и т. д. По сообщенію Приамурскаго Генералъ-Губернатора [1]), пароходство Шевелева являлось вообще весьма неудовлетворительнымъ и было близко къ совершенному прекращенію: такъ, пароходъ, совершавшій рейсы между Владивостокомъ и портами Кореи, Китая и Японіи, въ 1897 году разбился, а новаго, взамѣнъ его, пріобрѣтено не было. Поэтому генералъ-лейтенантъ Духовской опасался, что Владивостокъ можетъ остаться безъ срочныхъ сообщеній не только съ ближайшими портами сосѣднихъ государствъ, но даже съ населенными пунктами нашего побережья и что пароходныя сообщенія, которыя должны явиться естественнымъ продолженіемъ Сибирскаго пути, попадутъ въ руки иностранцевъ.

Разсчитывать на возможность возникновенія новаго самостоятельнаго пароходнаго предпріятія не было основаній, такъ какъ, съ одной стороны, обслуживаніе нашего дальневосточнаго побережья, въ виду слабаго развитія тамъ экономической жизни и крайне трудныхъ условій плаванія, не сулило такому пароходству особыхъ коммерческихъ выгодъ, а, съ другой, при установленіи срочныхъ сообщеній по заграничнымъ линіямъ, съ цѣлью связать конечные пункты Сибирскаго пути съ портами Китая, Японіи и Кореи, пароходству пришлось бы встрѣтиться съ конкурренціей со стороны иностранныхъ пароходныхъ компаній, съ давнихъ поръ оперировавшихъ въ водахъ Японскаго и Желтаго морей. Во всякомъ случаѣ, новое русское пароходное предпріятіе въ водахъ Дальняго Востока необходимо было бы организовать такимъ образомъ, чтобы оно въ самыхъ основаніяхъ своихъ являлось способнымъ къ преодолѣнію тѣхъ значительныхъ затрудненій, съ которыми ему на первыхъ же порахъ пришлось бы встрѣтиться.

Съ точки зрѣнія русскихъ коммерческихъ интересовъ, между Китайской Восточной желѣзной дорогой и указаннымъ срочнымъ пароходствомъ въ водахъ Тихаго океана должна была бы быть самая

---

[1]) Письмо генерала Духовского Министру Финансовъ отъ 4-го марта 1898 года за № 150.

тѣсная связь: пароходные рейсы являлись естественнымъ продолженіемъ желѣзной дороги, и задача обоихъ предпріятій заключалась въ овладѣніи мѣстнымъ торговымъ движеніемъ и въ распространеніи сферы своего вліянія на возможно бо̀льшій торговый районъ. Поэтому объединеніе въ однѣхъ рукахъ указанныхъ двухъ предпріятій, съ одной стороны, несомнѣнно, обезпечило бы значительныя выгоды пароходству, облегчивъ ему борьбу съ вышеупомянутой конкурренціей, такъ какъ главнымъ поставщикомъ и пріемщикомъ пассажировъ и грузовъ явилась бы желѣзная дорога, которая, пользуясь правомъ самостоятельнаго назначенія провозныхъ платъ, могла бы путемъ тарифныхъ мѣропріятій поставить перевозку на пароходахъ Общества въ болѣе выгодныя условія, чѣмъ на иныхъ судахъ, а, съ другой, способствовало бы привлеченію на Китайскую Восточную желѣзную дорогу и при ея посредствѣ на Сибирскій путь возможно большаго количества пассажировъ и грузовъ.

При такомъ положеніи дѣла устройство намѣченнаго пароходства было, согласно Высочайшему повелѣнію 12 іюня 1898 года, поручено Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги. Въ соотвѣтствіи съ этимъ въ заключенный съ Китаемъ 24 іюня 1898 года дополнительный концессіонный договоръ на постройку Южно-Маньчжурской вѣтви было включено особое постановленіе о правѣ Общества содержать помянутое пароходство на тѣхъ же условіяхъ, на которыхъ состоялось соглашеніе съ Китаемъ относительно порта Дальняго, т. е. съ тѣмъ, что Китайское Правительство не отвѣчаетъ за дефицитъ пароходства и что на послѣднее, какъ отдѣльное отъ желѣзной дороги предпріятіе, не распространяется соотвѣтствующее постановленіе желѣзнодорожной концессіи относительно сроковъ выкупа и безплатнаго перехода въ собственность Китайскаго Правительства.

Дѣйствовавшій въ то время договоръ коммерціи совѣтника Шевелева съ Министерствомъ Финансовъ предусматривалъ обязанность Правительства, въ случаѣ признанія необходимости учредить новыя необходимыя линіи на Дальнемъ Востокѣ или участить рейсы на старыхъ, войти въ соглашеніе съ названнымъ лицомъ, предоставляя себѣ право отдать новыя линіи или рейсы другому контрагенту, если

условія его окажутся болѣе выгодными. Такъ какъ срокъ помянутаго договора истекалъ лишь 1-го января 1904 года, то съ Шевелевымъ состоялось соглашеніе о досрочномъ прекращеніи дѣйствія контракта, а именно съ 1-го января 1900 года, за что Шевелеву было уплачено Обществомъ единовременно 150.000 рублей [1]). Съ указаннаго срока всѣ обязательства Шевелева передъ Правительствомъ по содержанію вышеупомянутыхъ срочныхъ рейсовъ, съ одобренія Комитета Сибирской желѣзной дороги [2]), перешли на Общество.

Основныя задачи Морского Пароходства Общества, согласно Высочайше утвержденнаго, 5-го февраля 1899 года, перваго дополненія къ уставу Общества, состояли въ томъ, чтобы: 1) «во время постройки Китайской Восточной желѣзной дороги обезпечить срочную доставку необходимыхъ для дороги грузовъ, матеріаловъ и рабочихъ и тѣмъ содѣйствовать успѣшному ходу постройки дороги» и 2) «во время эксплоатаціи названной дороги—связать пароходными рейсами конечные пункты дороги: Владивостокъ и Даляньвань съ главнѣйшими портами Китая, Японіи и Кореи и тѣмъ обезпечить правильную и скорую передачу пассажировъ и грузовъ, кои будутъ слѣдовать изъ Россіи и Западной Европы на Дальній Востокъ и обратно».

Содержаніе срочныхъ почтово-пассажирскихъ рейсовъ, вслѣдствіе незначительности доставляемыхъ ими доходовъ, въ сравненіи съ большими эксплоатаціонными расходами, которыхъ они требуютъ, представляется вообще настолько невыгоднымъ, что поддержаніе такихъ рейсовъ во всѣхъ странахъ возможно лишь при условіи значительнаго пособія со стороны заинтересованныхъ въ нихъ правительствъ, причемъ пособія эти обыкновенно выдаются въ особо повышенномъ раз-

---

[1]) Размѣръ вознагражденія Шевелеву былъ исчисленъ по соображенію съ прибылями, которыя онъ получалъ отъ своего пароходнаго предпріятія (около 30.000 руб. въ годъ), и съ тѣми потерями, которыя онъ, по его заявленію, долженъ былъ понести вслѣдствіе досрочнаго, за 4 года, прекращенія его контракта, а также вслѣдствіе установленія Обществомъ въ 1899 году, съ его, Шевелева, согласія, конкуррирующихъ съ нимъ линій.

[2]) Высочайше утвержденный 5-го февраля 1899 года журналъ Комитета.

мѣрѣ тѣмъ пароходнымъ предпріятіямъ, которыя совершаютъ рейсы въ отдаленныхъ моряхъ и тамъ, гдѣ конкурренція наиболѣе сильна. Поэтому имѣлось въ виду, что доходовъ Морского Пароходства Общества будетъ, по крайней мѣрѣ въ первые годы, недостаточно для покрытія расходовъ по его эксплоатаціи и для обязательнаго ежегоднаго отчисленія въ погасительный фондъ и что предпріятіе это будетъ въ первое время давать ежегодные дефициты. За невыясненностью въ то время условій, въ кои должно быть поставлено учреждаемое Пароходство, а также тѣхъ требованій, кои могли бы быть предъявлены къ нему въ ближайшемъ будущемъ,—опредѣлить сколько нибудь правильно размѣръ необходимаго для него пособія отъ казны, въ видѣ помильной платы, представлялось крайне затруднительнымъ. Между тѣмъ, опредѣленная, безъ достаточныхъ для того данныхъ, помильная плата могла въ первые годы эксплоатаціи Пароходства оказаться недостаточной для покрытія всѣхъ обязательныхъ его расходовъ и тогда снова возникъ бы вопросъ объ изысканіи источника для ихъ покрытія; впослѣдствіи, съ развитіемъ предпріятія, могло случиться обратное: назначенное, при подобныхъ условіяхъ, пособіе могло превысить дѣйствительную въ немъ потребность, и, въ такомъ случаѣ, излишекъ его былъ бы причисленъ къ доходамъ предпріятія, что представлялось бы неправильнымъ. По этимъ соображеніямъ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги призналъ болѣе правильнымъ выдавать Пароходству Общества безвозвратное пособіе для покрытія его дефицитовъ, каждый разъ по представленіямъ Министра Финансовъ [1]).

До 1902 года,—когда ожидалось открытіе непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія съ Дальнимъ,—операціи Пароходства должны были заключаться, главнымъ образомъ, въ подвозкѣ рабочихъ и грузовъ для нуждъ сооруженія желѣзной дороги и коммерческаго порта и города Дальняго, а также въ содержаніи пароходныхъ линій, сообщеніе по коимъ до 1-го января 1900 года поддерживалось коммерціи совѣтникомъ Шевелевымъ, а именно: а) Татарскаго пролива—между

---

[1]) Высочайше утвержденные 5-го февраля 1899 года журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги и первое дополненіе къ уставу Общества.

Николаевскомъ и Владивостокомъ, съ заходомъ въ заливъ Св. Ольги, Корсаковскій постъ, Императорскую гавань, Александровскій постъ и заливъ де-Кастри, б) залива Петра Великаго, съ заходомъ въ лежащіе по указанной линіи пункты, и в) заграничной—между Владивостокомъ и Нагасаки, съ заходомъ въ Гензанъ и Фузанъ. Кромѣ того, предполагалось, по возможности, поддерживать сообщеніе между Портъ-Артуромъ и Дальнимъ, съ одной стороны, и Шанхаемъ, Нагасаки, съ заходомъ въ Чифу и Чемульпо, съ другой. Съ 1902 года имѣлось въ виду установить слѣдующія срочныя линіи: 1) «Дальній—Шанхай», 2) «Дальній—Нагасаки», 3) «Дальній—Чифу» и 4) «Тяньцзинъ—Портъ-Артуръ—Дальній—Чемульпо—Нагасаки».

Но вскорѣ выяснилось, что первоначально намѣченный планъ дѣятельности Пароходства не вполнѣ отвѣчалъ дѣйствительнымъ потребностямъ, которыя развивались быстрѣе, чѣмъ можно было предполагать; поэтому программу дѣятельности Морского Пароходства Общества пришлось значительно расширить еще въ теченіе строительнаго періода желѣзной дороги.

Съ навигаціи 1900 года на Общество было возложено обязательство по содержанію срочныхъ пароходныхъ сообщеній съ портами Берингова и Охотскаго морей. Сообщенія эти производились ранѣе на судахъ Добровольнаго Флота, на основаніи заключеннаго съ нимъ Правительствомъ договора, но, за истеченіемъ 1-го января 1900 года срока его дѣйствія и въ виду предъявленныхъ требованій объ усиленіи числа пароходныхъ отправленій, признанныхъ Добровольнымъ Флотомъ невыполнимыми, послѣдній отказался отъ продолженія своихъ операцій. Содержаніе помянутыхъ сообщеній выразила готовность взять на себя фирма Кунстъ и Альберсъ при условіи предоставленія ей права найма иностранныхъ пароходовъ, но, за послѣдовавшимъ 27-го мая 1897 года изданіемъ закона о каботажѣ, въ силу коего плаваніе иностранныхъ судовъ между русскими портами не допускалось, заключеніе контракта съ названной фирмой не представилось возможнымъ. Единственнымъ предпріятіемъ, могущимъ поддерживать срочное сообщеніе съ портами Охотскаго и Берингова морей, являлось, по мнѣнію мѣстнаго Генералъ-Губернатора и Министерства Внутреннихъ

Дѣлъ, Морское Пароходство Общества, на которое, въ силу Высочайше утвержденнаго, 13 мая 1901 года, положенія Комитета Министровъ, и была возложена эта задача, причемъ, вмѣсто двухъ рейсовъ, которые ранѣе совершались въ этихъ моряхъ пароходами Добровольнаго Флота, Общество должно было выполнить по четыре рейса въ годъ (т. е. 23.000 вмѣсто 13.500 миль) [1]).

Засимъ, для удовлетворенія потребностей Военнаго Вѣдомства въ возможно болѣе частыхъ сообщеніяхъ между Владивостокомъ, Портъ-Артуромъ и Нагасаки, была установлена особая линія «Владивостокъ—Нагасаки—Портъ-Артуръ». Для облегченія подвоза провизіи изъ Чифу въ Портъ-Артуръ и Дальній, а также въ виду значительныхъ размѣровъ пассажирскаго движенія между помянутыми портами, потребовалось установить срочную линію «Портъ-Артуръ—Чифу».

Дабы облегчить конкурренцію съ иностранными пароходными компаніями, обладавшими вполнѣ оборудованными пристанями, береговыми участками со складами, доками и т. п., Обществу пришлось озаботиться, несмотря на значительныя первоначальныя затраты, пріобрѣтеніемъ береговыхъ мѣстъ, устройствомъ пристаней, складовъ и т. п., снабженіемъ Пароходства соотвѣтствующими ремонтными средствами и приложить старанія къ тому, чтобы судовой составъ его, особенно на заграничныхъ линіяхъ, представлялъ существенныя удобства для пассажировъ и для перевозки грузовъ и отвѣчалъ во всѣхъ отношеніяхъ предъявлявшимся на мѣстѣ требованіямъ.

Соотвѣтственно первоначальному плану было предусмотрѣно пріобрѣтеніе 12-ти пароходовъ, изъ коихъ пять («Мукденъ», «Гиринь», «Цицикаръ», «Сунгари» и «Нингута») были куплены въ готовомъ видѣ, а остальные семь («Монголія», «Маньчжурія», «Аргунь», «Амуръ», «Шилка», «Нонни» и «Бурея») заказаны заграничнымъ заводамъ. Кромѣ того, для выполненія Охотскихъ рейсовъ, былъ заказанъ паро-

---

[1]) Согласно заключеннаго 29 мая 1901 года Департаментомъ Общихъ Дѣлъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ съ Обществомъ договора, Общество получало за операціи въ Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ особое вознагражденіе въ размѣрѣ 160.000 рублей въ годъ.

ходъ «Зея», спеціально приспособленный для особыхъ условій плаванія въ Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ.

Пріобрѣтенныхъ въ готовомъ видѣ пяти пароходовъ для выполненія въ 1899—1900 г.г. намѣченной программы дѣятельности Пароходства оказалось недостаточнымъ. Постройка же заказанныхъ пароходовъ по разнымъ причинамъ задерживалась [1]).

При такомъ положеніи дѣла и за недостаткомъ на мѣстѣ подходящихъ частныхъ судовъ, а также крайней дороговизны фрахтовки ихъ, Обществу пришлось купить еще нѣсколько пароходовъ. Такъ, для буксировки баржъ и понтоновъ съ строительными грузами изъ Портъ-Артура въ Дальній и Инкоу, а также для поддержанія мѣстнаго пассажирскаго движенія, пріобрѣтены буксирные портовые пароходы «Сибирякъ» и «Лифатъ» и пассажирскій «Инкоу». Засимъ куплены пароходы «Уссури» и «Новикъ»: первый для линіи «Портъ-Артуръ—Нагасаки—Владивостокъ» и второй для линіи залива Петра Великаго. Въ цѣляхъ снабженія провіантомъ нашихъ войскъ, оперировавшихъ въ 1900 году въ Чжилійской провинціи, перевозки раненыхъ, больныхъ и проч., представилось необходимымъ установить возможно болѣе частое сообщеніе между Портъ-Артуромъ и Дагу, а зимой между Портъ-Артуромъ и незамерзающимъ портомъ Цинвандао, для чего купленъ спеціальный пароходъ «Нагаданъ», обладающій малой осадкой и большой палубой. Наконецъ, для перевозки въ томъ же году на Дальній Востокъ частей охранной стражи дороги, о чемъ упоминалось уже выше, пришлось пріобрѣсти два океанскихъ парохода «Харбинъ» и «Хайларъ».

Общій составъ флотилій Морского Пароходства, послѣ гибели 11 мая 1900 года парохода «Уссури», сѣвшаго на камни недалеко отъ

---

[1]) Вслѣдствіе повышенія,—изъ за войны Англіи съ Трансваалемъ,—цѣнъ на постройку судовъ, а главнымъ образомъ, въ виду переполненія судостроительныхъ заводовъ срочными работами, заказъ въ Европѣ необходимыхъ Обществу пароходовъ пришлось произвести нѣсколько позже, чѣмъ это первоначально предполагалось, благодаря чему пароходы эти могли прибыть на мѣсто лишь въ 1901 году. Изготовленіе пароходовъ, заказанныхъ Шанхайскимъ фирмамъ, запоздало вслѣдствіе политическихъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ въ 1900 году.

Нагасаки, состоялъ изъ 20 пароходовъ, въ томъ числѣ два почтово-пассажирскихъ, одинъ пассажирскій, 15 товаро-пассажирскихъ и два буксирныхъ [1]).

Основанія, коими Общество должно было руководствоваться при эксплоатаціи Морского Пароходства, опредѣлялись Высочайше утвержденнымъ, 9-го іюля 1901 года, положеніемъ объ этомъ Пароходствѣ. Положеніемъ опредѣлены обязательства Общества относительно класса, скорости и типа судовъ, предѣльныхъ тарифныхъ нормъ, безплатныхъ и льготныхъ перевозокъ [2]), комплектованія судовыхъ командъ, порядка установленія росписанія рейсовъ [3]), размѣра отчисленій въ погашеніе стоимости судовъ и сооруженій и т. д.

При организаціи Морского Пароходства Общество встрѣтилось на практикѣ съ огромными затрудненіями.

Обслуживая порты Желтаго, Японскаго, Охотскаго и Берингова морей отъ Шанхая, расположеннаго подъ 31° сѣверной широты, до Анадыря, лежащаго подъ 65° сѣверной широты, т. е. на протяженіи 34° по меридіану, Пароходство Общества простирало свою дѣятельность на громадный районъ. Въ районѣ этомъ Пароходству приходилось считаться съ самыми разнообразными климатическими условіями, отъ полярныхъ до тропическихъ, въ зависимости отъ чего были различны и условія плаванія. Желтое море съ его тропическимъ климатомъ и грозными тайфунами и Японское съ постоянными туманами смѣняются суровыми, еще менѣе гостепріимными для мореплавателей водами

---

[1]) Вѣдомость судовъ Морского Пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, съ указаніемъ ихъ стоимости, года и мѣста постройки, объема, скорости, грузоподъемности и т. д. приведена въ приложеніи № 5, помѣщенномъ въ концѣ тома.

[2]) Воинскихъ чиновъ, курьеровъ и фельдъегерей, русскихъ подданныхъ изъ за границы, по требованію русскихъ дипломатическихъ и консульскихъ агентовъ, переселенцевъ, ссыльно-каторжныхъ, почтовой клади и сопровождающихъ ее чиновъ.

[3]) Росписаніе рейсовъ Пароходства на каждый годъ составлялось для линій Татарскаго пролива и залива Петра Великаго—по соглашенію съ мѣстными властями Приамурскаго края, а для остальныхъ срочныхъ линій—съ властями Квантунской области.

Охотскаго и Берингова морей, въ которыхъ, при низкой температурѣ и обильныхъ атмосферическихъ осадкахъ, часто свирѣпствуютъ сильные штормы. Кромѣ того, въ послѣднихъ двухъ моряхъ, также какъ и въ Японскомъ морѣ, господствуютъ туманы, заволакивающіе ближайшіе отъ мореплавателя предметы непроницаемой пеленой и являющіеся въ громадномъ большинствѣ случаевъ причиной часто происходящихъ тамъ аварій судовъ. Трудность плаванія въ Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ усугублялась еще держащимися въ нихъ до іюня мѣсяца льдами. Порты помянутыхъ морей не были соединены телеграфомъ ни между собой, ни съ Владивостокомъ, что также неблагопріятно отзывалось на содержаніи сообщеній съ этими портами. Между тѣмъ, получивъ отъ Добровольнаго Флота содержаніе срочныхъ рейсовъ между Владивостокомъ и портами Берингова и Охотскаго морей, Морское Пароходство Общества приняло на себя совершеніе рейсовъ въ бухту Корфа (60° сѣв. шир.) и устье р. Анадырь (65° сѣв. шир.), куда Добровольный Флотъ отказывался посылать свои суда, въ виду опасностей, сопряженныхъ съ этимъ плаваніемъ.

Съ другой стороны, требованія, предъявлявшіяся ранѣе Правительствомъ къ предпріятію Шевелева, въ отношеніи Морского Пароходства Общества были значительно повышены: пароходы Шевелева ходили со скоростью 8—10 узловъ, а суда Общества должны были развивать не менѣе 16-ти узловъ на линіяхъ «Дальній—Шанхай» и «Дальній—Нагасаки» и не менѣе 12-ти узловъ на остальныхъ; вмѣсто выполнявшихся при Шевелевѣ по линіи залива Петра Великаго 119-ти рейсовъ (13.000 миль), Общество совершало 137 рейсовъ въ годъ (15.200 миль), а по линіи Татарскаго пролива, вмѣсто прежнихъ 7-ми (15.600 миль),—до 14-ти рейсовъ въ годъ (32.000 миль), т. е. вдвое больше.

Прежде всего встрѣтились затрудненія при выборѣ лица, на которое можно было бы возложить непосредственное руководство Морскимъ Пароходствомъ. При крайне незначительномъ развитіи отечественнаго торговаго мореплаванія, контингентъ опытныхъ въ этомъ дѣлѣ лицъ былъ весьма ограниченъ, и, поэтому, найти подходящаго человѣка для занятія отвѣтственной должности управляющаго Пароходствомъ являлось не легкой задачей даже для предпріятія, опериро-

вавшаго въ водахъ Европейской Россіи, гдѣ всѣ условія неизмѣримо легче и опредѣленнѣе. Тѣмъ болѣе это было трудно для Морского Пароходства Общества, которое, вслѣдствіе громадности обслуживаемаго имъ района, удаленности отъ правительственнаго центра, а также въ виду мѣстныхъ бытовыхъ, климатическихъ и политическихъ условій, занимало совершенно исключительное положеніе въ ряду другихъ русскихъ пароходныхъ предпріятій. Въ результатѣ, несмотря на приложенныя Правленіемъ Общества старанія подыскать для помянутой должности вполнѣ достойное лицо, выборъ первыхъ двухъ управляющихъ Морскимъ Пароходствомъ оказался, къ сожалѣнію, неудачнымъ. Первый изъ нихъ, отставной морской офицеръ Бостельманъ, вслѣдствіе личныхъ своихъ качествъ и неумѣнія ладить съ людьми, не сумѣлъ внушить довѣрія къ себѣ и къ ввѣренному ему дѣлу ни со стороны мѣстной администраціи, ни со стороны публики, что побудило Правленіе Общества уволить г. Бостельмана отъ занимаемой имъ должности ранѣе обусловленнаго срока (3 года). Но и приглашенному на его мѣсто (по рекомендаціи Члена Государственнаго Совѣта Генералъ-Адъютанта Чихачева, а также бывшаго Управляющаго Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія д. с. с. Конкевича) капитану 2-го ранга Кочетову, бывшему ранѣе старшимъ помощникомъ строителя Либавскаго порта, завѣдываніе сложнымъ и труднымъ дѣломъ Морского Пароходства Общества оказалось также не подъ силу, вслѣдствіе чего онъ, въ свою очередь, былъ замѣненъ въ апрѣлѣ 1903 года новымъ лицомъ.

Согласно Высочайше утвержденнаго, 29 мая 1897 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта, на русскихъ коммерческихъ судахъ дозволялось имѣть съ 1 января 1900 года въ составѣ судовой команды иностранныхъ подданныхъ въ количествѣ не свыше четверти всего экипажа; шкипера же всѣ должны были быть русскіе. Почти всѣ суда русскихъ пароходныхъ компаній оперировали въ то время въ моряхъ Европейской Россіи, а если совершали дальнія плаванія, то для нихъ порты этихъ морей являлись конечными или начальными пунктами плаванія. Обстоятельство это позволяло набирать для нихъ судовыя команды въ портахъ Европейской Россіи, гдѣ имѣлся подходящій кон-

тингентъ русскихъ подданныхъ, благодаря чему не порывалась связь судовыхъ служащихъ съ Россіей и съ семьями; поэтому русскіе матросы охотно поступали на пароходы означенныхъ компаній и дорожили своей службой. Въ совершенно иныя условія было поставлено Пароходство Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, суда котораго плавали исключительно въ водахъ Тихаго океана и къ берегамъ Европейской Россіи рейсовъ не совершали. При отсутствіи необходимаго контингента русскихъ подданныхъ въ портахъ названнаго океана, Общество было лишено возможности комплектовать свои судовыя команды на мѣстѣ и вынуждено было выписывать ихъ изъ Европейской Россіи, привлекая уплатою значительныхъ подъемныхъ. Обстоятельство это, помимо большой потери времени и большихъ расходовъ, имѣло ту неблагопріятную сторону, что выписанные такимъ образомъ судовые чины, по прибытіи на мѣсто, подъ вліяніемъ вообще тяжелыхъ условій морской службы на Дальнемъ Востокѣ, связанной къ тому же съ разлукой съ семьей, оставались обыкновенно въ Пароходствѣ весьма недолго и въ большинствѣ случаевъ или возвращались обратно на родину, или переходили на службу въ другія мѣстныя предпріятія, которыя, въ виду общаго недостатка русскихъ рабочихъ на Дальнемъ Востокѣ, давали при болѣе легкомъ трудѣ на берегу болѣе высокій заработокъ.

Поэтому, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ 31 декабря 1899 года, Морскому Пароходству Общества было Высочайше разрѣшено имѣть до 1-го января 1901 года въ составѣ его служащихъ иностранныхъ подданныхъ сверхъ установленной закономъ 29 мая 1897 года нормы. Такъ какъ, несмотря на всѣ принятыя Обществомъ мѣры къ скорѣйшему замѣщенію иностранцевъ русскими, къ моменту истеченія указаннаго срока составъ судовыхъ командъ Пароходства не могъ вполнѣ удовлетворить требованіямъ закона 1897 года, между тѣмъ вышеприведенныя условія, послужившія основаніемъ къ предоставленію Обществу указанной льготы, подъ вліяніемъ политическихъ событій 1900 года, еще болѣе осложнились, то Высочайшимъ повелѣніемъ 18-го декабря того же года Обществу было временно предоставлено, срокомъ по 1-ое января 1903 года,

право приглашать въ исключительныхъ случаяхъ, съ особаго каждый разъ разрѣшенія Министра Финансовъ, иностранныхъ подданныхъ на должности капитановъ, ихъ помощниковъ и старшихъ механиковъ, а также имѣть въ составѣ остальной судовой команды китайцевъ изъ числа жителей Квантунской области.

Появленіе въ 1899 году чумы въ Инкоу, а засимъ въ Японіи, и вызванныя ею строгія карантинныя мѣры весьма тяжело отозвались на плаваніи пароходовъ Общества, подвергавшихся при каждомъ приходѣ въ Портъ-Артуръ изъ портовъ, объявленныхъ неблагополучными, десятидневной обсерваціи, вслѣдствіе чего суда эти не могли исполнить значительной части своихъ рейсовъ. Далѣе, съ началомъ военныхъ дѣйствій 1900 года, большое количество пароходовъ было передано въ распоряженіе Военнаго и Морского Вѣдомствъ, вслѣдствіе чего Общество вынуждено было нѣкоторыя линіи временно прекратить, а на другихъ сократить количество рейсовъ. Указанныя событія вызвали сосредоточеніе на Дальнемъ Востокѣ громаднаго количества иностранныхъ плавучихъ средствъ для нуждъ оперировавшихъ въ Китаѣ отрядовъ иностранныхъ державъ. Поэтому, когда военныя дѣйствія прекратились и миновала существовавшая ранѣе острая потребность въ морскихъ перевозкахъ, то фрахты на Дальнемъ Востокѣ сильно упали, что, конечно, не могло не отразиться крайне вредно на финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи Пароходства Общества.

Дѣятельность Морского Пароходства Общества до 1-го января 1900 года заключалась преимущественно въ перевозкѣ необходимыхъ для постройки желѣзной дороги и порта въ г. Дальнемъ грузовъ, матеріаловъ и рабочихъ; срочные рейсы совершались лишь на линіяхъ «Портъ-Артуръ—Шанхай», «Портъ-Артуръ—Владивостокъ» и «Портъ-Артуръ—Чифу». Въ теченіе указаннаго періода пароходами Общества было сдѣлано 111.000 миль.

Въ 1900 году, вслѣдствіе помянутыхъ политическихъ осложненій, Пароходство было поставлено въ совершенно ненормальныя условія и поэтому не могло развить правильной дѣятельности. Тѣмъ не менѣе за этотъ годъ было пройдено судами Общества 256.000 миль.

Въ 1901 году Пароходство содержало шесть срочныхъ линій, по

комъ было выполнено 181.667 миль; кромѣ того, несрочными рейсами совершено 140.866 миль [1]).

Въ 1902 году Пароходство содержало уже восемь срочныхъ линій и сдѣлало по нимъ 326.415 миль; по несрочнымъ рейсамъ судами Общества совершено 136.581 миля. На операціяхъ Пароходства въ этомъ году сильно отразилась холерная эпидемія въ Китаѣ, вызвавшая, между прочимъ, необходимость совершенно прекратить рейсы между Шанхаемъ и Владивостокомъ.

Помимо эксплоатаціи собственныхъ пароходовъ, Обществу приходилось прибѣгать въ 1901 и 1902 г.г. къ фрахтованію частныхъ пароходовъ. Такъ, въ виду гибели парохода Общества «Уссури», обслуживавшаго установленную спеціально для нуждъ Военнаго Вѣдомства линію Владивостокъ—Портъ-Артуръ, былъ зафрахтованъ въ 1901 году частный пароходъ «Дальній Востокъ»; для перевозки рабочихъ-китайцевъ были арендованы въ томъ же году семь пароходовъ; въ 1902 году, за невозможностью—въ связи съ открытіемъ новыхъ срочныхъ линій—исполнить заключенное съ чаеторговцами условіе по доставкѣ опредѣленнаго количества чайныхъ грузовъ изъ Ханькоу въ Николаевскъ полностью на собственныхъ пароходахъ, Пароходство передало исполненіе части указаннаго условія тремъ частнымъ пароходамъ за ту же плату, какую получало само Пароходство.

Съ открытіемъ въ 1903 году правильной эксплоатаціи желѣзной дороги, Морское Пароходство Общества вступило на путь прямого своего назначенія—служить продолженіемъ Великаго Сибирскаго пути. Для этого были учреждены двѣ новыя срочныя линіи, соединившія Дальній съ Шанхаемъ и Японіей прямыми рейсами, согласованными съ приходомъ въ Дальній экспрессныхъ поѣздовъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Такимъ образомъ въ 1903 году Обществомъ содержались слѣдующія срочныя линіи:

---

[1]) Не считая 78.000 миль, пройденныхъ вновь пріобрѣтенными Обществомъ въ этомъ году судами, при слѣдованіи ихъ съ грузами и пассажирами изъ Европы на Дальній Востокъ.

1) «Шанхай—Нагасаки—Владивостокъ», съ заходомъ въ Фузанъ и Гензанъ.

2) «Портъ-Артуръ—Дальній—Чифу» и обратно.

3) «Дальній—Портъ-Артуръ—Чемульпо—Шанхай» и обратно.

4) Линія Татарскаго пролива.

5) Линія залива Петра Великаго.

6) Охотско-Камчатскіе рейсы.

7) «Дальній—Шанхай» и обратно.

8) «Дальній—Нагасаки» и обратно [1]).

На двѣ послѣднія линіи были поставлены быстроходные почтово-пассажирскіе пароходы «Монголія» и «Маньчжурія», развивавшіе скорость до 17 узловъ. Пароходы эти, отличаясь, кромѣ того, роскошною внутреннею отдѣлкою, должны были служить какъ бы рекламою для Великаго Сибирскаго пути въ цѣляхъ привлеченія на этотъ путь пассажировъ-иностранцевъ, привыкшихъ совершать свои путешествія съ особымъ комфортомъ.

Всего въ 1903 году пароходами Общества было пройдено срочными рейсами 284.848 миль [2]).

До начала дѣятельности Морского Пароходства Общества чайные грузы изъ Ханькоу перевозились исключительно на судахъ иностранныхъ компаній (Jardine, Matheson and C°, Butterfield and Swire). Хотя пароходы Шевелева совершали рейсы между Шанхаемъ и Тяньцзиномъ, куда въ то время направлялись чайные грузы для дальнѣйшаго слѣдованія сухимъ путемъ на Кяхту, но чая они не возили. Такъ какъ чаеторговцы заключили съ иностранными пароходовладѣльцами контракты по перевозкѣ чая на продолжительные сроки, то Обществу Китайской

---

[1]) Карта рейсовъ Морского Пароходства Общества на 1903 годъ прилагается.

[2]) Т. е. менѣе противъ 1902 г. (326.415 миль), что объяснялось перемѣною общаго плана дѣятельности Пароходства и упраздненіемъ безполезнаго пробѣга пароходовъ по нѣкоторымъ линіямъ. Такъ, была отмѣнена линія Портъ-Артуръ—Нагасаки—Владивостокъ, служившая съ 1900 года преимущественно для перевозки грузовъ Военнаго Вѣдомства и оказавшаяся убыточной, и линія Шанхай—Портъ-Артуръ—Чемульпо—Нагасаки—Владивостокъ, замѣненная болѣе короткою линіей Дальній—Портъ-Артуръ—Чемульпо—Шанхай.

Восточной желѣзной дороги стоило большихъ усилій получить въ свои руки доставку чайныхъ грузовъ отъ Шанхая. Это ему вполнѣ удалось только съ открытіемъ временнаго движенія по желѣзной дорогѣ. За недостаткомъ пароходовъ, Общество въ первое время не имѣло возможности посылать свои суда за чайными грузами въ Ханькоу, но уже въ навигацію 1903 года Обществомъ была организована доставка чаевъ на собственныхъ пароходахъ изъ Ханькоу до Дальняго безъ перегрузки въ Шанхаѣ.

Къ этому времени Обществомъ была организована цѣлая сѣть агентствъ: въ Портъ-Артурѣ, Дальнемъ, Владивостокѣ, Александровскѣ, Корсаковскѣ, Николаевскѣ, Петропавловскѣ, Посьетѣ, де-Кастри, Шанхаѣ, Гензанѣ, Нагасаки, Фузанѣ, Чемульпо, Чифу, Кобе, Ханькоу, Моджи и Хакодате. Главнѣйшія изъ этихъ агентствъ—въ Шанхаѣ, Портъ-Артурѣ, Дальнемъ, Владивостокѣ и Чемульпо—были солиднымъ образомъ оборудованы. Такъ, въ Шанхаѣ былъ пріобрѣтенъ береговой участокъ съ амбарами, понтонами, пристанями и прочими сооруженіями. Для агентства въ Чемульпо также былъ купленъ участокъ земли, на которомъ построено зданіе агентства съ пакгаузами и службами.

Портъ-Артурское агентство было снабжено 4-мя катерами, 16-ю баржами, 6 китайскими сампанами и оборудовано пакгаузами, навѣсами, пристанью, пожарнымъ депо и пр.; въ Портъ-Артурѣ временно помѣщалось и само управленіе Пароходства, при которомъ имѣлся, между прочимъ, пріемный покой и амбулаторія. Агентство въ Дальнемъ имѣло въ своемъ распоряженіи 3 катера, 9 баржей, 4 береговыхъ подъемныхъ крана, плавучій кранъ, понтоны, боны, склады, желѣзную пристань и пр.; въ Дальнемъ же,—куда перешло впослѣдствіи изъ Портъ-Артура управленіе Пароходства,—были построены зданіе управленія, жилые дома для служащихъ и мастерскія для ремонта судовъ. Первоначально предполагалось устроить небольшія мастерскія для мелкаго ремонта судовъ, болѣе же значительный ремонтъ производить въ Шанхаѣ или Нагасаки, а, по окончаніи сооруженія коммерческаго порта Дальняго,—въ большихъ желѣзнодорожныхъ и судовыхъ мастерскихъ. Однако, при быстромъ развитіи коммерческой жизни на Дальнемъ Востокѣ, судостроительные заводы въ Шанхаѣ и Нагасаки были на-

столько завалены работами, что ремонтъ судовъ Пароходства на этихъ заводахъ возможенъ былъ далеко не всегда; для устройства же портовыхъ мастерскихъ въ Дальнемъ требовалось время. Поэтому пришлось построить въ Дальнемъ мастерскія для ремонта судовъ въ болѣе крупномъ масштабѣ. Въ виду особо важнаго для Пароходства значенія Владивостокскаго агентства и для устраненія излишнихъ расходовъ, вызывавшихся содержаніемъ двойного персонала служащихъ во Владивостокѣ, оборудованный тамъ Обществомъ для перегрузки строительныхъ матеріаловъ участокъ на Эгершельдѣ былъ въ 1902 году со всѣми пристанями, постройками и инвентаремъ переданъ въ завѣдываніе мѣстнаго пароходнаго агентства, причемъ, сверхъ имѣвшихся тамъ сооруженій, были устроены для спеціальныхъ нуждъ агентства три цинковыхъ и одинъ желѣзный пакгаузы, пріемный покой, а также заведены катера, баркасы, баржи, боты для Охотскихъ рейсовъ и т. д.

Такова была общая картина дѣятельности Морского Пароходства Общества къ моменту возникновенія русско-японской войны.

Открывшіяся въ началѣ 1904 года военныя дѣйствія застали, такимъ образомъ, Морское Пароходство Общества въ тотъ моментъ, когда оно только что вышло изъ своего организаціоннаго періода, который, являясь наиболѣе труднымъ временемъ для каждаго предпріятія, крайне осложнился для Пароходства не только особыми мѣстными условіями, но и исключительными обстоятельствами, каковы политическія событія 1900 года и неоднократное появленіе чумной и холерной эпидемій въ районѣ операцій Пароходства. Съ другой стороны, такъ какъ совмѣстная дѣятельность Китайской Восточной желѣзной дороги и Морского Пароходства только еще начинала налаживаться, то Пароходство не имѣло въ достаточномъ количествѣ ни ввозныхъ, ни вывозныхъ грузовъ, ни транзитныхъ пассажировъ. Несмотря на это, оно обязано было содержать установленные срочные рейсы, вызывавшіе большіе эксплоатаціонные расходы при сравнительно небольшомъ валовомъ сборѣ, и, располагая ограниченнымъ количествомъ судовъ для громаднаго района, имъ обслуживаемаго, лишено было возможности совершать многіе выгодные для себя несрочные рейсы, которые позволяли бы получаемымъ отъ нихъ доходомъ нѣсколько по-

полнять убытки отъ срочныхъ линій. Всѣ эти обстоятельства не могли не отразиться печальнымъ образомъ на финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи Пароходства, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
Доходъ . . Р.	422.065,35	1.376.277,15	1.620.743,36	1.722.101,03	1.698.240,12
Расходъ . . »	595.296,30	1.928.628,23	2.441.029,56	3.165.787,96	2.935.833,89
Дефицитъ . Р.	173.230,95	552.351,08	820.286,20	1.443.686,93	1.237.593,77 [1]).

Что же касается организаціонныхъ расходовъ Морского Пароходства Общества, то необходимый для этой цѣли капиталъ Высочайше утвержденными, 5-го февраля 1899 года и 7-го марта 1901 года, положеніями Комитета Сибирской желѣзной дороги опредѣленъ въ 11.427.000 рублей. Въ дѣйствительности расходы по организаціи Пароходства составили 9.541.505 руб. 24 коп. [2]).

Въ 1903 году группой Московскихъ чаеторговцевъ былъ возбужденъ вопросъ о передачѣ имъ въ эксплоатацію части мореходнаго предпріятія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Предложеніе это, сводившееся къ оставленію въ рукахъ Общества лишь срочныхъ рейсовъ между Дальнимъ и портами Японіи и Китая и къ пере-

---

[1]) Болѣе подробная вѣдомость доходовъ и расходовъ по эксплоатаціи Морского Пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги за 1899—1903 годы приведена въ приложеніи № 6, помѣщенномъ въ концѣ тома.

[2]) Кромѣ того, изъ основного капитала было отчислено въ оборотный капиталъ по эксплоатаціи 300.000 рублей. Изъ остатка основного капитала, выразившагося, съ присоединеніемъ процентовъ, въ размѣрѣ 1.597.589 рублей 53 коп., былъ, согласно журналамъ Департамента Государственной Экономіи отъ 18-го и 25-го ноября 1904 года и 20-го января 1905 года (№№ 291 и 45), покрытъ дефицитъ Пароходства Общества за 1903 годъ и 184.813 рублей 50 коп. обращены на покрытіе части дефицитовъ Пароходства за 1901 и 1902 г.г., остальные 175.182 руб. 26 коп. употреблены на покрытіе расходовъ по Пароходству въ 1904 году.

Сводная вѣдомость расходовъ по организаціи Морского Пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги приведена въ приложеніи № 7, помѣщенномъ въ концѣ тома.

дачѣ предпринимателямъ остальныхъ, содержавшихся Обществомъ, рейсовъ съ соотвѣтствующимъ инвентаремъ и береговыми участками на линіяхъ этихъ рейсовъ, встрѣтило сочувствіе бывшаго Главнаго Управленія Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами. Предпринятое Министерствомъ Финансовъ подробное обслѣдованіе этого дѣла выяснило, что болѣе крупныя московскія чайныя фирмы не предполагали принять въ затѣваемомъ предпріятіи ни сколько нибудь значительнаго матеріальнаго, ни личнаго участія и что главными участниками и руководителями его являлись представители нѣкоего акціонернаго Общества «Пароходства и морского, рѣчного и сухопутнаго транспортовъ для Дальняго Востока». Общество это, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ властей и Государственнаго Банка, совершенно не было съ состояніи вести намѣченное крупное дѣло, имѣло очень слабую кредитоспособность и не пользовалось хорошей репутаціей: обладая ничтожнымъ капиталомъ, предприниматели стремились, вмѣстѣ съ крупнымъ воспособленіемъ отъ казны, получить, по возможности, за безцѣнокъ отъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги необходимое имущество, лишивъ его вмѣстѣ съ тѣмъ наиболѣе выгодныхъ въ финансовомъ отношеніи рейсовъ.

При всестороннемъ обсужденіи настоящаго дѣла въ особой коммиссіи, подъ предсѣдательствомъ покойнаго Товарища Министра Финансовъ, тайнаго совѣтника Романова, было установлено, что соединеніе въ однѣхъ рукахъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ линій является общепризнаннымъ, наивѣрнѣйшимъ средствомъ въ борьбѣ съ той постоянно возрастающей конкурренціей, которую приходится испытывать пароходнымъ предпріятіямъ между собою. Принципъ этотъ примѣняется, напримѣръ, Обществомъ Канадской желѣзной дороги, которое имѣетъ океанскіе быстроходные пароходы, совершающіе рейсы между Ванкуверомъ и Гонконгомъ. На этомъ же принципѣ основаны и тѣ союзы—trust'ы, начало коимъ положено американцами въ водахъ Атлантическаго океана учрежденіемъ такъ называемаго Моргановскаго trust'а, причемъ главнымъ побужденіемъ для отдѣльныхъ пароходныхъ предпріятій, и въ томъ числѣ для Сѣверо-Германскаго Ллойда, для вступленія въ этотъ союзъ было то, что покойный Морганъ, глава

союза, являлся крупнымъ участникомъ и руководителемъ многихъ желѣзнодорожныхъ линій въ Америкѣ. Первымъ и естественнымъ союзникомъ русскаго пароходства въ водахъ Дальняго Востока служитъ желѣзнодорожное предпріятіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги и соединеніе того и другого предпріятія въ рукахъ Общества было какъ бы тоже своего рода союзомъ, который Русское Правительство, въ виду международной конкурренціи, признало цѣлесообразнымъ создать въ русскихъ интересахъ на Дальнемъ Востокѣ. Поэтому передача части пароходнаго предпріятія Общества вышеуказаннымъ предпринимателямъ нанесла бы существенный вредъ интересамъ какъ нашего дальневосточнаго рельсоваго пути, такъ и русскаго срочнаго пароходства въ водахъ Тихаго океана. Въ томъ же смыслѣ высказались Главный Начальникъ Квантунской области и Приморскій Военный Губернаторъ. Изъ отзыва же запрошеннаго по настоящему дѣлу Московскаго биржевого комитета и изъ сужденій созваннаго послѣднимъ совѣщанія изъ представителей московскихъ чаеторговцевъ выяснилось, что съ точки зрѣнія интересовъ чайной торговли признается предпочтительнымъ, чтобы пароходство въ водахъ Тихаго океана эксплоатировалось Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги, какъ предпріятіемъ правительственнаго характера.

На основаніи всего этого вопросъ о передачѣ части мореходнаго предпріятія Общества въ частныя руки былъ рѣшенъ отрицательно.

Глава VI.

Эксплоатаціонный періодъ дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги до русско-японской войны.

Временное движеніе.—Открытіе правильной эксплоатаціи.—Организація эксплоатаціоннаго управленія.—Учрежденіе Заамурской желѣзнодорожной бригады и контроля Общества.—Коммерческое движеніе въ 1902 и 1903 годахъ.—Виды на сбытъ произведеній русской промышленности на мѣстныхъ рынкахъ.—Дополнительное отчужденіе и планы заселенія Маньчжуріи русскимъ элементомъ.—Развитіе Харбина.—Устройство гражданской жизни на территоріи дороги. Полиція. Постановка судебной части. Церковное и учебное дѣло. Медицинская и ветеринарная часть.—Развитіе экономической жизни Маньчжуріи.

Перевозка по дорогѣ пассажировъ и грузовъ стала производиться гораздо ранѣе общей смычки рельсоваго пути и открытія на немъ сквозного временнаго движенія.

Прежде всего для облегченія нашимъ войсковымъ частямъ, занявшимъ въ 1900 г. Сѣверную Маньчжурію, возложенной на нихъ задачи по умиротворенію края, на отдѣльныхъ участкахъ дороги, по мѣрѣ укладки на нихъ пути, одновременно съ рабочимъ движеніемъ совершались также и перевозки воинскихъ чиновъ и грузовъ. О размѣрахъ ихъ можно судить по тому, что, при установленномъ тарифѣ въ 25 коп. съ вагона и версты, за эти перевозки причиталось съ Военнаго Вѣдомства къ 1 октября 1901 г. около 700.000 руб. Въ концѣ того же года и началѣ слѣдующаго дорогою было перевезено до 9.000 новобранцевъ, причемъ перевозка эта была, по свидѣтельству Воен-

наго Вѣдомства, выполнена въ такомъ же стройномъ порядкѣ, въ какомъ она производится на открытыхъ для правильной эксплоатаціи дорогахъ Европейской Россіи. Объ этомъ Военный Министръ счелъ долгомъ всеподданнѣйше доложить Государю Императору, причемъ Его Величеству благоугодно было, 16 апрѣля 1902 г., выразить Свое удовольствіе.

По мѣрѣ возстановленія разрушенной линіи и водворенія въ странѣ спокойствія, со стороны начальствующихъ лицъ Приамурскаго края и Квантунской области, а также мѣстныхъ китайскихъ властей и представителей торговаго міра стали поступать усиленныя ходатайства объ открытіи временнаго движенія на отдѣльныхъ участкахъ дороги и особенно на Южно-Маньчжурской вѣтви. Такъ какъ, однако, въ интересахъ скорѣйшаго окончанія постройки дороги, необходимо было предоставить весь подвижной составъ для перевозки строительныхъ матеріаловъ и балластировки пути, то, съ одобренія Министра Финансовъ, было рѣшено, не открывая временнаго движенія, допустить сперва на южномъ отдѣленіи дороги, а засимъ и на магистрали, перевозку частныхъ грузовъ въ рабочихъ поѣздахъ—въ тѣхъ случаяхъ, когда это по мѣстнымъ условіямъ представлялось возможнымъ, не стѣсняя перевозки строительныхъ грузовъ. На этомъ основаніи и производилась перевозка частныхъ грузовъ въ рабочихъ поѣздахъ съ конца 1900 года. Когда работы по постройкѣ линіи и, въ частности, по балластировкѣ пути значительно подвинулись впередъ, представилось возможнымъ постепенно открывать временное движеніе на соотвѣтствующихъ участкахъ дороги съ общимъ пріемомъ грузовъ и пассажировъ [1]), но безъ отвѣтственности дороги за цѣлость и срочность доставки перевозимыхъ грузовъ. Временное пассажирское и товарное движеніе на указанныхъ началахъ было открыто въ іюнѣ 1901 г. на южной вѣтви, въ ноябрѣ того же года—на восточной линіи и, наконецъ, въ январѣ слѣдующаго года—на западной.

---

[1]) Временный тарифъ на перевозку грузовъ и пассажировъ былъ, съ утвержденія Министра Финансовъ, установленъ: а) для грузовъ—50 коп. съ вагона и версты, б) для пассажировъ: II класса—2¼ коп., III-го—1½ коп. съ версты и в) китайцевъ, перевозимыхъ въ товарныхъ вагонахъ,—1 коп. съ версты.

Въ 1902 году для пассажирскаго движенія и перевозки почты установлена одна пара почтово-пассажирскихъ поѣздовъ; въ январѣ 1903 года въ обращеніе введена еще одна пара товаро-пассажирскихъ поѣздовъ; въ февралѣ установлены между Дальнимъ и ст. Маньчжуріей двѣ пары скорыхъ поѣздовъ въ недѣлю, и съ марта того же года, по соглашенію съ Забайкальскою дорогою, открыто безпересадочное движеніе этихъ поѣздовъ между Байкаломъ и Дальнимъ.

1 іюля 1903 года дорога передана въ вѣдѣніе эксплоатаціоннаго управленія, и съ того же числа на ней открыта правильная эксплоатація. Управляющимъ дорогой, по соглашенію Министра Финансовъ съ Министрами Путей Сообщенія и Военнымъ, назначенъ б. начальникъ Закаспійской желѣзной дороги полковникъ (нынѣ генералъ-лейтенантъ) Хорватъ.

Для пріемки дороги и организаціи ея эксплоатаціи весною 1903 года была командирована въ Маньчжурію особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ Члена Правленія инженера И. И. Ходоровскаго. Хотя къ тому времени на дорогѣ оставались еще значительныя недодѣлки [1]), тѣмъ не менѣе коммиссія, находя, что одновременная дѣятельность на линіи дороги двухъ отдѣльныхъ управленій—строительнаго и эксплоатаціоннаго—привела бы къ вреднымъ для дѣла осложненіямъ, особенно въ виду крайняго недостатка на линіи жилыхъ помѣщеній, признала необходимымъ передать въ вѣдѣніе эксплоатаціоннаго управленія и всѣ работы по достройкѣ дороги, оставивъ на обязанности строительнаго управленія лишь составленіе отчетовъ по постройкѣ.

Въ виду громаднаго протяженія дороги, отдаленности управленія ея отъ правительственныхъ центровъ и Правленія Общества, а также разнообразія и сложности задачъ управленія, въ основаніе организаціи сего послѣдняго были положены особыя начала, сущность коихъ заключалась, во-первыхъ, въ значительномъ, сравнительно съ русскими дорогами, расширеніи правъ и полномочій мѣстнаго управленія и, во вторыхъ, въ возможно широкой децентрализаціи власти руководящихъ

---

[1]) По сооруженію Хинганскаго тоннеля и подхода къ нему, по постройкѣ гражданскихъ сооруженій, уширенію отверстій нѣкоторыхъ мостовъ и т. д.

и распорядительныхъ органовъ на мѣстѣ. Въ составъ управленія входили первоначально слѣдующія части и службы: 1) канцелярія управленія, 2) юридическій отдѣлъ, 3) счетный отдѣлъ, 4) коммерческая часть съ контролемъ сборовъ, 5) врачебно-санитарный отдѣлъ, 6) матеріальная служба, 7) служба пути и зданій, 8) служба эксплоатаціи, 9) служба подвижного состава и тяги, 10) отдѣлъ гражданскаго управленія, 11) военный отдѣлъ и 12) отдѣлъ сношеній съ китайскими властями. Для замѣщенія Управляющаго дорогой, въ случаѣ болѣзни или отсутствія, а также въ помощь ему, для ближайшаго руководительства и направленія дѣятельности отдѣльныхъ частей управленія, установлены двѣ должности помощниковъ. Начальники службъ и отдѣльныхъ частей, являясь докладчиками Управляющему дорогой по дѣламъ болѣе важнаго значенія, а также по вопросамъ принципіальнымъ, оставались самостоятельными и отвѣтственными распорядителями и руководителями ввѣренныхъ имъ службъ и отдѣльныхъ частей. Для болѣе близкаго наблюденія за отдѣльными частями службъ, на линіи дороги установлены должности начальниковъ отдѣленій службъ пути, движенія и тяги, причемъ линія раздѣлена на три отдѣленія: западное, восточное и южное. Въ видахъ установленія единства дѣйствій учреждены мѣстные совѣты начальниковъ отдѣленій, разсмотрѣнію которыхъ подлежали вопросы, касающіеся нѣсколькихъ службъ, и разногласія, возникающія по такимъ вопросамъ между представителями отдѣльныхъ службъ.

Мѣстопребываніемъ управленія дороги избранъ Харбинъ, какъ центральный пунктъ, расположенный на пересѣченіи магистрали, южной линіи и р. Сунгари и представляющій важныя преимущества въ административномъ отношеніи, давая Управляющему и начальникамъ службъ возможность совершать объѣздъ линіи съ наименьшей затратой времени; въ пользу помѣщенія управленія дороги въ Харбинѣ говорило еще и то серьезное соображеніе, что онъ былъ достаточно удаленъ отъ наиболѣе вѣроятныхъ театровъ военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ.

Введеніе на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ правильной эксплоатаціи потребовало принятія мѣръ къ обезпеченію дороги на-

дежнымъ и возможно болѣе приспособленнымъ къ ея особенностямъ личнымъ составомъ служащихъ, на который можно было бы положиться при всякихъ случайностяхъ политическаго характера. Значительное протяженіе названной дороги и отдаленность ея отъ центровъ русскаго населенія создавали трудно преодолимыя затрудненія къ привлеченію всего потребнаго состава служащихъ изъ Имперіи, а мѣстное инородческое населеніе могло доставить для этой цѣли лишь рабочихъ и нѣкоторыхъ агентовъ низшаго разряда, коимъ притомъ могли быть ввѣрены только второстепенныя должности, отъ коихъ непосредственно не зависитъ безопасность движенія. При такомъ положеніи вещей, наиболѣе вѣрнымъ средствомъ обезпеченія дороги необходимымъ контингентомъ эксплоатаціонныхъ служащихъ являлось привлеченіе организованныхъ частей войскъ.

По всестороннемъ обсужденіи вопроса о способахъ осуществленія указанной мѣры, б. Министрами Финансовъ и Военнымъ было признано необходимымъ образовать съ этою цѣлью особую Заамурскую желѣзнодорожную бригаду въ составѣ четырехъ баталіоновъ, воспользовавшись для сего, въ видѣ кадровъ, нѣкоторыми изъ существующихъ желѣзнодорожныхъ и саперныхъ частей войскъ. По совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Генералъ-Адъютанта Куропаткина и Статсъ-Секретаря Витте, 25 марта 1903 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сформированіи помянутой бригады на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ.

Бригада, числясь въ составѣ войскъ Приамурскаго военнаго округа, подчиняется Командующему войсками названнаго округа на общемъ основаніи и находится въ ближайшемъ вѣдѣніи Начальника Штаба войскъ округа, коему присваиваются для этой цѣли права командира корпуса.

Такъ какъ бригада, размѣщаясь на важнѣйшихъ въ военномъ отношеніи участкахъ дороги, должна участвовать въ ея эксплоатаціи, а въ случаѣ надобности и въ ея оборонѣ, то въ эксплоатаціонномъ отношеніи бригада подчиняется непосредственно Управляющему Китайской Восточной желѣзной дороги,—коему присваиваются права начальника дивизіи,—а въ отношеніи мѣропріятій, устанавливаемыхъ для охраненія

внѣшней безопасности и для обороны дороги,—Начальнику Заамурскаго Округа на правахъ командира корпуса.

Всѣ расходы по формированію и содержанію бригады возмѣщаются изъ средствъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ, 20-го іюня 1903 года, штатовъ бригады, составъ послѣдней опредѣлился въ 150 офицеровъ, 9 классныхъ и 7.890 нижнихъ чиновъ [1]).

При сформированіи желѣзнодорожной бригады имѣлось, между прочимъ, въ виду, что мѣра эта, какъ обезпечивающая военную безопасность дороги, облегчитъ до извѣстной степени задачу Заамурскаго Округа и тѣмъ дастъ возможность нѣсколько сократить его численность.

Согласно Высочайше утвержденному уставу Общества (§ 28), контрольный надзоръ по всѣмъ предпріятіямъ его возложенъ на Ревизіонный Комитетъ, избираемый общими собраніями акціонеровъ изъ лицъ, не участвующихъ въ управленіи дѣлами Общества, и утверждаемый Министромъ Финансовъ. Комитетъ этотъ, въ составѣ двухъ высшихъ чиновъ Государственнаго Контроля и одного Министерства Финансовъ [2]), ограничивалъ первоначально свою дѣятельность обязательнымъ по уставу разсмотрѣніемъ смѣтъ и отчетовъ, а также участіемъ въ засѣданіяхъ Правленія Общества по разрѣшенію разнаго рода хозяйственныхъ вопросовъ.

Въ 1902 году, когда сооруженіе дороги приближалось къ концу и подготовлялся переходъ ея въ эксплоатацію, б. Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь Витте, пользуясь предоставленнымъ ему § 27 устава правомъ высшаго надзора за дѣятельностью Общества, призналъ необходимымъ усилить контрольный надзоръ за всѣми его предпрія-

---

[1]) По сформированіи Заамурской желѣзнодорожной бригады въ составѣ 4-хъ неполныхъ баталіоновъ (12 ротъ) изъ существовавшихъ въ то время желѣзнодорожныхъ и саперныхъ войскъ (по 1 баталіону въ Асхабадѣ, Барановичахъ, Варшавѣ и Никольскѣ-Уссурійскомъ), таковая была отправлена въ концѣ іюля и началѣ августа 1903 года на линію дороги.

[2]) Глава I.

тіями путемъ учрежденія особаго контрольнаго органа, независимаго въ своихъ дѣйствіяхъ отъ Правленія Общества, при возможно широкомъ участіи въ немъ чиновъ Государственнаго Контроля.

Изъ предварительной переписки по этому поводу выяснилось, однако, что по нѣкоторымъ вопросамъ, касающимся основаній организаціи помянутаго контроля, взгляды Статсъ-Секретаря Витте и б. Государственнаго Контролера генерала-отъ-инфантеріи Лобко существенно расходились: послѣдній полагалъ, что указанный контроль долженъ быть организованъ примѣнительно къ Высочайше утвержденнымъ, 13 іюня 1884 г., правиламъ о контрольномъ надзорѣ за оборотами русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ и подчиненъ непосредственно Государственному Контролеру, тогда какъ, по мнѣнію Статсъ-Секретаря Витте, подобная мѣра совершенно противорѣчила имѣвшимся въ виду Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги при утвержденіи устава Общества соображеніямъ о нежелательности придавать Китайской Восточной желѣзной дорогѣ характеръ русскаго правительственнаго предпріятія и о необходимости ограничить оффиціальный правительственный надзоръ за дѣлами Общества контролемъ Министерства Финансовъ. Къ послѣднему мнѣнію вполнѣ присоединился б. Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, который заявилъ, что «Министерство Иностранныхъ Дѣлъ всегда придерживалось взгляда на Китайскую Восточную желѣзную дорогу, какъ на учрежденіе *частное* и признавало желательнымъ, насколько возможно, устранять слишкомъ явное вмѣшательство въ дѣло правительственныхъ органовъ», и что «учрежденіе контрольнаго надзора въ Маньчжуріи на тѣхъ основаніяхъ, кои приняты для россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, могло бы подать поводъ китайцамъ къ какимъ либо неблагопріятнымъ для насъ толкованіямъ» [1]).

Возникшее разногласіе, по Высочайшему повелѣнію 26 апрѣля 1902 года, было передано на обсужденіе Особаго, подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Статсъ-Секретаря графа Сольскаго, Совѣщанія изъ Министровъ Иностранныхъ Дѣлъ и Финансовъ, Государственнаго

---

[1]) Письмо графа Ламздорфа отъ 24 апрѣля 1902 года (№ 487).

Контролера, б. Управляющаго дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги Статсъ-Секретаря Куломзина и Члена Государственнаго Совѣта дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Иващенкова, которое, по всестороннемъ обсужденіи вопроса, единогласно постановило: «поручить Министру Финансовъ озаботиться образованіемъ въ Обществѣ Китайской Восточной желѣзной дороги Контрольной Части въ согласіи съ уставомъ онаго и выработать положеніе о дѣйствіяхъ ея по надзору за правильностью и хозяйственностью веденія дѣлъ Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги».

Въ соотвѣтствіи съ этимъ постановленіемъ, удостоившимся 28 іюня того же года Высочайшаго одобренія, было выработано Правленіемъ Общества и утверждено Министромъ Финансовъ «Положеніе о контролѣ доходовъ и расходовъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги», на основаніи котораго при Ревизіонномъ Комитетѣ Общества учреждена особая Контрольная Часть, вполнѣ независимая въ своихъ ревизіонныхъ дѣйствіяхъ отъ Правленія Общества и состоящая изъ контрольнаго отдѣла въ Петербургѣ и мѣстнаго контроля на мѣстѣ предпріятій Общества; непосредственное завѣдываніе контрольнымъ отдѣломъ и высшее руководство дѣятельностью мѣстнаго контроля возложено на Предсѣдателя Ревизіоннаго Комитета Общества, избираемаго по указанію Министра Финансовъ и пользующагося правомъ непосредственнаго доклада Министру; ближайшее же завѣдываніе мѣстнымъ контролемъ ввѣрено главному контролеру, назначаемому Ревизіоннымъ Комитетомъ по соглашенію съ Правленіемъ Общества и съ утвержденія Министра Финансовъ; всѣ прочіе служащіе Контрольной Части и мѣстнаго контроля назначаются Предсѣдателемъ Ревизіоннаго Комитета непосредственно; контроль всѣхъ предпріятій Общества производится примѣнительно къ повѣркѣ соотвѣтственныхъ операцій въ Государственномъ Контролѣ.

Первымъ завѣдывающимъ Контрольной Частью явился, въ качествѣ Предсѣдателя Ревизіоннаго Комитета, тайный совѣтникъ Чистяковъ, а по назначеніи послѣдняго въ 1905 году на постъ Товарища Министра Финансовъ—его замѣнилъ д. с. с. Жадвойнъ, состоявшій ранѣе ближайшимъ помощникомъ его какъ въ Государственномъ Контролѣ,

такъ и въ Контрольной Части Общества. На мѣста главнаго контролера, его замѣстителя и почти всѣхъ старшихъ контролеровъ назначаются лица, занимавшія передъ тѣмъ отвѣтственныя должности въ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ Государственнаго Контроля, и вообще составъ контроля Общества комплектуется, по преимуществу, лицами изъ чиновъ названнаго вѣдомства.

Мѣстный контроль, въ началѣ организованный по типу дѣйствовавшихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ наблюдательныхъ учрежденій Государственнаго Контроля, ограничивался первоначально послѣдующей повѣркою документовъ на выдержку и фактической ревизіей въ особо важныхъ случаяхъ. Въ началѣ 1907 года дѣятельность контроля была расширена порученіемъ ему предварительной ревизіи всѣхъ платежныхъ документовъ, а съ 1910 года [1]) усилена фактическая ревизія назначеніемъ на линію особыхъ участковыхъ контролеровъ [2]).

Въ сферу дѣйствій контрольнаго отдѣла фактически входитъ: повѣрка въ послѣдующемъ порядкѣ всѣхъ расходовъ Правленія Общества; инструктированіе мѣстнаго контроля и наблюденіе за его дѣятельностью; разсмотрѣніе отчетовъ Общества и составленіе ревизіонныхъ заключеній по нимъ съ всестороннимъ освѣщеніемъ дѣятельности Общества, въ связи съ полученными отъ мѣстнаго контроля данными; наблюденіе за своевременнымъ веденіемъ счетоводства и отчетности въ Обществѣ; предварительное разсмотрѣніе вопросовъ, подлежащихъ разрѣшенію Правленія совмѣстно съ Ревизіоннымъ Комитетомъ; разработка и внесеніе на разсмотрѣніе Правленія Общества и Ревизіоннаго Комитета различныхъ ревизіонныхъ и экономическихъ вопросовъ, касающихся предпріятій Общества; командированіе представителей на нѣкоторыя пріемки и т. п.

Мѣстный контроль осуществляетъ ревизію по желѣзнодорожному и

---

[1]) На основаніи утвержденнаго Министромъ Финансовъ 3 марта 1910 г. «Временнаго положенія о фактическомъ контролѣ доходовъ и расходовъ Общества Китайской Восточной и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ».

[2]) Въ связи съ постепеннымъ расширеніемъ дѣятельности мѣстнаго контроля штатъ его, состоявшій первоначально изъ 19 лицъ, доведенъ въ настоящее время до 56 лицъ.

всѣмъ прочимъ предпріятіямъ, за исключеніемъ содержанія охранныхъ частей дороги, слѣдующимъ путемъ: производится подробная послѣдующая ревизія всѣхъ оборотовъ по подлиннымъ документамъ и въ связи съ бухгалтерскими записями; всѣ платежные документы управленія дороги ревизуются предварительно ихъ оплаты; фактически повѣряются всѣ болѣе или менѣе крупныя работы и поставки; выясняются на мѣстахъ цѣны на матеріалы и рабочія руки, производятся осмотры требующихъ ремонта сооруженій, провѣряется состояніе матеріальныхъ складовъ, ревизуются поѣзда, производится ситуація станцій, наблюдается за правильностью и своевременностью счетоводства и отчетности, за согласованностью расходовъ со смѣтными ассигнованіями и т. п.; разсматриваются всѣ смѣты и отчеты и даются заключенія по нимъ; въ совѣтѣ управленія дороги присутствуетъ главный контролеръ или его представитель; кромѣ того, представители контроля участвуютъ во многихъ коммиссіяхъ, образуемыхъ при управленіи дороги по разсмотрѣнію разнаго рода хозяйственныхъ вопросовъ, причемъ участіе ихъ въ конкурренціяхъ по сдачѣ работъ и поставокъ, а также въ нѣкоторыхъ другихъ случаяхъ обязательно; по изготовленіи управленіемъ дороги годовыхъ эксплоатаціонныхъ и по новымъ работамъ отчетовъ, мѣстный контроль представляетъ въ Контрольную Часть свои ревизіонныя заключенія по нимъ.

Отчеты и ревизіонныя заключенія мѣстнаго контроля и Контрольной Части сообщаются Правленію Общества и возбужденные въ нихъ вопросы разсматриваются въ совмѣстныхъ засѣданіяхъ Правленія и Ревизіоннаго Комитета, постановленія которыхъ представляются на утвержденіе Министра Финансовъ.

Расходы по содержанію Заамурскихъ Округа и желѣзнодорожной бригады производятся на основаніи Высочайше утвержденныхъ «Положеній» о названныхъ округѣ и бригадѣ [1]). Расходы эти доку-

---

[1]) Въ 1907 году Заамурская желѣзнодорожная бригада перешла изъ вѣдѣнія Военнаго Министерства въ составъ Пограничной Стражи и съ этого времени дѣйствуетъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 14 октября того же года «Положенія о Заамурской желѣзнодорожной бригадѣ Пограничной Стражи».

ментально провѣряются въ томъ же объемѣ, какой примѣняется къ частямъ Пограничной Стражи въ Государственномъ Контролѣ; что же касается общаго надзора, то таковой значительно полнѣе, чѣмъ въ Государственномъ Контролѣ, такъ какъ вопросы по Заамурскимъ Округу и бригадѣ разрѣшаются Правленіемъ Общества совмѣстно съ Ревизіоннымъ Комитетомъ, а высшее руководство всѣмъ хозяйствомъ Округа и бригады на мѣстѣ возложено, какъ упомянуто выше [1]), на особый хозяйственный комитетъ, въ составъ котораго входитъ представитель мѣстнаго контроля. Къ обязанности комитета относится, кромѣ изысканія и установленія наиболѣе цѣлесообразныхъ и выгодныхъ способовъ довольствія Округа, опредѣленіе кормовыхъ и фуражныхъ окладовъ, также и разсмотрѣніе представленій о расходахъ за счетъ экономическихъ суммъ, разсмотрѣніе предположеній о пособіяхъ чинамъ Округа и нѣкоторые другіе вопросы. Разногласія представителей мѣстнаго контроля съ прочими чинами хозяйственнаго комитета разсматриваются Правленіемъ Общества совмѣстно съ Ревизіоннымъ Комитетомъ и представителями Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи и представляются на окончательное разрѣшеніе Шефа Пограничной Стражи.

Одновременно съ открытіемъ правильной эксплоатаціи на дорогѣ были введены въ дѣйствіе выработанныя, въ соотвѣтствіи съ уставомъ Общества [2]), и Высочайше утвержденныя 30-го мая 1903 года

---

[1]) Глава III.

[2]) Согласно § 7-го устава Общества: «въ отношеніи перевозки пассажировъ и грузовъ, отвѣтственности по перевозкамъ, подсудности, давности исковъ, порядка взысканія присуждаемыхъ съ дороги суммъ и отношеній желѣзной дороги къ публикѣ будутъ выработаны Обществомъ и до открытія движенія по дорогѣ установлены на ней опредѣленныя правила, примѣнительно къ правиламъ, дѣйствующимъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ». Выработанный во исполненіе сего Правленіемъ Общества проектъ «Правилъ» былъ подвергнутъ всестороннему разсмотрѣнію въ образованномъ, по соглашенію Министра Финансовъ съ Министрами Юстиціи, Путей Сообщенія и Иностранныхъ Дѣлъ, особомъ совѣщаніи, съ участіемъ представителей названныхъ вѣдомствъ, и былъ представленъ на Высочайшее утвержденіе въ одобренной этимъ совѣщаніемъ редакціи.

«Правила перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи Китайской Восточной желѣзной дороги» [1]).

Помимо основной цѣли—служить средствомъ сообщенія Россіи съ ея дальневосточными владѣніями—на названную дорогу возлагались крупныя экономическія задачи общегосударственнаго характера: а) быть проводникомъ въ дѣлѣ водворенія русскихъ товаровъ на рынки Маньчжуріи, а также прилегающей къ ней Монголіи и Внутренняго Китая, б) способствовать развитію транзитныхъ перевозокъ, пассажировъ, багажа, почты и грузовъ по Великому Сибирскому пути и, наконецъ, в) извлечь возможныя выгоды отъ развитія мѣстныхъ, въ предѣлахъ Маньчжуріи, перевозокъ грузовъ и пассажировъ.

Для осуществленія указанныхъ задачъ Обществомъ, съ одобренія Министра Финансовъ, предпринятъ цѣлый рядъ мѣръ тарифнаго, коммерческаго и хозяйственнаго характера.

Первымъ шагомъ въ этомъ направленіи было установленіе въ 1903 году, по соглашенію съ русскими желѣзными дорогами, тарифовъ прямого русско-китайскаго грузового сообщенія. Тарифы эти для начала установлены только въ сухопутномъ, черезъ Сибирь, направленіи, причемъ, въ цѣляхъ содѣйствія ввозу изъ Россіи въ Китай предметовъ отечественнаго производства, сдѣланы для перевозокъ въ прямомъ сообщеніи значительныя пониженія провозныхъ платъ, противъ тарифовъ мѣстнаго сообщенія. Въ отношеніи тарифовъ Китайской Восточной желѣзной дороги на перевозку грузовъ въ этомъ послѣднемъ сообщеніи принято, что размѣръ ихъ долженъ быть достаточно высокимъ, дабы обезпечить возможно бо́льшую доходность дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ противодѣйствовать распространенію иностранныхъ произведеній, проникавшихъ безпошлинно черезъ южные порты Маньчжуріи [2]).

---

[1]) Правила эти имѣютъ для Китайской Восточной желѣзной дороги такое же значеніе, какъ для желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ предѣлахъ Имперіи, Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

[2]) Разработка общаго плана тарифныхъ мѣропріятій Китайской Восточной желѣзной дороги производилась при непосредственномъ участіи Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ; въ частности, тарифы для перевозокъ грузовъ изъ Россіи и въ Россію выработаны были въ особыхъ съѣздахъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, при непосредственномъ участіи представителей пароходствъ и биржевыхъ комитетовъ.

Для привлеченія на дорогу грузовъ отечественнаго производства и облегченія имъ конкурренціи на китайскихъ рынкахъ съ иностранными товарами, организованы въ значительныхъ китайскихъ городахъ и на важнѣйшихъ станціяхъ дороги коммерческія агентства, имѣвшія цѣлью быть посредниками между русскими производителями и китайскимъ населеніемъ; установленъ пріемъ товаровъ на коммиссію, выдача подъ нихъ ссудъ, льготное храненіе въ складахъ и т. д. Въ тѣхъ же цѣляхъ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ предоставлено было вступать съ отправителями или получателями грузовъ въ частныя соглашенія относительно примѣненія извѣстныхъ скидокъ изъ нормальныхъ тарифныхъ ставокъ, т. е. право выдачи рефакцій, которыя на русскихъ дорогахъ не допускаются. Наконецъ, въ видахъ облегченія товаро-хозяевамъ хлопотъ по исполненію таможенныхъ формальностей въ русскихъ таможняхъ на конечныхъ станціяхъ дороги «Пограничная» и «Маньчжурія» и для избавленія ихъ отъ расходовъ по найму экспедиторовъ, были открыты желѣзнодорожныя таможенныя агентства, принимающія на себя выполненіе помянутыхъ формальностей.

Одновременно установлено было прямое русско-китайское пассажирское сообщеніе, вводившее, на ряду съ движеніемъ почтовыхъ и пассажирскихъ поѣздовъ, обращеніе, два раза въ недѣлю, особыхъ согласованныхъ скорыхъ поѣздовъ отъ главнѣйшихъ центровъ Европейской Россіи и западныхъ пограничныхъ пунктовъ ея до Харбина, Владивостока и Дальняго, а черезъ посредство Морского Пароходства Китайской Восточной желѣзной дороги также до портовъ Нагасаки и Шанхая. Установленіе прямого сообщенія съ западно-европейскими городами, намѣченнаго на международныхъ конференціяхъ въ Парижѣ, Петербургѣ и Вѣнѣ, отсрочено было до 1904 года, въ виду техническихъ затрудненій, связанныхъ съ печатаніемъ большого числа купонныхъ книжекъ. Достигнуто было также соглашеніе съ иностранными почтовыми учрежденіями о направленіи слѣдовавшей до того времени на Дальній Востокъ морскимъ кружнымъ путемъ международной почты на новый путь черезъ Сибирь и Китайскую Восточную желѣзную дорогу для дальнѣйшей перевозки этой почты на пароходахъ Общества въ Китай, Корею, Японію и обратно.

Были приложены также старанія къ привлеченію на дорогу чайныхъ грузовъ, слѣдовавшихъ до тѣхъ поръ въ Россію изъ Ханькоу, Коломбо и Калькутты тремя путями: моремъ черезъ Одессу, черезъ Николаевскъ по Амуру на Срѣтенскъ и, наконецъ, на верблюдахъ по тракту Пекинъ-Калганъ-Кяхта. Съ этой цѣлью, по соглашенію съ дорогами русской сѣти, заинтересованными въ привлеченіи чая на болѣе длинное протяженіе рельсовыхъ путей, были понижены тарифы, установленъ льготный завозъ чая въ Дальнемъ и Челябинскѣ, а также введена оплата фактурами дороги пошлина за чай, погашаемыхъ чаеторговцами по истеченіи 4-хъ мѣсяцевъ на льготныхъ условіяхъ.

Вліяніе этихъ мѣропріятій, вводимыхъ постепенно въ теченіе 1902 и 1903 г.г., сказалось уже въ періодъ временнаго движенія на дорогѣ. Несмотря на продолжавшуюся достройку линіи и на невозможность выдѣленія для частныхъ перевозокъ болѣе 50% наличнаго подвижного состава, несмотря на то, что перевозка грузовъ производилась лишь повагонно съ провожатыми отправителя и безъ отвѣтственности дороги за сохранность груза, а пассажиры принуждены были ѣздить съ пересадкой вслѣдствіе незаконченности нѣкоторыхъ мостовъ и тоннелей,— коммерческая дѣятельность дороги за первый же годъ временной ея эксплоатаціи (1902 г.), какъ видно изъ приведенной ниже таблицы, дала вполнѣ благопріятные результаты:

	Количество.	Выручка.
Пассажиры по общему и льготному тарифамъ	1.324.355 чел.	2.536.008 р. 30 к.
Багажъ и грузы по багажнымъ квитанціямъ	646.300 п.	308.196 » 32 »
Воинскіе чины.	115.917 чел.	929.319 » 46 »
Грузы по воинскому тарифу .	2.457.373 п.	
Частные грузы малой скорости.	13.996.961 » [1])	3.673.261 » 63 »
Служебныя перевозки	—	1.982.624 » 10 »
Разные дополнительные сборы дороги	—	241.377 » 93 »
Всего.	—	9.670.787 р. 74 к.

[1]) Среди частныхъ грузовъ первое мѣсто занимала перевозка хлѣбныхъ грузовъ (4.762 тыс. пуд.), за ними слѣдовала мануфактура (1.850 тыс. пуд.), бакалейный товаръ (1.437 тыс. пуд.), спиртъ, вина и водки (729 тыс. пуд.), чай (280 тыс. пуд.), лѣсъ, соль, желѣзо, желѣзныя издѣлія и другіе товары.

Въ слѣдующемъ 1903 году, несмотря на открытіе лѣтомъ сего года правильной эксплоатаціи, коммерческое движеніе на дорогѣ продолжало совершаться въ крайне трудныхъ условіяхъ. Прежде всего срочныя работы по окончаніи оставшихся недодѣлокъ по постройкѣ дороги вызывали необходимость массовой перевозки строительныхъ грузовъ. Засимъ, отрицательное вліяніе на развитіе коммерческихъ перевозокъ имѣли также неоднократные перерывы въ движеніи, вызванные размывами пути въ нѣсколькихъ мѣстахъ, вслѣдствіе ливней въ іюлѣ и августѣ и сильными морозами въ декабрѣ, лишившими дорогу воды на значительномъ протяженіи, въ зависимости отъ чего въ первое полугодіе правильной эксплоатаціи безпрепятственное движеніе по всей линіи производилось въ общей сложности лишь въ теченіе 51 дня.

Несмотря на неблагопріятныя обстоятельства, движеніе пассажировъ и грузовъ въ 1903 году возросло въ полтора раза противъ 1902 года, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	Количество.	Выручка.
Пассажировъ по общему и льготному тарифамъ . . .	1.767.841 чел.	3.979.569 р.
Воинскихъ чиновъ	264.900 »	336.566 »
Багажа и товаровъ большой скорости	1.110.200 п.	463.722 »
Грузовъ малой скорости . . .	25.216.000 » [1]	7.537.579 »
Служебныхъ перевозокъ. . .	103.389.900 »	3.100.290 »
Разныхъ дополнительныхъ сборовъ дороги	—	587.694 »
Всего.	—	15.995.420 р.

Въ числѣ перевезенныхъ въ 1903 году пассажировъ прослѣдовало въ скорыхъ поѣздахъ—3.815 человѣкъ, изъ нихъ около 1.000 человѣкъ прибыло на пароходахъ въ портъ Дальній.

Международная почта изъ Западной Европы въ порты Китая и Японіи черезъ Дальній начала перевозиться съ октября мѣсяца, причемъ до конца 1903 года было перевезено около 300 тюковъ, вѣсомъ около 700 пудовъ.

Среди грузовъ, слѣдовавшихъ въ мѣстномъ сообщеніи, первое

[1]) Изъ нихъ 5.319.562 п. воинскихъ грузовъ.

мѣсто заняли хлѣбные грузы (мука, бобы, пшеница, сяомицза и др.)— 6.628.000 пуд., второе—мануфактура—1.830.000 пуд., частью русскаго, но преимущественно иностраннаго и китайскаго происхожденія; соли перевезено 1.111.000 пудовъ, бакалейныхъ и гастрономическихъ товаровъ—651.000 пудовъ.

По вывозу (367.000 пудовъ) главнымъ грузомъ явилась мука пшеничная (222.000 пуд.), слѣдовавшая изъ Харбина въ Забайкалье и Уссурійскій край.

По ввозу (1.517.210 пуд.) первое мѣсто заняли гончарныя, глиняныя и терракотовыя издѣлія, прибывшія со стороны Забайкалья (579.000 пуд.), затѣмъ лѣсные матеріалы (396.000 пуд.), керосинъ (196.000 пуд.), въ томъ числѣ около 60% русскаго, ввезеннаго черезъ Дальній; спиртъ винный, преимущественно русскій, ввезенный черезъ Дальній и Артуръ (90.000 пуд.), масло коровье, преимущественно сибирское (30.113 пуд.) и проч.

Транзитомъ слѣдовалъ главнымъ образомъ чай (2.000.000 пуд.), направлявшійся изъ Шанхая, Ханькоу, Коломбо, черезъ Дальній, въ Сибирь и Европейскую Россію [1]).

Кратковременный опытъ эксплоатаціи Китайской Восточной желѣзной дороги до войны съ Японіей, а также практическія данныя, добытыя коммерческой агентурой дороги, показали, что цѣлый рядъ русскихъ издѣлій находитъ болѣе или менѣе серьезный спросъ со стороны китайскаго населенія [2]). Способность китайцевъ быстро перенимать отъ

---

[1]) По количеству прибывшихъ и отправленныхъ грузовъ главнѣйшими станціями были: Харбинъ—5.383.000 пуд. Маньчжурія—4.785.000 пуд.; Инкоу—4.664.000 пуд.; Дальній—3.895.000 пуд.; Куаньчэнцзы— 3.194.000 пуд. и Портъ-Артуръ—1.946.000 пуд.

[2]) А именно: мануфактура, подходящая для туземной одежды (ластикъ, плисъ, шертингъ, сукно), стекло оконное и бутылки, сапожный товаръ, ламповый товаръ, сахаръ, сахарный песокъ, кондитерскія издѣлія, чугунное литье, скобяной товаръ, гвозди, подковы, желѣзо сортовое, менѣе сложныя земледѣльческія орудія, резиновыя издѣлія (накидки и галоши), табакъ, папиросы и дешевыя сигары, мыло простое и благовонное, косметическій товаръ, свѣчи стеариновыя, смазочныя масла, керосинъ, спички, кожи выдѣланныя, фармацевтическій товаръ, краски, ножевой товаръ, цементъ, мѣдь, латунь и бронза, спиртъ и водка, пиво, вина виноградныя.

европейцевъ употребленіе тѣхъ или другихъ издѣлій сказалась и въ отношеніи Маньчжуріи, гдѣ постепенно керосинъ и свѣчи стали замѣнять не только въ городахъ, но и въ деревняхъ—лучину, кожаная русская обувь—войлочную китайскую, вязаные чулки—онучи, папиросы—туземную трубку, оконныя стекла—промасляную бумагу, чугунная и жестяная посуда—непрочный фарфоръ и т. п. Кромѣ того, при усиливашемся наплывѣ въ Маньчжурію русскаго и европейскаго населенія, возникъ спросъ на коровье масло, мебель, платье готовое, полушубки, валеную обувь, кожевенныя издѣлія, конскую сбрую, машины, экипажи, телѣги европейскаго образца, спиртные напитки и т. п. По даннымъ таможеннаго вѣдомства, ввозъ товаровъ изъ Россіи въ Китай, составлявшій до постройки дороги, напримѣръ, въ 1894 году—4,5 милл. рублей, въ 1898 году—6,3 милл. рублей, въ годъ открытія правильнаго движенія на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ (1903 г.) достигъ 22,4 милл. рублей. Такимъ образомъ выяснились вполнѣ реальныя основанія разсчитывать на извѣстный успѣхъ сбыта произведеній отечественной промышленности на китайскихъ рынкахъ.

Съ развитіемъ дѣятельности дороги стала зарождаться гражданская и торговая жизнь въ главнѣйшихъ пунктахъ линіи, гдѣ постепенно образовывались русскіе поселки.

Возможно широкое привлеченіе русскаго населенія въ районъ дороги признавалось особенно желательнымъ въ виду того значенія, которое представляло для обезпеченія безопасности дороги заселеніе прилегающихъ къ ней мѣстностей русскимъ элементомъ, давая вооруженной желѣзнодорожной охранѣ прочную опору въ окружающемъ населеніи. Поэтому отчужденіе земель подъ дорогу съ самаго начала производилось въ гораздо болѣе широкихъ размѣрахъ, чѣмъ это практикуется при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи, съ такимъ расчетомъ, чтобы остающіяся, за удовлетвореніемъ нуждъ самаго Общества, свободныя земли могли быть предоставляемы частнымъ лицамъ для поселенія и торгово-промышленныхъ цѣлей. Но такъ какъ русское населеніе, раскинутое узкой полосой на тысячи верстъ, не только не могло служить защитою для края въ случаѣ какихъ-либо осложненій, но само нуждалось бы въ охранѣ отъ нападеній хунхузовъ, то было при-

знано желательнымъ сгруппировать его въ болѣе или менѣе значительные поселки, расположенные около желѣзнодорожныхъ станцій. Принимая, однако, во вниманіе, что Китайское Правительство начало заселять китайцами Сѣверную Маньчжурію и Монголію, гдѣ до того времени китайское населеніе было крайне незначительно, причемъ колонизація эта, видимо, направлялась, главнымъ образомъ, именно на земли, расположенныя близъ дороги, приходилось неотлагательно озаботиться отчужденіемъ достаточнаго количества земель при станціяхъ дороги для водворенія на нихъ русскаго населенія. Въ соотвѣтствіи съ распоряженіями по сему поводу Статсъ-Секретаря Витте, удостоившимися 20-го мая 1903 года Высочайшаго утвержденія, общее количество земель Общества, вмѣстѣ съ предполагавшимся дополнительнымъ отчужденіемъ, должно было составить кругло 200 тысячъ десятинъ. Хотя, въ силу договора съ Китайскимъ Правительствомъ на сооруженіе дороги (статья 6-ая), потребныя для нуждъ ея казенныя земли отводятся безвозмездно, но, при громадныхъ размѣрахъ предположеннаго дополнительнаго отчужденія, трудно было бы обосновать необходимость послѣдняго съ точки зрѣнія нуждъ дороги, а потому, во избѣжаніе протестовъ и затрудненій со стороны помянутыхъ властей, рѣшено было, не настаивая на безплатномъ отводѣ необходимыхъ казенныхъ земель, производить за нихъ сравнительно незначительную плату въ размѣрѣ не свыше 15 руб. за десятину. Въ отношеніи западной линіи, гдѣ предполагалось произвести дополнительное отчужденіе въ наиболѣе широкихъ размѣрахъ, Обществу удалось въ началѣ 1904 года заключить соглашеніе съ Цицикарскимъ даотаемъ Чжоу-мяномъ на отчужденіе около 128 тыс. десятинъ; переговоры же объ отчужденіи земель на прочихъ линіяхъ были прерваны начавшейся войной съ Японіей.

Первоначально, до выработки общихъ основаній, на коихъ могли бы быть предоставляемы частнымъ лицамъ земельные участки въ предѣлахъ желѣзнодорожной территоріи, Общество вынуждено было разрѣшать торговцамъ селиться въ полосѣ отчужденія подъ условіемъ очистить занятые участки по первому требованію администраціи дороги. Хотя подобныя разрѣшенія давались съ большой осторожностью, тѣмъ не менѣе, въ зависимости отъ увеличенія численности населенія и раз-

витія его потребностей, число торговыхъ заведеній, открытыхъ на указанныхъ основаніяхъ, достигло значительной цифры. Такой порядокъ пользованія землею имѣлъ свою отрицательную сторону: торговцы, рискуя быть поставленными въ каждый данный моментъ въ необходимость ликвидировать свои предпріятія по требованію властей, чрезмѣрно повышали продажныя цѣны на предметы первой необходимости, что отзывалось неблагопріятно на интересахъ потребителей, т. е., главнымъ образомъ, служащихъ дороги и чиновъ Заамурскаго Округа. Поэтому представилось необходимымъ организовать дѣло отвода частнымъ лицамъ земельныхъ участковъ въ полосѣ отчужденія на болѣе прочныхъ основаніяхъ. Согласно концессіонному договору на постройку и эксплоатацію Китайской Восточной желѣзной дороги, послѣдняя, по истеченіи 80 лѣтъ со дня открытія на ней движенія, переходитъ безплатно къ Китайскому Правительству. Слѣдовательно, земли на желѣзнодорожной территоріи могутъ быть лишь сдаваемы въ арендное пользованіе, а не продаваемы въ собственность. Въ соотвѣтствіи съ этимъ Правленіемъ Общества, на ряду съ отводомъ земель частнымъ лицамъ въ краткосрочное пользованіе, установлены слѣдующія главнѣйшія основанія сдачи участковъ въ долгосрочную аренду: участки сдаются въ арендное пользованіе съ торговъ только русскимъ и китайскимъ подданнымъ на срокъ, не превышающій срока концессіи на желѣзную дорогу; взносъ арендной платы производится единовременно впередъ за все время пользованія при самомъ заключеніи арендnаго договора, причемъ разсрочка платы допускается только на короткіе сроки съ начисленіемъ 5% годовыхъ на разсрочиваемыя суммы [1]), лица, получившія въ арендное пользованіе земли, не имѣютъ права передачи ихъ другому лицу иначе, какъ съ разрѣшенія управленія дороги, обязываются подчиняться всѣмъ издаваемымъ управленіемъ строительнымъ, санитарнымъ и прочимъ требованіямъ, распоряженіямъ и правиламъ, и должны не позже 2-хъ лѣтъ со дня заключенія арендnаго договора исполнить предусмотрѣнныя кондиціями обязательства по застройкѣ или обработкѣ земельныхъ участковъ.

---

[1]) Впослѣдствіи почти всѣмъ арендаторамъ предоставлялась разсрочка на 10 лѣтъ, съ начисленіелъ 7%.

Основанія эти, равно какъ и низшія цѣны, съ коихъ должны начинаться торги на участки [1]), а также минимальный размѣръ обязательныхъ затратъ по застройкѣ и обработкѣ участковъ устанавливаетъ Правленіе Общества съ утвержденія Министра Финансовъ.

До войны съ Японіей торги на отдачу въ долгосрочную аренду земельныхъ участковъ въ Харбинѣ производились три раза: въ маѣ 1902, въ февралѣ и декабрѣ 1903 годовъ, причемъ было сдано 507 участковъ, общею площадью 150.800 кв. саж., на сумму 1.350.000 руб. По выясненіи результатовъ торговъ, земельные участки, временно занятые частными лицами въ Харбинѣ на прежнихъ основаніяхъ, закрѣплялись за ними въ долгосрочную аренду по цѣнамъ, опредѣлившимся на торгахъ для сосѣднихъ участковъ. Считая съ этими участками, въ Харбинѣ до войны было сдано на правахъ долгосрочной аренды свыше 100 десятинъ усадебныхъ участковъ. Помимо сего, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, отдѣльные участки сдавались безъ торговъ по цѣнамъ смежныхъ участковъ въ долгосрочное пользованіе русскимъ предпринимателямъ подъ торгово-промышленныя заведенія. Земли для нуждъ правительственныхъ и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, общественныхъ учрежденій отводились безплатно [2]).

Начала, положенныя въ основу переселенческаго дѣла въ Россіи, не могли быть примѣнены на полосѣ отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги. Прежде всего, крестьяне-земледѣльцы, составляющіе главный переселенческій элементъ внутри Имперіи, оказались бы здѣсь непригоднымъ для колонизаціи элементомъ какъ за недостаткомъ на территоріи дороги земель, свободныхъ и удобныхъ для земледѣльческой культуры, такъ и въ виду трудности для нашихъ крестьянъ конкуррировать въ области земледѣлія съ китайцами, которые опытомъ многихъ вѣковъ выработали усовершенствованные пріемы культуры,

---

[1]) Первоначально нормы эти были опредѣлены: для Новаго Харбина въ размѣрѣ отъ 2 до 10 руб., Стараго Харбина—отъ 50 коп. до 1 руб., Пристани Сунгари I—отъ 50 коп. до 2 руб. за кв. саж. и ст. Пограничной—100 руб. за участокъ въ 800 кв. саж.

[2]) На этихъ основаніяхъ отведены земли, напримѣръ, подъ почтово-телеграфную контору, таможни, церкви, школы, общественное собраніе и пр.

приспособленные къ условіямъ почвы и климата Маньчжуріи. Съ другой стороны, совершенно непримѣнимой къ мѣстнымъ условіямъ являлась система вызова переселенцевъ, практикуемая при заселеніи сибирскихъ областей, такъ какъ при этой системѣ на линію дороги явились бы лица, пришедшія исключительно въ надеждѣ на помощь и поддержку Правительства; такія лица оказались бы тяжелымъ бременемъ для дороги и, въ случаѣ безпорядковъ, не только не служили бы ея оплотомъ, но сами требовали бы защиты и попеченія. Поэтому признавалось болѣе цѣлесообразнымъ предоставить дѣло заселенія Маньчжуріи русскими частной иниціативѣ, въ расчетѣ, что туда придутъ лица наиболѣе энергичныя, стойкія, умѣющія приспособляться къ новымъ условіямъ жизни, каковы—лица торгово-промышленнаго класса, ищущія обогащенія за свой страхъ и рискъ. Другимъ пригоднымъ для заселенія полосы отчужденія элементомъ являлись тѣ изъ русскихъ, которые, имѣя по той или иной причинѣ временное пребываніе въ Маньчжуріи, успѣли освоиться съ краемъ, а именно: чины желѣзнодорожной охраны, служащіе и рабочіе дороги, а также нижніе чины, увольняемые въ запасъ изъ войскъ, оставшихся въ Маньчжуріи по усмиреніи возстанія 1900 года. Наконецъ, третьимъ, полезнымъ для русской колонизаціи, элементомъ являлись раскольники и сектанты [1]), испытанные уже какъ выдающіеся колонизаторы, стойкіе въ охранѣ своей народности и способные преодолѣть самыя трудныя условія водворенія; ихъ предполагалось привлечь въ край обезпеченіемъ свободы исповѣданія ихъ вѣроученій и нѣкоторыми льготами по воинской повинности.

Выработанныя Правленіемъ Общества, при участіи б. Начальника Переселенческаго Управленія, нынѣ Главноуправляющаго Земледѣліемъ и Землеустройствомъ Статсъ-Секретаря А. В. Кривошеина, на указанныхъ началахъ «Правила о водвореніи русскихъ подданныхъ на участкахъ, принадежащихъ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги въ Маньчжуріи» были въ редакціи, установленной, по соглашенію Министра Финансовъ съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и

---

[1]) За исключеніемъ сектъ, нѣ признающихъ употребленія оружія даже для самообороны.

Главнымъ Начальникомъ Квантунской области, Высочайше утверждены 23-го мая 1903 года.

На основаніи этихъ правилъ, завѣдываніе водвореніемъ русскаго элемента въ Маньчжуріи возлагалось на Общество, которому предоставлялось сдавать соотвѣтствующіе участки преимущественно лицамъ торгово-промышленнаго класса, съ допущеніемъ сдачи земель для сельскохозяйственнаго пользованія лишь въ видѣ изъятія, при наличности особо уважительныхъ обстоятельствъ. Переѣздъ въ Маньчжурію и устройство на арендуемыхъ участкахъ должны были совершаться арендаторами за собственный счетъ, безъ всякихъ пособій со стороны Правительства или Общества. Наименьшій размѣръ денежныхъ средствъ, коими должны обладать арендаторы для полученія участковъ, устанавливался Правленіемъ Общества съ утвержденія Министра Финансовъ. Участки, размѣръ коихъ не долженъ былъ превышать 15 десятинъ на семью, отдавались въ безплатное пользованіе на 10 лѣтъ, по истеченіи коихъ могли быть оставляемы за съемщиками не иначе, какъ за арендную плату, размѣръ коей опредѣлялся Обществомъ съ одобренія Министра Финансовъ.

Водвореніе русскаго элемента въ Маньчжуріи признавалось особенно желательнымъ производить въ наименѣе населенныхъ мѣстностяхъ, гдѣ имѣлось много незанятыхъ еще китайцами земель, которыя могли быть поэтому отчуждены на болѣе выгодныхъ условіяхъ. Однако, на заселеніе подобныхъ мѣстностей лицами торгово-промышленнаго класса можно было надѣяться лишь тогда, когда въ нихъ разовьется экономическая жизнь, а до того на привлеченіе помянутыхъ лицъ возможно было, главнымъ образомъ, разсчитывать лишь возлѣ крупныхъ центровъ, какъ, напримѣръ, Харбинъ, гдѣ торгово-промышленная жизнь достигла къ тому времени извѣстной степени развитія. Поэтому, съ одобренія Статсъ-Секретаря Витте, рѣшено было принять въ первую очередь мѣры къ водворенію лицъ торгово-промышленнаго класса возлѣ крупныхъ центровъ на линіи дороги, а земледѣльцевъ—въ упомянутыхъ менѣе населенныхъ китайцами мѣстностяхъ, напримѣръ, въ районѣ западной линіи дороги отъ границы Забайкальской области до Цицикара.

Примѣняемый въ Сибири, при значительномъ пространствѣ сво-

бодной земли, порядокъ отвода земель для переселенцевъ цѣлой дачей въ общее всего селенія пользованіе не отвѣчалъ условіямъ заселенія земель Общества, ограниченныхъ по своимъ размѣрамъ и пріобрѣтенныхъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ за высокую плату. Поэтому было постановлено сдавать земли въ аренду только отдѣльными, отмежеванными въ натурѣ и нанесенными на планъ, хуторскими участками, причемъ, въ виду важнаго значенія правильной постановки съ самаго начала дѣла разбивки земель на участки, водворенія арендаторовъ и т. д., дѣло это было возложено на особую межевую партію подъ руководствомъ опытнаго въ межевомъ и земельно-кадастровомъ дѣлѣ лица. Съ этою цѣлью лѣтомъ 1903 г., по соглашенію Статсъ-Секретаря Витте съ Министромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, въ распоряженіе Управляющаго Китайской Восточной желѣзной дорогой былъ временно командированъ завѣдывавшій Амурской переселенческой партіей, надворный совѣтникъ Каффка, съ соотвѣтствующимъ штатомъ, коимъ и было заготовлено на западномъ участкѣ дороги, между станціями Маньчжурія и Цицикаръ, около 500 хуторскихъ участковъ, наиболѣе пригодныхъ для сельскаго хозяйства. Для разработки при Правленіи вопросовъ, касающихся дѣла водворенія русскихъ подданныхъ на земляхъ Общества, былъ приглашенъ б. Чиновникъ особыхъ порученій Министерства Финансовъ V-го класса, нынѣ Товарищъ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ д. с. с. А. А. Риттихъ.

Дѣйствіе вышепомянутыхъ правилъ распространялось также на служащихъ и рабочихъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, которые пожелали бы поселить свои семьи на принадлежащихъ Обществу участкахъ, на семейныхъ чиновъ Заамурскаго Округа—какъ состоящихъ на дѣйствительной службѣ, такъ и увольняемыхъ въ запасъ—и на тѣхъ нижнихъ чиновъ находившихся въ то время въ Маньчжуріи войскъ, кои, по увольненіи въ запасъ, остались тамъ на жительство, причемъ Министру Финансовъ предоставлялось, по соглашенію въ подлежащихъ случаяхъ съ Военнымъ Министромъ, давать лицамъ указанныхъ категорій и не предусмотрѣнныя помянутыми правилами льготы. Такъ какъ подъ дѣйствіе вышеупомянутыхъ правилъ не подходили тѣ

изъ состоящихъ на дѣйствительной службѣ нижнихъ чиновъ Округа, кои выписывали свои семьи лишь временно, впредь до окончанія обязательнаго срока службы, и такъ какъ для полученія участковъ на основаніи помянутыхъ правилъ необходимо было удовлетворять извѣстнымъ требованіямъ въ отношеніи обладанія опредѣленными денежными средствами и т. д., то Правленіемъ Общества было выработано и утверждено Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Генералъ-Адъютантомъ Алексѣевымъ особое «Положеніе о солдатскихъ слободкахъ и поселкахъ нижнихъ чиновъ Заамурскаго Округа на участкахъ, принадлежащихъ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги въ Маньчжуріи». Согласно этому положенію, для семей нижнихъ чиновъ Округа, состоящихъ на дѣйствительной службѣ, устраивались, распоряженіемъ и за счетъ Общества, солдатскія слободки, въ коихъ отводились безплатно земельные участки, площадью не свыше 50 кв. саж. на каждую семью, и предоставлялись жилыя помѣщенія наиболѣе простого и дешеваго типа; для запасныхъ же нижнихъ чиновъ Округа организовывались особые поселки, въ коихъ чинамъ этимъ съ ихъ семьями отводились безвозмездно, но безъ права продажи и залога, земельные участки, площадью не свыше 600 кв. саж. на семью, причемъ чинамъ этимъ выдавались отъ Общества пособія на первоначальное устройство въ размѣрѣ отъ 300 до 450 руб. на семью. Солдатскія слободки предполагалось устроить въ мѣстахъ расположенія бригадныхъ штабовъ Заамурскаго Округа, т. е. въ Харбинѣ, Бухэду, Ханьдаохэцзы и Ляоянѣ, а поселки на первое время въ Харбинѣ, Хайларѣ и Пограничной.

Счастливое географическое положеніе Харбина на скрещеніи большого воднаго пути и желѣзной дороги предопредѣляло быстрое развитіе города, но той быстроты, съ которой произошло превращеніе ничтожной китайской деревушки въ крупный населенный пунктъ, нельзя было ожидать. Въ предвидѣніи серьезнаго въ будущемъ значенія этого пункта, желѣзнодорожная администрація отчудила здѣсь значительную площадь—въ 5.600 десятинъ [1]), на которой въ короткое

[1]) Кромѣ того на лѣвомъ берегу Сунгари, напротивъ Харбина, въ такъ называемомъ «Затонѣ» отчуждены также около 5.000 десятинъ.

время возникли три довольно значительныхъ поселенія: Старый Харбинъ, Новый Городъ и Пристань.

Старый Харбинъ, лежащій въ разстояніи семи съ лишнимъ верстъ отъ рѣки, служилъ первоначальнымъ пріютомъ для строителей дороги, которые, воспользовавшись существовавшимъ тамъ заброшеннымъ ханшиннымъ заводомъ, состоявшимъ изъ старыхъ глинобитныхъ фанзъ, построили по сосѣдству съ нимъ рядъ зданій, большею частью временнаго типа. Этотъ поселокъ сдѣлался резиденціей строительнаго управленія со всѣми его отдѣлами и службами. Здѣсь же поселились и лица, имѣвшія прикосновеніе къ постройкѣ дороги, въ томъ числѣ подрядчики и торговцы, построившіе нѣсколько частныхъ домовъ.

Одновременно, въ силу естественныхъ условій, началось заселеніе Пристани. Рѣка Сунгари служила почти единственнымъ путемъ, по которому прибывали необходимые для постройки дороги грузы и матеріалы. До дальнѣйшей переотправки на мѣсто работъ грузы эти складывались на берегу, гдѣ для нихъ строились временные склады и пакгаузы, а также жилые дома для служащихъ, занятыхъ выгрузкой и переотправкой грузовъ. Тутъ же селились и купцы, привозившіе свои товары по р. Сунгари. Образовавшійся, такимъ образомъ, поселокъ «Пристань», естественно, сталъ быстро застраиваться, какъ первый остановочный пунктъ для всѣхъ пріѣзжающихъ въ Маньчжурію; здѣсь сосредоточилась торговля, возникъ рядъ промышленныхъ предпріятій и много частныхъ построекъ. Потребность въ помѣщеніяхъ была такъ велика, что временные арендаторы земельныхъ участковъ возводили зданія на свой рискъ и страхъ, не останавливаясь передъ перспективой сноса строеній по первому требованію администраціи, причемъ въ отношеніи типа построекъ царила необычайная пестрота: солидный двухэтажный каменный домъ зачастую возвышался рядомъ съ жалкой глинобитной лачугой, крупный магазинъ европейскаго типа соприкасался съ примитивной китайской лавченкой. Управленіемъ дороги выстроено здѣсь также нѣсколько зданій для административныхъ надобностей, въ томъ числѣ помѣщенія для полиціи и пожарной части; на Пристани расположены были и желѣзнодорожныя мастерскія. Тутъ же были выстроены на частныя средства зданія для театральныхъ и цир-

ковыхъ представленій, коммерческаго собранія, разбитъ общественный садъ. Неподалеку отъ берега рѣки находилось Благовѣщенское подворье Пекинской Духовной Миссіи съ церковью при немъ.

Вслѣдствіе чисто техническихъ условій, для желѣзнодорожной станціи Харбинъ пришлось избрать ближайшее возвышенное плато въ разстояніи двухъ верстъ отъ берега. На этой возвышенности былъ распланированъ административный поселокъ, получившій названіе «Новаго Города», и приступлено къ сооруженію постоянныхъ квартиръ для служащихъ эксплоатаціи дороги и разнаго рода служебныхъ и общественныхъ зданій, гдѣ впослѣдствіи были размѣщены управленіе дороги, почтово-телеграфная контора, таможня, гостиница, общественное собраніе, больница, учебныя заведенія и другія учрежденія.

Менѣе достаточный классъ населенія тяготѣлъ къ периферіи, ютясь въ землянкахъ и шалашахъ. Здѣсь жители разбились по спеціальностямъ и, такимъ образомъ, возникли пригороды Харбина; такъ, рабочіе по сооруженію Сунгарійскаго моста и разная промышлявшая бѣднота явились основателями поселка «Мостового»; извозчики, мелкіе ремесленники и бѣднѣйшая часть населенія продвинулись почти къ самой границѣ отчужденія, на юго-востокъ, и положили тамъ начало поселку «Алексѣевка».

Общая численность населенія г. Харбина съ его пригородами достигла въ 1903 году 40.000 человѣкъ.

Лица, посѣтившія Харбинъ передъ русско-японскою войною, рируютъ его какъ городъ американской складки, съ энергичнымъ населеніемъ, кипучей дѣятельностью и большимъ будущимъ. Но въ смыслѣ наружнаго благоустройства Харбинъ оставлялъ въ то время желать очень многаго. Особенно нуждалась въ упорядоченіи внѣшнихъ условій жизни—Пристань, гдѣ не было ни мостовыхъ, ни троттуаровъ, ни регулярнаго освѣщенія и гдѣ порой бывало не безопасно выходить на улицу послѣ извѣстнаго часа вечера. Въ цѣляхъ созданія въ указанномъ районѣ города основныхъ условій санитарнаго благополучія, а также въ видахъ привлеченія къ настоящему дѣлу общественной самодѣятельности, была учреждена особая коммиссія, въ составъ которой входили 12 представителей отъ домовладѣльцевъ и арендаторовъ уча-

стковъ, избранныхъ отъ русскаго и китайскаго населенія. Коммиссія собиралась при управленіи дороги и изыскивала способы удовлетворенія запросовъ благоустройства на Пристани, а также устанавливала долю участія въ соотвѣтствующихъ расходахъ владѣльцевъ недвижимой собственности и торговцевъ. Одновременно съ этой организаціей дѣйствовала коммиссія для разработки правилъ по санитарно-полицейскому надзору за торговыми и промышленными предпріятіями, а также по выработкѣ обязательныхъ на этотъ предметъ постановленій, и былъ установленъ техническо-санитарный осмотръ торговыхъ, промышленныхъ и иныхъ частныхъ заведеній въ Харбинѣ. Соединенныя усилія перечисленныхъ учрежденій давали основаніе надѣяться на постепенное улучшеніе внѣшней обстановки городской жизни, но наступившая вскорѣ война надолго задержала, если еще не ухудшила, дѣло благоустройства Харбина.

На основаніи устава Общества (§ 8), охраненіе порядка и благочинія на отведенной подъ желѣзную дорогу и ея принадлежности землѣ возлагается на назначаемыхъ Обществомъ агентовъ полицейскаго надзора. Въ періодъ постройки дороги обязанности эти выполнялись чинами охранной стражи дороги. Съ преобразованіемъ послѣдней въ Заамурскій Округъ, для указанной цѣли была, согласно Положенію объ Округѣ (ст. 6 § 15), сформирована особая полицейская стража (16 офицеровъ и около 500 нижнихъ чиновъ), чины коей въ отношеніи полицейской службы находились въ вѣдѣніи Главнаго Инженера, а впослѣдствіи Управляющаго дорогой, и распредѣлялись имъ по линіи, въ дисциплинарномъ же и строевомъ отношеніяхъ, а также по внутреннему порядку— подчинялись Начальнику Округа.

Въ началѣ сооруженія дороги, когда, кромѣ строительнаго персонала съ его охраной, другого русскаго населенія въ Маньчжуріи не имѣлось, учреждать какія-либо судебныя установленія для разсмотрѣнія дѣлъ, возникавшихъ между лицами, причастными къ постройкѣ дороги, не было особой надобности, не говоря уже о томъ, что введеніе при такихъ условіяхъ въ Маньчжуріи русскихъ органовъ правосудія не могло быть оправдано съ международной точки зрѣнія. Входить въ соглашеніе съ Китаемъ объ учрежденіи въ Маньчжуріи должностей

русскихъ консуловъ признавалось нежелательнымъ, дабы не дать этимъ повода другимъ государствамъ требовать отъ Китайскаго Правительства такого же права. Поэтому и такъ какъ судебныя обязанности въ начальномъ періодѣ постройки дороги сводились въ сущности къ простому улаженію недоразумѣній, возникавшихъ между строительной администраціей и рабочими, преимущественно туземцами—китайскими подданными, то было признано наиболѣе цѣлесообразнымъ разрѣшеніе возникающихъ на территоріи дороги недоразумѣній и споровъ предоставить такту и распорядительности Главнаго Инженера дороги.

Въ 1899 году, по ходатайству Приамурскаго Генералъ-Губернатора, была учреждена [1]) должность чиновника Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, командированнаго въ Маньчжурію для завѣдыванія возникающими между русскими и китайскими подданными дѣлами. Компетенція этого чиновника, въ предѣлахъ консульскихъ правъ и обязанностей, распространялась на Гириньскую и Цицикарскую провинціи и притомъ только на дѣла общаго характера, не имѣющія отношенія къ постройкѣ желѣзнодорожной линіи. Одновременно съ симъ была учреждена [2]) въ Ючжуанѣ должность русскаго консула, вѣдѣнію коего подчинена Мукденская провинція; компетенціи этого консула, равнымъ образомъ, не подлежали дѣла, въ коихъ участвуетъ желѣзная дорога.

Наконецъ, при выработкѣ Временнаго Положенія объ управленіи Квантунской области, было обращено вниманіе на обезпеченіе правосудія на ближайшей къ Квантуну линіи Китайской Восточной желѣзной дороги, т. е. на Южно-Маньчжурской линіи, и на послѣднюю распространена была, согласно ст. 98 Положенія, компетенція судебныхъ учрежденій названной области.

Такимъ образомъ, къ 1900 году дѣло отправленія правосудія на территоріи Китайской Восточной желѣзной дороги находилось въ слѣдующемъ положеніи.

---

[1]) Высочайше утвержденное 7 іюня 1899 года мнѣніе Государственнаго Совѣта.

[2]) Высочайше утвержденное 3 мая 1899 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта.

На всемъ протяженіи дороги, за исключеніемъ южной линіи, судебная власть по дѣламъ, касавшимся дороги или ея служащихъ, какъ по гражданскимъ, такъ и по менѣе важнымъ уголовнымъ, принадлежала органамъ желѣзнодорожной администраціи. Судъ вершился въ Харбинѣ чинами полицейскаго надзора, а въ другихъ пунктахъ—начальниками участковъ и дистанцій. По болѣе важнымъ уголовнымъ дѣламъ предварительныя слѣдствія производились офицерами охранной стражи дороги; для судебнаго же разбирательства дѣла эти направлялись въ судебныя установленія Амурской и Приморской областей. По всѣмъ дѣламъ, въ которыхъ затрагивались интересы русскихъ подданныхъ, проживающихъ на территоріи дороги, но дорога и ея служащіе не участвовали, юрисдикція, въ предѣлахъ консульскихъ правъ и обязанностей, принадлежала въ Гириньской и Цицикарской провинціяхъ—командированному въ Маньчжурію чиновнику Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, а въ Мукденской провинціи—русскому консулу въ Нючжуанѣ.

Съ развитіемъ строительныхъ работъ и привлеченіемъ въ Маньчжурію значительнаго числа русскихъ подданныхъ въ качествѣ рабочихъ, подрядчиковъ, разнаго рода желѣзнодорожныхъ служащихъ и торговцевъ, число судебныхъ дѣлъ стало быстро возрастать и самый характеръ судебныхъ обязанностей все болѣе и болѣе осложнялся.

При такихъ условіяхъ дѣйствовавшій тамъ порядокъ отправленія правосудія оказывался совершенно неудовлетворительнымъ; вершившія судъ отдѣльныя организаціи не имѣли между собой никакой связи, причемъ компетенція ихъ не была строго разграничена; опредѣленныхъ правилъ судопроизводства и порядка обжалованія не существовало; слѣдствія производились неподготовленными для этой обязанности офицерами стражи, а охрана наслѣдствъ и защита интересовъ малолѣтнихъ или отсутствующихъ наслѣдниковъ вовсе не была организована. Оставленіе правосудія на линіи дороги въ прежнемъ его видѣ, не обезпечивая въ достаточной мѣрѣ правовыхъ интересовъ мѣстнаго русскаго населенія, являлось весьма обременительнымъ для самой желѣзнодорожной администраціи, агенты которой вынуждены были отправлять совершенно несвойственныя имъ обязанности судей.

Съ другой стороны, если до постройки дороги, при ничтожномъ числѣ русскихъ въ краѣ, введеніе русскихъ судовъ въ предѣлахъ Маньчжуріи представлялось, съ политической точки зрѣнія, неудобнымъ, то, съ притокомъ въ полосу отчужденія дороги значительнаго количества русскихъ подданныхъ, пользующихся въ Китаѣ правомъ экстерриторіальности, распространеніе на эту мѣстность компетенціи русскихъ судебныхъ властей по дѣламъ, властямъ этимъ подсуднымъ, не могло вызвать возраженія со стороны иностранныхъ государствъ, а тѣмъ болѣе со стороны Китайскаго Правительства.

По Высочайшему повелѣнію, 4-го мая 1901 года, настоящій вопросъ былъ подвергнутъ всестороннему обсужденію въ Особомъ Совѣщаніи изъ Министровъ Юстиціи, Иностранныхъ Дѣлъ и Финансовъ, которое признало наиболѣе цѣлесообразнымъ распространить на полосу отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги [1]) дѣйствіе ближайшихъ судовъ Имперіи, учредивъ на линіи дороги должности состоящихъ въ вѣдѣніи названныхъ судовъ мировыхъ судей, съ возложеніемъ на этихъ же судей обязанностей судебныхъ слѣдователей. Кругъ вѣдѣнія помянутыхъ судей устанавливался въ предѣлахъ тѣхъ, болѣе широкихъ, по сравненію съ судьями Сибири, полномочій, коими, на основаніи Временнаго Положенія объ управленіи Квантунской области, пользовались мировые судьи названной области. Введеніе русской власти въ полосѣ отчужденія желѣзной дороги, пролегающей въ предѣлахъ Китая, требовало осторожнаго отношенія какъ по соображеніямъ политическимъ, такъ и въ интересахъ скорѣйшаго и успѣшнаго сооруженія линіи. Поэтому было признано на первое время болѣе цѣлесообразнымъ распространить власть русскихъ судебныхъ установленій только на дѣла, возникающія исключительно среди русскихъ подданныхъ, а именно на дѣла уголовныя, въ которыхъ обвиняемыми и потерпѣвшими являются русскіе, и дѣла гражданскія, въ коихъ обѣ стороны принадлежатъ къ русскому подданству. Что же касается дѣлъ, въ которыхъ участвуютъ китайцы и русскіе и притомъ какъ служащіе,

---

[1]) За исключеніемъ части ея, проходившей въ предѣлахъ Квантунской области.

такъ и неслужащіе на желѣзной дорогѣ, то для этихъ дѣлъ былъ сохраненъ существовавшій порядокъ разрѣшенія ихъ нашими дипломатическими агентами и чинами желѣзнодорожной администраціи, по соглашенію съ китайскими властями. Однако, ограниченіе круга вѣдѣнія русскихъ судебныхъ установленій дѣлами, въ которыхъ китайцы не участвуютъ, не лишало русскія судебныя власти права производить слѣдствія по такимъ возникающимъ въ полосѣ отчужденія дороги дѣламъ, въ коихъ личность виновнаго неизвѣстна, но потерпѣвшими являются дорога или русскій подданный, съ тѣмъ, что, когда по слѣдствію обнаружится принадлежность обвиняемаго къ чужому, не русскому подданству,—дѣло передавалось по принадлежности командированнымъ въ Маньчжурію чиновникамъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ или русскому консулу въ Ючжуанѣ, если дѣло возникло въ предѣлахъ городской черты названнаго открытаго порта. Исполненіе рѣшеній, постановляемыхъ русскими судебными властями противъ лицъ, проживающихъ въ районѣ линіи, впредь до образованія особаго полицейскаго надзора, возлагались на чиновъ Заамурскаго Округа Пограничной Стражи на тѣхъ же основаніяхъ, на которыхъ указанныя обязанности исполняются въ Сибири чинами общей полиціи.

Согласно установленнымъ Высочайшимъ указомъ 20-го іюля 1901 года, въ соотвѣтствіи съ сужденіями помянутаго Совѣщанія, основаніямъ организаціи судебной части въ районѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, назначеніе учреждаемыхъ на территоріи дороги мировыхъ судей, опредѣленіе ихъ числа, мѣста пребыванія и подвѣдомственности окружнымъ судамъ Имперіи предоставляются Министру Юстиціи по соглашенію съ Министромъ Финансовъ; для исполненія прокурорскихъ обязанностей учреждены при Читинскомъ и Владивостокскомъ окружныхъ судахъ по одной должности товарища прокурора; расходы по содержанію мировыхъ судей и товарищей прокурора подлежатъ возмѣщенію казнѣ Обществомъ, обязаннымъ также предоставлять названнымъ лицамъ квартиры въ натурѣ, средства передвиженія въ предѣлахъ ихъ участковъ и возмѣщать всѣ расходы по удовлетворенію ихъ прогонными деньгами и пособіями на подъемъ и обзаведеніе при отправленіи къ мѣсту служенія и другими, установленными

закономъ, денежными выдачами. Такъ какъ Общество, преслѣдуя чисто государственныя задачи, является по существу своему учрежденіемъ правительственнымъ, то для приданія Обществу извѣстнаго авторитета ему предоставлено вчинять гражданскіе иски и отвѣчать на судѣ по своимъ имущественнымъ дѣламъ съ тѣми правами, которыми пользуются на судѣ казенныя управленія; по тѣмъ же соображеніямъ служащіе Общества, въ отношеніи возбужденія противъ нихъ уголовнаго преслѣдованія за служебныя проступки и преступленія и предъявленія къ нимъ исковъ объ убыткахъ, причиненныхъ ихъ распоряженіями, приравнены къ служащимъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Для рѣшенія подлежащихъ дѣлъ на мѣстѣ, по состоявшемуся въ 1902 году между Министрами Юстиціи и Финансовъ соглашенію, установлены выѣздныя сессіи Портъ-Артурскаго, Владивостокскаго и Читинскаго окружныхъ судовъ на подчиненные вѣдѣнію названныхъ судовъ участки желѣзнодорожной территоріи; въ видахъ устраненія неудобствъ, сопряженныхъ для сторонъ съ частыми вызовами по гражданскимъ дѣламъ общей подсудности въ города, гдѣ имѣли мѣстопребываніе упомянутые суды, сессіямъ этимъ Высочайшимъ указомъ 19-го іюня 1902 года предоставлено, помимо дѣлъ по жалобамъ на рѣшенія мировыхъ судей и уголовныхъ общей подсудности, разбирать, въ изъятіе изъ закона, и гражданскія дѣла общей подсудности.

Первоначально территорія дороги была раздѣлена на три мировыхъ участка соотвѣтственно тремъ линіямъ дороги, съ пребываніемъ мировыхъ судей въ Харбинѣ, Хайларѣ и Инкоу (позднѣе Дашицяо) [1]).

Послѣ избранія Харбина мѣстопребываніемъ строительнаго упра-

---

[1]) Къ вѣдѣнію мирового судьи восточнаго участка, подчиненнаго Владивостокскому окружному суду, были отнесены дѣла, возникавшія въ г. Харбинѣ и районѣ отъ Харбина до ст. Пограничной; къ вѣдѣнію мирового судьи западнаго участка, подчиненнаго Читинскому окружному суду—дѣла, возникавшія въ раіонѣ отъ г. Харбина до границы Забайкальской области, и къ вѣдѣнію мирового судьи южнаго участка, подчиненнаго Портъ-Артурскому окружному суду—дѣла, возникавшія на Южно-Маньчжурской вѣтви, за исключеніемъ части ея, пролегавшей по Квантунской области.

вленія было приступлено къ сооруженію въ центрѣ Новаго Города деревяннаго храма въ древне-вологодскомъ стилѣ во имя Святителя Николая Мирликійскаго Чудотворца на 500 человѣкъ, законченнаго постройкой въ 1900 году. Тогда же были сооружены: постоянная церковь въ Инкоу, временныя церкви въ поселкѣ Старый Харбинъ и на ст. Ляоянъ. Въ 1901 году закончены постройкой: каменная церковь въ Тѣлинѣ, каменная часовня на ст. Фуляэрди и три постоянныя церкви, со школами при нихъ, на станціяхъ Имяньпо, Пограничная и въ Дальнемъ, гдѣ передъ русско-японскою войною было приступлено, кромѣ того, къ сооруженію каменнаго храма на 1.200 человѣкъ по Высочайше одобренному эскизу. Засимъ Обществомъ постепенно возведены церкви-школы еще на 8 станціяхъ, а именно: Маньчжурія, Хайларъ, Бухэду, Цицикаръ, Ханьдаохэцзы, Гунчжулинъ, Ляоянъ и Вафандянь.

Приглашенные для совершенія церковныхъ требъ на линіи дороги священники первоначально числились въ составѣ охранной стражи дороги и находились въ вѣдѣніи Протопресвитера военнаго и морского духовенства. Съ преобразованіемъ охранной стражи въ Заамурскій Округъ Пограничной Стражи былъ возбужденъ вопросъ о передачѣ духовенства бывшей охранной стражи въ епархіальное вѣдомство. Въ виду отдаленности сосѣднихъ съ Маньчжуріей епархіальныхъ управленій и совершенно особыхъ условій положенія въ этомъ краѣ православной паствы, Святѣйшій Синодъ нашелъ наиболѣе удобнымъ поручить управленіе церковными дѣлами въ Маньчжуріи Начальнику нашей Духовной Миссіи въ Пекинѣ, съ возведеніемъ его въ санъ Епископа Переславскаго [1]).

Помимо упомянутыхъ школъ при церквахъ на десяти главнѣйшихъ станціяхъ дороги, имѣлись еще двѣ начальныя школы въ Харбинѣ. Для помѣщенія обучающихся въ школахъ дѣтей служащихъ устраивались при нѣкоторыхъ линейныхъ школахъ общежитія.

---

[1]) Въ 1907 году церкви и духовенство Китайской Восточной желѣзной дороги были изъяты изъ вѣдѣнія Пекинской Духовной Миссіи и подчинены Владивостокской епархіи.

Въ Харбинѣ—на Пристани устроена школа китайскаго языка для русскихъ юношей, преслѣдующая исключительно практическую цѣль—подготовлять дешевыхъ и надежныхъ переводчиковъ для повседневныхъ сношеній съ китайскими властями и населеніемъ.

Идя, такимъ образомъ, на встрѣчу духовнымъ потребностямъ русскаго населенія, Общество въ то же время стремилось распространить возможно шире среди китайскихъ рабочихъ и прислуги знаніе хотя бы разговорнаго русскаго языка и для этой цѣли на 6 болѣе значительныхъ станціяхъ учредило вечернія школы.

Отсутствіе въ районѣ дороги среднихъ учебныхъ заведеній, лишая семейныхъ служащихъ возможности дать своимъ дѣтямъ образованіе, вынуждало ихъ смотрѣть на службу въ Маньчжуріи, какъ на временную, и стремиться при первомъ удобномъ случаѣ обратно въ Россію. Для привлеченія на службу Общества семейныхъ служащихъ, какъ наиболѣе надежнаго элемента, а также сохраненія на службѣ опытныхъ агентовъ, было признано необходимымъ устроить въ Харбинѣ на средства Общества коммерческія училища для обоего пола [1]). Открытіе этихъ училищъ состоялось уже послѣ войны съ Японіей, въ 1906 году; тогда же для завѣдыванія учебнымъ дѣломъ на территоріи дороги требующимъ компетентнаго надзора со стороны лицъ, спеціально посвятившихъ себя педагогической дѣятельности, былъ образованъ особый «учебный отдѣлъ» управленія дороги.

Дѣйствуя въ странѣ, лишенной какихъ либо правительственныхъ и общественныхъ медицинскихъ учрежденій, среди народа, чуждаго понятія не только о санитарномъ дѣлѣ, но даже о самыхъ первоначальныхъ требованіяхъ гигіены, Общество должно было въ дѣлѣ обезпеченія медицинско-санитарныхъ нуждъ территоріи дороги разсчитывать исключительно на свои силы. Задача Общества въ этомъ отношеніи представлялась весьма обширной: помимо медицинской помощи своимъ служащимъ и ихъ семействамъ, на обязанности его лежало лазаретное леченіе чиновъ Заамурскаго Округа и ихъ семействъ, заботы о сани-

---

[1]) Подобныя же коммерческія училища имѣлось въ виду устроить и въ Дальнемъ.

тарномъ благополучіи, объ организаціи судебно-медицинской и врачебно-полицейской частей, а также борьба съ столь частыми въ Маньчжуріи эпидеміями. Наконецъ, къ врачебной помощи дороги прибѣгали частные обыватели желѣзнодорожной территоріи, въ томъ числѣ и китайцы (особенно хирургическіе больные), которымъ, въ интересахъ русскаго дѣла въ Маньчжуріи, Общество не могло отказывать въ медицинской помощи.

Съ самаго начала постройки дороги администрація ея приступила къ оборудованію въ нѣсколькихъ пунктахъ линіи временныхъ больницъ и пріемныхъ покоевъ. Въ началѣ 1902 года, въ виду увеличенія численности населенія въ полосѣ отчужденія и предстоявшаго открытія правильной эксплоатаціи дороги, первоначальная постановка врачебно-санитарнаго дѣла на линіи дороги подверглась коренному пересмотру.

Вся линія была раздѣлена въ санитарномъ отношеніи на 20 участковъ, состоящихъ въ завѣдываніи участковыхъ желѣзнодорожныхъ врачей. При опредѣленіи числа лечебныхъ учрежденій принято за норму отъ 10 до 30 кроватей на 1.000 человѣкъ. Примѣнительно къ этой нормѣ и въ соотвѣтствіи съ наличнымъ количествомъ русскаго населенія въ полосѣ отчужденія, было рѣшено устроить лечебныя учрежденія на 1.050 кроватей. Такъ какъ, съ открытіемъ правильнаго движенія на дорогѣ, эвакуація больныхъ не могла представить затрудненій, то, въ цѣляхъ уменьшенія расходовъ, постройка лечебницъ была ограничена наиболѣе крупными желѣзнодорожными пунктами, а въ прочихъ учреждались пріемные покои для пріема въ нихъ амбулаторныхъ больныхъ и для подачи первоначальной помощи пострадавшимъ отъ несчастныхъ случаевъ на дорогѣ. Всего устраивалось 9 постоянныхъ больницъ на станціяхъ: Харбинъ, Пограничная, Дальній, Хайларъ, Бухэду, Цицикаръ, Ханьдаохэцзы, Гунчжулинъ и Ляоянъ [1]), и 20 пріемныхъ покоевъ по 5 кроватей каждый.

Для содержанія душевно-больныхъ въ Харбинской больницѣ выдѣлено особое отдѣленіе на 20 кроватей [2]).

---

[1]) Изъ нихъ самая большая—Харбинская—была разсчитана на 150 кроватей.

[2]) Кромѣ того, дорога располагала 5-ю мѣстами во Владивостокской психіатрической лечебницѣ.

Для удовлетворенія спеціальныхъ потребностей Заамурскаго Округа въ отношеніи медицинскихъ требованій военно-строевой службы устроены при штабахъ 4-хъ бригадъ (въ Харбинѣ, Бухэду, Ханьдаохэцзы и Ляоянѣ) бригадные лазареты упрощеннаго типа и по одному пріемному покою при каждомъ изъ 12 штабовъ отрядовъ (всего на 145 кроватей).

Для снабженія и постояннаго пополненія помянутыхъ лечебныхъ устройствъ медицинскими средствами въ Харбинѣ учрежденъ аптечно-вещевой складъ.

Для подачи первой помощи въ пассажирскихъ поѣздахъ дороги, а также на каждой станціи имѣются небольшія аптечки и носилки для переноски раненыхъ и больныхъ.

Для удовлетворенія потребностей желѣзнодорожныхъ служащихъ и чиновъ Заамурскаго Округа въ Харбинѣ устроена аптека. Такъ какъ услугами ея не могли пользоваться лица, не состоявшія на службѣ Общества, число коихъ въ Харбинѣ постепенно возрастало, то съ 1902 года стали выдаваться Министромъ Финансовъ разрѣшенія на открытіе въ этомъ городѣ вольныхъ аптекъ, примѣнительно къ дѣйствующему въ Имперіи порядку.

Штатный врачебный персоналъ на территоріи дороги составляли: а) желѣзнодорожный: главный врачъ, помощникъ его, спеціалистъ-бактеріологъ, 22 больничныхъ врача, 20 врачей участковыхъ, 7 фармацевтовъ и 98 фельдшеровъ и б) Заамурскаго Округа: окружный врачъ, врачъ для командировокъ, 4 старшихъ и 17 младшихъ врачей, фармацевтъ и 156 фельдшеровъ, — а всего 68 врачей, 8 фармацевтовъ, 254 фельдшера и, кромѣ того, 24 акушерки-фельдшерицы.

При разрѣшеніи различныхъ вопросовъ по врачебно-санитарной части Правленіе Общества пользуется услугами особаго Консультанта, въ качествѣ коего съ 1899 года состоитъ бывшій Медицинскій Инспекторъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи, Членъ Медицинскаго Совѣта и Военно-Санитарнаго Ученаго Комитета, Почетный Лейбъ-Медикъ Двора Его Величества, тайный совѣтникъ Б. М. Шапировъ.

Для объединенія и направленія всей врачебно-административной

службы на мѣстѣ, а также для обезпеченія успѣшной борьбы съ эпидеміями, требующими экстренныхъ и энергичныхъ мѣръ, на линіи учрежденъ высшій органъ — врачебно-административный совѣтъ, подъ предсѣдательствомъ Управляющаго дорогой и при участіи: Начальника Заамурскаго Округа, главнаго врача дороги, окружнаго врача Заамурскаго Округа и врача-бактеріолога и въ качествѣ перемѣнныхъ членовъ—двухъ командировъ бригадъ Округа и двухъ начальниковъ отдѣленій службъ.

Указанная организація врачебнаго дѣла на линіи дороги вполнѣ гарантировала своевременность и успѣшность надлежащихъ мѣропріятій по борьбѣ съ эпидеміями: штатъ врачебнаго персонала предусмотрѣнъ съ такимъ расчетомъ, чтобы нѣкоторая его часть могла быть выдѣлена для спеціальныхъ назначеній; врачебно-административный совѣтъ снабженъ самыми широкими полномочіями на случай эпидеміи, что обезпечивало наибольшую цѣлесообразность и практическую осуществимость имъ принимаемыхъ мѣръ, и, наконецъ, необходимый для борьбы съ эпидеміями запасъ медикаментовъ и медицинскихъ средствъ постоянно находился въ аптечно-вещевомъ складѣ въ Харбинѣ, откуда можно безъ замедленій получить все необходимое.

Ветеринарно-санитарную часть на территоріи дороги, подобно медицинско-санитарной, Обществу пришлось также всецѣло организовать собственными средствами.

Высшее руководительство и надзоръ за постановкой ветеринарно-санитарнаго дѣла возложены на врачебно-административный совѣтъ, а самая ветеринарная служба — на ветеринарныхъ врачей Заамурскаго Округа, на коихъ, помимо прямыхъ обязанностей по Округу, лежали также слѣдующія задачи: ветеринарно-санитарный надзоръ въ предѣлахъ всей полосы отчужденія, производство предохранительной прививки отъ чумы и сибирской язвы рогатому скоту, борьба съ распространеніемъ эпизоотій среди различныхъ домашнихъ животныхъ, ветеринарно-санитарный надзоръ за молочнымъ скотомъ, за лошадьми извозопромышленниковъ, за скотомъ, слѣдующимъ по желѣзной дорогѣ, выдерживаемымъ въ карантинахъ и подлежащимъ убою, завѣдываніе устраиваемыми Обществомъ бойнями, надзоръ за мясными и

сырыми животными продуктами, дезинфекціей вагоновъ и пароходовъ, въ конхъ слѣдовалъ скотъ и, наконецъ, веденіе отчетности и статистики по ветеринарно-санитарному надзору полосы отчужденія.

Ветеринарный персоналъ состоялъ изъ окружнаго ветеринарнаго врача, 12 отрядныхъ и 4 врачей для порученій и для завѣдыванія ветеринарно-фельдшерской школой, центральной кузницей Округа и общественной бойней въ Харбинѣ, а всего изъ 17 врачей и 99 фельдшеровъ. Примѣнительно къ районамъ распредѣленія отрядовъ Округа, дорога раздѣлялась въ ветеринарно-санитарномъ отношеніи на 12 участковъ, состоявшихъ въ вѣдѣніи отрядныхъ ветеринаровъ. При каждомъ отрядѣ Округа, въ составъ коего входили кавалерійскія части, имѣлся ветеринарный лазаретъ.

Съ открытіемъ правильнаго движенія на дорогѣ, въ цѣляхъ огражденія Имперіи отъ заноса эпизоотій изъ Маньчжуріи, впускъ въ предѣлы Россіи скота, слѣдовавшаго по скотопрогоннымъ трактамъ, подлежалъ закрытію, а для ветеринарно-санитарнаго надзора за живымъ скотомъ, равно за тушами и другими животными продуктами, вывозившимися по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, была учреждена въ Харбинѣ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ спеціальная должность пунктового врача съ ветеринарнымъ при немъ фельдшеромъ [1]).

Зарожденіе коммерческой жизни въ полосѣ отчужденія дороги обязано, главнымъ образомъ, русскому элементу, привлеченному туда расчетами на заработки при постройкѣ дороги. Какихъ-либо крупныхъ предпринимателей, съ солиднымъ капиталомъ, которые развивали бы свою торговую и промышленную дѣятельность, независимо отъ дороги, въ строительный періодъ не замѣчалось, но привлеченные туда разные мелкіе торговцы изъ Сибири и Европейской Россіи селились въ болѣе важныхъ пунткахъ дороги, гдѣ обслуживали, главнымъ образомъ, потребности самой дороги, обширнаго желѣзнодорожнаго персонала и охранныхъ частей и, несмотря на тяжелыя въ то время условія тор-

[1]) По Высочайшему повелѣнію 10 іюля 1903 года, послѣдовавшему по всеподданнѣйшему докладу Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

говли въ Маньчжуріи [1]), сумѣли дѣлать успѣшные обороты. Съ развитіемъ строительства, возрастаніемъ населенія территоріи дороги и выясненіемъ той роли, которую дорога призвана была играть въ жизни страны, положеніе измѣнилось и въ Маньчжурію пошли иные люди. Одни искали новыхъ мѣстъ, другихъ тянула жажда вѣрнаго и скораго обогащенія, но, во всякомъ случаѣ, большинство этой массы представляло собою людей иниціативы. Маньчжурія открывала для этого широкое поле: страна вѣкового натуральнаго производства, безъ всякихъ переходныхъ ступеней, была поставлена въ условія современнаго торговаго оборота, и здѣсь, разумѣется, должна была широко проявиться неиспользованная покупательная способность населенія; съ другой стороны, дешевыя деньги пришлаго элемента напряженно искали приложенія въ мѣстныхъ условіяхъ. Къ услугамъ предпринимателя были громадная производительность почвы, обезпеченный водный и желѣзнодорожный пути, свобода отъ пошлинъ и дешевый китайскій трудъ. Потребность сосѣднихъ Приамурья и Забайкалья,—наряду съ мѣстными нуждами,—въ хлѣбѣ и возможность полученія на мѣстѣ хлѣбныхъ злаковъ по небывало низкой для европейскихъ рынковъ цѣнѣ [2]), вызвало прежде всего къ жизни мукомольное дѣло. Сооруженіе первой на территоріи дороги паровой мельницы относится къ 1900 году, въ 1903 году ихъ было уже 6 съ производствомъ около 3.500.000 пуд. въ годъ, причемъ на большинствѣ изъ нихъ шла дѣятельная работа по оборудованію новыми машинами съ цѣлью удвоить производство. Развившаяся иниціативой мѣстныхъ русскихъ коммерсантовъ мукомольная промышленность уже въ 1903 году находила сбытъ своимъ продуктамъ въ Дальнемъ и можно было разсчитывать, что продукты эти проникнутъ въ Южный Китай, Японію и Корею и съ успѣхомъ выдержатъ тамъ конкурренцію съ американской мукой. Необходимость обслуживанія вновь возникающихъ фабрично-завод-

---

[1]) Россія давала товары исключительно на наличный расчетъ.

[2]) Къ моменту появленія русскихъ въ Маньчжуріи пшеница стоила тамъ 30 коп. пудъ. Къ 1902 году цѣна эта поднялась до 35 коп., а въ 1903 году, вслѣдствіе массовыхъ закупокъ интендантства, дошла до 50—52 коп.

скихъ предпріятій металлическими подѣлками, чугуннымъ литьемъ и сталью создало въ Маньчжуріи соотвѣтствующія отрасли производства. Свобода отъ стѣснительной регламентаціи, которой подвержено въ Имперіи винокуреніе, облегчала развитіе этого дѣла и привела къ открытію заводовъ и складовъ, вырабатывающихъ спиртъ и издѣлія изъ него. Близость степей Монголіи съ неисчерпываемымъ обиліемъ рогатаго скота способствовала образованію компаній по скупкѣ, массовому убою и заготовкѣ мяса. Параллельно съ этимъ зарождалась новая отрасль вывозной торговли—скупка шерсти, волоса и кишекъ, экспортируемыхъ на западъ. Если къ этому прибавить обиліе вѣковыхъ лѣсовъ на восточной линіи дороги и связанное съ симъ возникновеніе крупнаго лѣсопромышленнаго дѣла, то станетъ понятнымъ, какія экономическія перспективы открывались въ Маньчжуріи для частной иниціативы.

Всѣ нити зародившейся и быстро двинувшейся по пути развитія промышленности были сосредоточены, главнымъ образомъ, въ Харбинѣ, какъ административномъ центрѣ и пунктѣ наличія капитала, кредита и наибольшаго скопленія русскаго населенія. Тѣмъ же, приблизительно, путемъ, но въ значительно меньшемъ масштабѣ, стала зарождаться торгово-промышленная жизнь и въ другихъ главнѣйшихъ пунктахъ дороги, какъ-то: при начальной станціи ея Маньчжурія, при ст. Хайларъ и пр. Съ теченіемъ времени торговый элементъ образовавшихся вблизи такихъ станцій поселковъ сталъ расширять кругъ своей дѣятельности и вошелъ въ болѣе близкое соприкосновеніе съ туземцами, завязавъ съ ними торговыя сношенія по скупкѣ въ однихъ районахъ—хлѣба, въ другихъ—рогатаго скота, овецъ, лошадей, шкуръ, шерсти, кости и т. п. При нѣкоторыхъ станціяхъ, въ связи съ близостью ихъ къ лѣснымъ концессіямъ, образовались крупныя лѣсныя разработки, а въ пунктахъ дороги, расположенныхъ близъ рѣкъ—операціи по сплаву зерна и лѣса и т. д.

Способствуя развитію, съ помощью русскаго труда и иниціативы, мѣстной торгово-промышленной жизни и открывая новый обширный рынокъ для сбыта произведеній отечественной обрабатывающей промышленности не только въ прилегающемъ къ дорогѣ районѣ, но и въ

Сѣверномъ Китаѣ, Китайская Восточная желѣзная дорога вмѣстѣ съ тѣмъ устанавливала прочную связь въ дѣлѣ торговыхъ сношеній Россіи съ ея дальневосточной окраиной и содѣйствовала ускоренію заселенія послѣдней кореннымъ русскимъ населеніемъ.

Столь успѣшно начавшееся развитіе мѣстной экономической жизни, коммерческаго движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и организаціонной дѣятельности Общества по устройству Маньчжурской колоніи было на долгое время прервано вспыхнувшей войною съ Японіей.

Глава VII.

Дѣятельность Китайской Восточной желѣзной дороги во время русско-японской войны.

Обстоятельства, подготовившія войну, и отношеніе къ нимъ Министерства Финансовъ и Общества.—Гибель Дальняго и морской флотиліи Общества.—Китайская Восточная желѣзная дорога въ моментъ возникновенія войны.—Усиленіе дороги.—Услуги, оказанныя Военному Вѣдомству.—Взаимоотношенія съ Военнымъ Вѣдомствомъ.—Итоги дѣятельности и отзывы.

Съ самаго зарожденія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги были приложены всѣ усилія къ тому, чтобы предпріятіе это не создавало поводовъ къ какимъ либо осложненіямъ съ Китаемъ и другими иностранными державами, имѣющими интересы на Дальнемъ Востокѣ. Точное соблюденіе въ этихъ видахъ всѣхъ постановленій концессіи было положено въ основаніе всей дѣятельности Общества и составляло постоянную заботу какъ Министра Финансовъ, такъ и Правленія Общества. Руководители Общества всегда сознавали необходимость всячески избѣгать нарушенія малѣйшихъ частей договорнаго акта съ Китаемъ, дабы не дать повода къ оспариванію болѣе существенныхъ его частей и, такимъ образомъ, не утратить юридическаго и нравственнаго права передъ Китаемъ и, что особенно важно, передъ другими державами, на сохраненіе за нами дарованныхъ этимъ актомъ преимуществъ, дальнѣйшее пользованіе которыми въ противномъ случаѣ могло бы основываться исключительно лишь на силѣ. Въ этихъ видахъ мѣстнымъ органамъ Общества постоянно давались указанія о не-

обходимости во всѣхъ сношеніяхъ съ китайскими властями, а равно съ оффиціальными лицами другихъ націй, обращать особое вниманіе на строгое соблюденіе концессіи и тѣмъ способствовать укрѣпленію въ глазахъ китайцевъ и иностранцевъ убѣжденія въ чуждомъ политическихъ цѣлей, добросовѣстномъ выполненіи принятыхъ Обществомъ на себя обязательствъ. Принимая во вниманіе, что при заключеніи договора на постройку и эксплоатацію дороги Китайское Правительство категорически высказалось противъ участія въ этомъ дѣлѣ русской правительственной власти, Министръ Финансовъ и Правленіе Общества всѣми силами боролись противъ стремленій къ явному вмѣшательству въ дѣла дороги.

Предпріятіе Общества въ томъ видѣ, какъ оно было задумано и первоначально осуществлялось, т. е. въ качествѣ звена Великаго Сибирскаго пути, не вызывало, да и не могло вызвать никакого раздраженія ни со стороны Китая, ни со стороны другихъ державъ, въ томъ числѣ Японіи, такъ какъ названный путь, являясь могучимъ средствомъ для культурныхъ и коммерческихъ сношеній Европы съ Дальнимъ Востокомъ, открывалъ новые широкіе горизонты для международной конкурренціи, сулившіе принимающимъ въ ней участіе европейскимъ странамъ и Японіи значительные выгоды въ будущемъ, а непосредственная, неразрывная связь между Китайской Восточной дорогой и этимъ путемъ, сооруженнымъ трудами и геніемъ русскаго народа, дѣлало въ глазахъ иностранцевъ постройку и эксплоатацію названной дороги естественнымъ, неоспоримымъ достояніемъ русской націи.

«Сооруженіе Сѣверной Маньчжурской линіи»,—писалъ въ одной изъ своихъ записокъ Статсъ-Секретарь Витте [1]),—«не могло возбудить никакихъ недоразумѣній съ Китайскимъ Правительствомъ. Она пролегаетъ по пустыннымъ мѣстностямъ, вдали отъ центровъ Китая, и потому не затрагиваетъ сколько нибудь существенныхъ интересовъ ни правительства Срединной Имперіи, ни ея населенія. Поэтому проведеніе магистрали Китайской Восточной желѣзной дороги было встрѣчено безъ всякаго враждебнаго чувства со стороны Китая. Государства За-

[1]) Записка о поѣздкѣ на Дальній Востокъ осенью 1902 года.

падной Европы также отнеслись къ этому факту довольно равнодушно, такъ какъ, хотя проведеніе желѣзной дороги и обѣщало усилить стратегическое положеніе Россіи на ея восточныхъ окраинахъ, но, въ виду отдаленности Сѣверной Маньчжуріи отъ собственнаго Китая, оно не приводило въ непосредственное соприкосновеніе съ западно-европейскими интересами на Дальнемъ Востокѣ».

Осуществленіе предпріятія Общества, преслѣдовавшаго экономическія цѣли, несомнѣнно, способствовало вмѣстѣ съ тѣмъ укрѣпленію нашего политическаго вліянія на Дальнемъ Востокѣ, но дѣлало это именно въ той формѣ, которая могла дать намъ наибольшія выгоды съ наименьшимъ рискомъ международныхъ конфликтовъ. Дѣйствительно, никогда еще политическій престижъ Россіи на Дальнемъ Востокѣ не достигалъ такой высоты и мощи, какъ въ моментъ полученія концессіи на сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги и въ періодъ, непосредственно засимъ слѣдовавшій. Являясь торжествомъ испытанной, освященной исторіей политики дружественныхъ отношеній Россіи и Китая, создавшееся положеніе обезпечивало Китаю въ будущемъ болѣе дѣйствительную поддержку Россіи въ случаѣ, если бы цѣлости и самостоятельности его угрожала опасность извнѣ, и тѣмъ еще болѣе закрѣпляло исконныя узы дружбы и взаимныхъ интересовъ между сосѣдями. Можно съ увѣренностью сказать, что, если бы мы не сошли съ этого традиціоннаго пути, то наше вліяніе въ Китаѣ какъ экономическое, такъ и политическое, прогрессивно росло бы уже въ силу самихъ вещей. Къ сожалѣнію, дальнѣйшія попытки къ укрѣпленію и распространенію политическаго вліянія Россіи въ Маньчжуріи,—дѣлавшіяся не только вопреки планамъ Министерства Финансовъ, но и при энергичномъ его протестѣ,—постепенно осложнили наше положеніе на Дальнемъ Востокѣ.

Началомъ осложненія существовавшаго положенія явилось пріобрѣтеніе Квантуна.

Съ этого момента сталъ замѣчаться крутой поворотъ въ отношеніяхъ къ намъ Китайскаго Правительства, которое рѣзко перешло на сторону Японіи и Англіи. Уже во время занятія Портъ-Артура китайскіе министры обратились за помощью въ японское посольство, а вскорѣ

состоялось посѣщеніе Пекина премьеромъ японскаго кабинета маркизомъ Ито, послужившее основаніемъ для установленія дружескихъ отношеній между Китаемъ и Японіей. Въ 1899 году Богдоханъ командируетъ въ Японію особыхъ пословъ для врученія Микадо письма, исполненнаго сѣтованій на захваты Германіей и Россіей портовъ въ Шаньдунѣ и Квантунѣ, съ просьбою о присылкѣ совѣтника, который могъ бы заняться выработкою необходимыхъ реформъ. Ближайшимъ результатомъ этой миссіи было появленіе въ Китаѣ японскихъ инструкторовъ. Когда въ концѣ того же года возникло опасеніе относительно предъявленія Франціей чрезмѣрныхъ требованій за убійство двухъ французскихъ офицеровъ, Ли-хунъ-чжанъ обратился за заступничествомъ уже не въ русское, а японское посольство. Въ Китаѣ начали открываться школы японскаго языка, а китайцы приглашались для обученія въ японскіе университеты и высшія школы. Наряду съ этимъ японцы пріобрѣли въ Китаѣ важныя промышленныя и желѣзнодорожныя концессіи.

Съ другой стороны, появленіе нашихъ военныхъ судовъ въ Портъ-Артурѣ, который незадолго передъ тѣмъ, благодаря вмѣшательству Россіи, былъ очищенъ японцами и возвращенъ Китаю [1]), послужило, по донесенію нашего Посланника въ Токіо, барона Розена, сигналомъ для начатія Японіей приготовленій къ войнѣ съ Россіей.

Наконецъ, послѣдовательное занятіе европейцами Цзяочжоу, Портъ-Артура, Даляньваня и Вейхайвэй'я, явившись реальною угрозою цѣлости Китайской Имперіи, подготовило почву для боксерскаго возстанія 1900 года.

Когда введенныя въ Маньчжурію, въ связи съ этими послѣдними событіями, русскія войска выполнили свою задачу, иностраннымъ правительствамъ было циркулярно объявлено, что Россія попрежнему не ищетъ никакихъ земельныхъ пріобрѣтеній и не преминетъ вывести войска изъ Маньчжуріи, если не помѣшаетъ образъ дѣйствій другихъ державъ.

---

[1]) По Симоносекскому договору 1895 года.

Тѣмъ временемъ въ Маньчжуріи воцарилась полная анархія. Распущенныя провинціальныя китайскія войска пополнили шайки хунхузовъ, которыя совершенно терроризировали населеніе; особенно страдали мѣстности, гдѣ населеніе имѣло заработокъ отъ дороги, а также тракты, по которымъ производятся торговыя сношенія. Рѣка Сунгари стала непроходимой для китайскихъ рѣчныхъ судовъ и плотовъ, такъ какъ товаръ или разграблялся или облагался непомѣрно высокими поборами. Во многихъ мѣстахъ посѣвы остались заброшенными, вслѣдствіе угона лошадей и отсутствія рабочихъ, бѣжавшихъ отъ разбойничьихъ насилій.

Лишенная вооруженныхъ силъ и стѣсненная въ своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ, китайская администрація не имѣла возможности бороться съ наступившей дезорганизаціей. Наши войска, не знакомыя съ мѣстными условіями и языкомъ населенія, чуждыя внутренней жизни страны, не въ состояніи были поддерживать въ ней самый примитивный порядокъ; начальники отдѣльныхъ русскихъ войсковыхъ частей, расположенныхъ въ Маньчжуріи, не имѣя опоры въ мѣстной администраціи, не могли быть въ курсѣ дѣлъ, происходящихъ въ китайской средѣ, а эта послѣдняя не могла смотрѣть на нихъ иначе, какъ на представителей враждебной военной силы. Не имѣя возможности разсчитывать на быструю помощь нашихъ войскъ и трепеща передъ хунхузами, населеніе не только умалчивало о мѣстахъ нахожденія шаекъ, но оказывало услуги хунхузамъ шпіонствомъ за дѣйствіями нашихъ войскъ. Въ результатѣ, большинство экспедицій, предпринимаемыхъ послѣдними для искорененія разбойничьихъ шаекъ, цѣли своей не достигали, наводя лишь панику на мирное населеніе.

Считая, съ своей стороны, единственнымъ при такихъ условіяхъ средствомъ для возстановленія порядка въ Маньчжуріи—поднятіе утраченнаго авторитета мѣстной китайской администраціи, Главный Инженеръ дороги неоднократно указывалъ на необходимость предоставленія мѣстной власти возможности реальнаго воздѣйствія на чинимые разбои и насилія.

Для Министра Финансовъ и Правленія Общества представлялось совершенно очевиднымъ, что такое положеніе Маньчжуріи, если бы

оно затянулось на долгое время, прежде всего отразилось бы самымъ печальнымъ образомъ на желѣзной дорогѣ, такъ какъ достраивать и эксплоатировать ее въ странѣ, разъѣдаемой анархіей, было бы въ высшей степени трудно и дорого. Поэтому Статсъ-Секретарь Витте настаивалъ передъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ на необходимости разрѣшить вопросъ о дальнѣйшей судьбѣ Маньчжуріи возможно скорѣе[1]).

Въ результатѣ, переговоры по этому вопросу съ Китайскимъ Правительствомъ привели къ подписанію соглашенія 26-го марта 1902 года объ эвакуаціи Маньчжуріи [2]), на основаніи коего Россія возвращала Китаю право осуществлять въ Маньчжуріи правительственную и административную власть, «какъ это было до занятія означенной области русскими войсками», и заявила о своемъ согласіи, «буде не возникнетъ смутъ и образъ дѣйствій другихъ державъ тому не воспрепятствуетъ, вывести постепенно всѣ свои войска изъ предѣловъ Маньчжуріи съ такимъ расчетомъ, чтобы:

а) въ теченіе шести мѣсяцевъ по подписаніи соглашенія очистить отъ русскихъ войскъ юго-западную часть Мукденской провинціи до рѣки Ляохэ съ передачею Китаю желѣзныхъ дорогъ;

б) въ теченіе послѣдующихъ шести мѣсяцевъ очистить остальную часть Мукденской провинціи и провинцію Гиринь отъ Императорскихъ войскъ;

в) въ теченіе слѣдующихъ шести мѣсяцевъ вывести остальныя русскія Императорскія войска, находящіяся въ провинціи Хэйлунцзянъ». Численность вводимыхъ въ Маньчжурію китайскихъ войскъ и мѣста ихъ расположенія опредѣлялись совмѣстнымъ соглашеніемъ русскихъ военныхъ властей и цзянъ-цзюней.

Несмотря, однако, на оффиціально объявленное возстановленіе китайской власти въ Маньчжуріи, военное начальство фактически удержало за собою тѣ широкія полномочія, которыми оно располагало до заключенія мирнаго договора.

---

[1]) Письмо Статсъ-Секретаря Витте графу Ламздорфу отъ 28-го сентября 1901 года (№ 497).

[2]) Соглашеніе это опубликовано въ Правительственномъ Вѣстникѣ отъ 30-го марта 1902 года.

Ознакомившись лично съ положеніемъ дѣлъ на мѣстѣ во время поѣздки, осенью 1902 года, въ Маньчжурію, Статсъ-Секретарь Витте, въ запискѣ своей по поводу этой поѣздки писалъ: «Какъ у мѣстнаго населенія, такъ и у китайскихъ властей есть не мало поводовъ для недовольства существующимъ режимомъ и раздраженія противъ русскихъ. Китайцы, конечно, сознаютъ, что права, которыми пользуются наши военныя власти, примѣнительно къ военному времени, нынѣ уже не имѣютъ достаточнаго основанія. Населеніе подчиняется всѣмъ распоряженіямъ военныхъ властей потому, что иного исхода у него нѣтъ, но съ каждымъ днемъ положеніе становится все болѣе и болѣе тягостнымъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ растетъ и недовѣріе къ планамъ и задачамъ Россіи въ Маньчжуріи». Единственный выходъ изъ создавшагося положенія Статсъ-Секретарь Витте видѣлъ въ твердомъ слѣдованіи по пути примиренія съ Китаемъ и неукоснительнаго исполненія принятыхъ, на основаніи состоявшагося соглашенія объ эвакуаціи Маньчжуріи, обязательствъ.

По условіямъ соглашенія 26-го марта 1902 года русскія войска должны были 26-го сентября того же года эвакуировать юго-западную часть Мукденской провинціи, что и было выполнено въ точности; что же касается второго и третьяго сроковъ эвакуаціи, назначенныхъ на 26-е марта и 26-е сентября слѣдующаго 1903 года, то сроки эти не были выполнены и фактически эвакуація Маньчжуріи, вопреки соглашенію, не состоялась до возникновенія войны съ Японіей.

Если описанный образъ дѣйствій въ отношеніи Маньчжуріи не могъ оставаться безразличнымъ для Японіи, то особенно важное для нея значеніе имѣли начинанія наши въ Кореѣ.

Взглядъ б. Министра Финансовъ на наши отношенія съ Японіей и, въ частности, на корейскій вопросъ подробно изложенъ имъ въ той же запискѣ по поводу поѣздки на Дальній Востокъ въ 1902 году. Отношенія эти, по мнѣнію Статсъ-Секретаря Витте, являются «темной точкой на современномъ горизонтѣ русской политики на Дальнемъ Востокѣ». «Для Японіи», говорилось въ запискѣ, «преобладаніе въ Маньчжуріи и Кореѣ, или хотя бы только въ Кореѣ, въ послѣднее время стало однимъ изъ наиболѣе жизненныхъ вопросовъ. Прави-

тельству Японіи, при большой плотности населенія японскихъ острововъ, безусловно необходимо обезпечить какой нибудь выходъ для избытковъ послѣдняго. Такъ какъ на югѣ, за Формозой, движеніе японскихъ переселенцевъ встрѣчаетъ непреодолимую преграду въ видѣ переполненнаго народомъ южнаго и средняго Китая и иностранныхъ колоніальныхъ владѣній, то единственную возможность удовлетворенія этой насущной государственной потребности Японское Правительство усматриваетъ, если не въ окончательномъ присоединеніи Кореи, то, во всякомъ случаѣ, въ полученіи для себя въ этой странѣ возможно большей свободы дѣйствій. Добиваться этой послѣдней цѣли правительство Японіи вынуждено, кромѣ того, и въ силу необходимости отыскивать все новые и новые рынки для издѣлій японской обрабатывающей промышленности, нѣкоторыя отрасли которой получили въ позднѣйшее время значительное развитіе. Прежде, до занятія Россіей Портъ-Артура и проведенія Южно-Маньчжурской вѣтви Китайско-Восточной желѣзной дороги, Японія могла разсчитывать на распространеніе своего вліянія также и на Маньчжурію, и послѣ побѣдоносной войны 1894 г. съ Китайскою Имперіей, дѣйствительно, сдѣлала попытку въ указанномъ направленіи. Въ виду этого утвержденіе Россіи въ Маньчжуріи въ 1898 году было, конечно, далеко не безразлично для правительства Микадо, а, напротивъ, являлось сильнымъ ударомъ для насущныхъ интересовъ японской націи».

«Возможно, что благодаря проведенію Восточно-Китайской желѣзной дороги въ недалекомъ будущемъ должно произойти сближеніе Росссіи съ Японіей на почвѣ торгово-промышленныхъ интересовъ, а тѣсное сближеніе народовъ въ этой области является однимъ изъ наиболѣе могучихъ факторовъ въ дѣлѣ устраненія вооруженныхъ международныхъ конфликтовъ. Есть поэтому нѣкоторое основаніе надѣяться, что и намъ удастся въ будущемъ найти на этой почвѣ мирное разрѣшеніе тѣхъ вопросовъ, на которыхъ въ настоящее время сталкиваются интересы Россіи и Японіи на Дальнемъ Востокѣ. Но если бы эта надежда, въ дѣйствительности, оказалась ложной и правы тѣ, кто утверждаетъ противное, то во всякомъ случаѣ неизбѣжное столкновеніе необходимо отсрочить и постараться найти хотя временный

выходъ въ какомъ либо компромиссѣ, удовлетворяющемъ желанія Японіи относительно Кореи».

«По моему мнѣнію, вооруженная борьба съ Японіей въ ближайшіе годы была бы для насъ большимъ бѣдствіемъ. Я не сомнѣваюсь, что изъ этой борьбы Россія вышла бы побѣдительницей, но побѣда при настоящемъ положеніи досталась бы ей цѣною большихъ жертвъ и тяжело отразилась бы на ея экономическомъ положеніи. Чтобы умалить значеніе этихъ неблагопріятныхъ послѣдствій столкновенія, Россіи необходимо предварительно серьезно подготовиться».

«Придавая при настоящихъ обстоятельствахъ нашимъ мирнымъ отношеніямъ къ Японіи исключительно важное значеніе, я полагалъ бы, что въ крайнемъ случаѣ намъ можно было бы временно даже и совсѣмъ поступиться Кореей, если только Японія предоставитъ намъ за это соотвѣтствующую компенсацію. Лично для меня нѣтъ сомнѣнія, что изъ двухъ золъ—вооруженнаго столкновенія съ Японіей и нашей уступки ей Кореи—въ ближайшемъ будущемъ для Россіи является меньшимъ второе. Нельзя забывать, что война съ Японіей не только будетъ тяжела сама по себѣ, но и ослабитъ насъ на Западѣ и на Ближнемъ Востокѣ, поставитъ въ трудное положеніе въ отношеніи другихъ державъ».

«На основаніи изложенныхъ соображеній полагаю, что скорѣйшее устраненіе, на мирной почвѣ взаимныхъ уступокъ, недоразумѣній по корейскимъ дѣламъ, усложняющихъ наши отношенія съ Японіей, представляетъ собою, по моему глубокому убѣжденію, одну изъ важнѣйшихъ, стоящихъ на очереди, задачъ русской политики на Дальнемъ Востокѣ».

Отношеніе Японіи къ дѣятельности Общества Китайской Восточной желѣзной дороги ясно характеризуется тѣмъ обстоятельствомъ, что, протестуя при предшествовавшихъ войнѣ переговорахъ противъ нѣкоторыхъ нашихъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ, Японское Правительство никакихъ вопросовъ, которые клонились бы къ ограниченію или видоизмѣненію дѣятельности Общества дороги, не возбуждало. Заключенный съ Японіей впослѣдствіи мирный договоръ, въ свою очередь, особенно ярко подчеркнулъ существенное, съ международной

точки зрѣнія, отличіе основного предпріятія Общества отъ всѣхъ прочихъ начинаній нашихъ на Дальнемъ Востокѣ: отмѣнивъ всѣ допущенныя нами нарушенія суверенитета Китая и международныхъ правъ другихъ державъ,—тѣ нарушенія, противъ которыхъ всегда протестовало Министерство Финансовъ,—мирный договоръ оставилъ въ полной неприкосновенности основную концессію на постройку и эксплоатацію Китайской Восточной желѣзной дороги.

Первымъ, весьма смутнымъ, намекомъ на близкую возможность разрыва съ Японіей явилось на линіи Китайской Восточной желѣзной дороги требованіе Намѣстника отъ 8-го января образовать и распредѣлить по линіи склады угля для обезпеченія воинскаго движенія. Послѣдовавшее одновременное извѣщеніе Главнаго Штаба о необходимости подготовиться къ пропуску 3-хъ воинскихъ поѣздовъ, начиная съ 7-го февраля, хотя и служило признакомъ тревоги, но также могло быть объяснено какъ простое мобилизаціонное требованіе, независимое отъ остроты политическаго момента. И только 10-го января, т. е. всего за двѣ недѣли до роковой ночи въ Портъ-Артурѣ, когда Военно-Желѣзнодорожный Отдѣлъ Штаба Намѣстника сообщилъ о предполагаемомъ объявленіи дороги на военномъ положеніи, стало очевиднымъ, что Маньчжурія переживаетъ канунъ грозныхъ событій. Подтвержденіемъ этому послужила полученная 14-го января телеграмма Начальника Военнаго Штаба Намѣстника, который требовалъ привести дорогу въ состояніе готовности работать полнымъ графикомъ не менѣе года.

26-го января послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ объявленіи дороги на военномъ положеніи, а 14-го февраля она была передана въ вѣдѣніе Начальника Желѣзнодорожнаго Отдѣла Полевого Штаба Намѣстника.

Однимъ изъ наиболѣе угрожаемыхъ пунктовъ дороги былъ портъ Дальній, защищенный лишь съ моря минными заграждeніями. Входя въ Квантунскій укрѣпленный районъ, Дальній сдѣлался мѣстомъ стоянки значительнаго гарнизона, причемъ на окраинѣ его была устроена береговая батарея для защиты помянутыхъ заграждeній. Изъ числа чиновъ гражданской администраціи и жителей города была сформирована вооруженная винтовками дружина, предназначавшаяся для замѣны части

войскъ, занятыхъ внутренней службой. Обстоятельство это не позволяло смотрѣть на городскихъ жителей, какъ на мирное населеніе и, въ случаѣ взятія Дальняго непріятелемъ, жителямъ грозила опасность жестокой расправы. Съ другой стороны, необходимо было принять спѣшныя мѣры къ тому, чтобы въ рѣшительный моментъ не оставить въ рукахъ непріятеля подвижного состава и многихъ цѣнныхъ грузовъ и матеріаловъ, находившихся въ Дальнемъ. Поэтому были приняты мѣры къ эвакуаціи порта и города Дальняго, а также къ подготовкѣ его къ ожидавшимся боевымъ испытаніямъ.

Часть женщинъ и дѣтей была отправлена изъ Дальняго 27-го января по желѣзной дорогѣ на сѣверъ и на пароходѣ въ Шанхай. Эвакуація города совершилась безъ особой суеты и паники, хотя приказъ объ отъѣздѣ былъ полученъ только въ 7 часовъ утра, а въ 12 часовъ дня уже отходилъ первый поѣздъ на сѣверъ, подъ звуки выстрѣловъ съ Портъ-Артурскихъ батарей. Послѣ отъѣзда женщинъ и дѣтей въ городѣ осталось около 600 человѣкъ русскихъ служащихъ, нѣкоторые мелкіе торговцы и мастеровые и до 5.000 китайцевъ.

Съ началомъ военныхъ дѣйствій строительная администрація Дальняго прекратила работы и приступила къ спѣшному составленію и производству расчетовъ съ подрядчиками. По ликвидаціи этого дѣла всѣ усилія главнаго инженера и его сотрудниковъ направились къ одной цѣли—оказанію всѣми имѣвшимися въ ихъ распоряженіи средствами помощи Военному и Морскому Вѣдомствамъ.

Первою заботою администраціи явилось расквартированіе войскъ въ составѣ 3-хъ полковъ, артиллерійской бригады и штаба дивизіи, численностью болѣе 10.000 человѣкъ.

Китайскія команды на паровыхъ катерахъ и пароходахъ, поддерживавшихъ сообщеніе войскъ между Дальнимъ и Таліенваномъ и служившихъ для охраны минныхъ заграждeній, а также для сообщеній между наблюдательными сигнальными станціями, были замѣнены русскими.

Въ послѣднихъ числахъ марта главный инженеръ получилъ отъ Командовавшаго флотомъ предложеніе поднять орудія и нѣкоторые предметы съ затонувшаго у Саньшантоу крейсера «Бояринъ». Съ крей-

сера было поднято нѣсколько мелкихъ орудій и снаряженъ буксирный пароходъ, съ установкою на немъ 5-ти тоннаго крана и различныхъ приборовъ, необходимыхъ для поднятія крупныхъ 120 мм. орудій.

По прекращеніи работъ на чугунно-литейномъ и кирпично-гончарномъ заводахъ и въ городскихъ мастерскихъ, часть служащихъ была отправлена въ Портъ-Артуръ, по требованію Командира послѣдняго, для нуждъ Морского Вѣдомства, а часть—переведена въ ремонтныя портовыя мастерскія для замѣны китайскихъ мастеровыхъ. Въ этихъ мастерскихъ въ теченіе марта и первой половины апрѣля были выполнены многіе крупные заказы Морского Вѣдомства [1]).

Кромѣ исполненія заказовъ Морского Вѣдомства, въ указанныхъ мастерскихъ производился текущій ремонтъ паровыхъ катеровъ, подвижного состава, центральной электрической станціи и т. п.

Вся извилистая береговая линія Квантунскаго полуострова, вплоть до бухты Бицзыво, была занята цѣлымъ рядомъ наблюдательныхъ постовъ. Въ виду необходимости связать эти посты телефономъ и такъ какъ Дальній, благодаря своему обширному электрическому оборудованію, имѣлъ большіе запасы проводовъ, телефоновъ и прочихъ принадлежностей, то администрація Дальняго соединила телефономъ ближайшіе посты на протяженіи около 50 верстъ, а для соединенія съ общей сѣтью болѣе отдаленныхъ постовъ передала Военному Вѣдомству необходимые матеріалы и аппараты. Изъ склада центральной электрической станціи было отпущено также большое количество изолированныхъ проводовъ для устройства фугасовъ въ Портъ-Артурѣ и Цзиньчжоу. Въ концѣ апрѣля для установки 125 сильной трехфазной машины, взятой съ центральной электрической станціи, въ Артуръ былъ командированъ завѣдывающій электрической станціей; эта установка представлялась особо важной для Артура, такъ какъ до того времени сухопутный его фронтъ совершенно не былъ оборудованъ прожекторами.

---

[1]) 500 шт. телѣжекъ для опусканія плавучихъ минъ въ ручную, подшипники для броненосца «Ретвизанъ», нѣсколько сотъ колосниковыхъ рѣшетокъ для миноносцевъ, 50 комплектовъ зольниковъ для миноносцевъ, паровпускные винтили для броненосца «Севастополь» (сложная бронзовая отливка), приспособленія для подъема крейсера «Бояринъ».

Тогда же былъ командированъ для установки прожекторовъ на Цзинь-чжоуской позиціи помощникъ главнаго инженера, подъ руководствомъ коего были спѣшно установлены локомобиль, динамо-машина и два прожектора.

Служащими по постройкѣ Дальняго были выполнены также слѣдующія работы: разнаго рода строительные матеріалы перевезены частью на желѣзную дорогу, частью въ Портъ-Артуръ, вывезенъ весь уголь, кромѣ 2½ тысячъ тоннъ, оставленныхъ для нуждъ города, собирался инвентарь закрытыхъ заводовъ, снимались и отправлялись на сѣверъ желѣзнодорожные пути, производилась разборка мастерскихъ, машинъ электрической станціи, газоваго завода и т. п.

Первое появленіе японскихъ судовъ въ виду Дальняго относится къ 26-му февраля, когда, послѣ бомбардировки Портъ-Артура, четыре японскихъ крейсера подошли къ Дальнему и, вопреки международнаго трактата, открыли огонь по карантину на островѣ Саньшантоу.

Съ гибелью «Петропавловска» блокада японцами съ моря сдѣлалась болѣе интенсивной, и жизнь въ Дальнемъ становилась все тревожнѣй. Послѣ высадки 22-го апрѣля японцевъ у Бицзыво и занятія ими на другой день острова Саньшантоу было приказано взорвать портовыя сооруженія и потопить всѣ плавучія приспособленія порта и оставшіеся въ Дальнемъ пароходы Морского Пароходства Общества, дабы помѣшать японцамъ воспользоваться Дальнимъ, какъ базой для операцій подъ Артуромъ.

Для уничтоженія моловъ, дока, мастерскихъ и желѣзнодорожныхъ мостовъ изъ Портъ-Артура былъ командированъ въ Дальній военный инженеръ, причемъ всѣ разрушенія предположено было произвести динамитомъ рокарокъ. Такъ какъ этотъ сортъ динамита долженъ былъ заготовляться (пропитываться мирбановымъ масломъ) непосредственно передъ взрывомъ, то предварительная минировка указанныхъ сооруженій не представлялась возможной. Поэтому присланный военный инженеръ ограничился заготовленіемъ въ необходимыхъ мѣстахъ минныхъ колодцевъ, глубиною 10—12 фут., и въ такой подготовительной стадіи эти работы находились до высадки непріятеля на Квантунъ. Для осмотра подлежащихъ разрушенію портовыхъ сооруженій, Начальни-

комъ укрѣпленнаго района была назначена спеціальная коммиссія изъ военныхъ инженеровъ. 2-го мая былъ сдѣланъ пробный взрывъ широкаго мола, для чего былъ заложенъ колодецъ, глубиною около 12′, съ зарядомъ въ 12 пудовъ рокарока. Отъ взрыва получилась воронка, діаметромъ около 7-ми саженъ, передвинулась фута на два надводная кладка и на футъ сдвинулся первый рядъ массивовъ, подводная же часть стѣнки не получила никакихъ поврежденій. Поэтому было признано, что дальнѣйшее разрушеніе моловъ не дастъ положительныхъ результатовъ. Для подготовки разрушенія дока, съ правой стороны его у шлюзной части была заложена морская сферическая мина съ зарядомъ въ 5 пудовъ пироксилина, ворота же были сняты и затоплены въ морѣ. Уничтожать мастерскія не было необходимости, такъ какъ большинство станковъ было цѣликомъ снято и перевезено въ Артуръ, а въ остальныхъ сохранились только части.

Въ концѣ апрѣля (23-го, 24-го и 25-го) были затоплены: землечерпалка, кранъ, буксирный пароходъ, два паровыхъ катера, землевозныя шаланды, массивовые понтоны, ватерботъ и желѣзная баржа. Мѣстомъ потопленія судовъ была избрана линія, соединяющая голову широкаго мола съ головой рейдоваго мола, дабы затруднить непріятелю пользованіе набережными. Все уже было готово къ затопленію остальныхъ плавучихъ средствъ, когда отъ генерала Стесселя получено приказаніе обождать съ этой мѣрой. Среди служащихъ нашлись охотники провести въ Артуръ оставшіяся суда. Благодаря имъ удалось переправить изъ Дальняго въ Артуръ не только всѣ оставшіяся плавучія приспособленія, но и пароходы Морского Пароходства, за исключеніемъ парохода «Нагаданъ».

23-го апрѣля отошли на сѣверъ два санитарныхъ поѣзда съ 240 больными Дальнинской больницы, а на другой день эвакуированъ въ Артуръ больничный персоналъ съ инвентаремъ. Одновременно началась ежедневная отправка въ Артуръ поѣздовъ съ имѣвшимися въ Дальнемъ жизненными припасами, а также необходимыми для обороны крѣпости матеріалами, станками и машинами. Вечеромъ 28-го апрѣля отправлены остававшіяся въ городѣ около 100 женщинъ и дѣтей.

3-го мая нашъ наблюдательный постъ на противоположномъ Дальнему берегу Таліенванской бухты принужденъ былъ отступить. Къ этому времени численность гарнизона въ Дальнемъ сильно уменьшилась: на все градоначальство остались только два баталіона 16-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка и одная батарея. 8-го мая для противодѣйствія возможной переправѣ японцевъ черезъ бухту были присланы изъ Портъ-Артура три минныхъ катера, а 12-го мая пришла канонерская лодка «Бобръ». Въ ночь на 13-е мая японцы начали штурмъ Цзиньчжоу, причемъ бой продолжался весь слѣдующій день. Хотя въ Дальнемъ не имѣлось никакихъ извѣстій о ходѣ сраженія, но настроеніе было настолько спокойное, что никому не приходила въ голову мысль о близкой развязкѣ. Въ 11-мъ часу ночи пришла телеграмма генерала Стесселя съ предложеніемъ русскимъ подданнымъ отступить въ Портъ-Артуръ. Сообщить объ этомъ жителямъ города представлялось задачей крайне трудной, вслѣдствіе разбросанности квартиръ среди массы необитаемыхъ домовъ и помѣщеній. Отступать приходилось пѣшкомъ, причемъ достать даже незначительное число подводъ для перевозки самаго необходимаго имущества жителей не было возможности. Несмотря на это, отступленіе совершилось безъ замѣшательства и суеты.

До послѣдней минуты въ Дальнемъ работали: электрическая станція съ оставшимся оборудованіемъ, водопроводъ и телефонъ.

Въ ночь отступленія произведенъ взрывъ мины, заложенной для разрушенія дока, причемъ обрушилась кладка; передъ докомъ поперекъ затопленъ путемъ взрывовъ пароходъ «Нагаданъ». Въ ту же ночь взорваны мосты на вѣтви Дальній-Нангалинъ. Выполнить поступившее тогда же приказаніе взорвать оставшійся подвижной составъ не представилось возможнымъ, такъ какъ рокарокъ не оказывалъ при взрывѣ на самую существенную часть вагоновъ—колесные скаты—никакого дѣйствія, а могущаго дать дѣйствительные результаты пироксилина въ Дальнемъ не имѣлось. Изъ зданій успѣли сжечь только зданіе телеграфа и желѣзнодорожную станцію.

Часть эвакуированныхъ въ Портъ-Артуръ служащихъ постройки города Дальняго была откомандирована въ распоряженіе Военнаго и

Морского Вѣдомствъ для работъ по спеціальностямъ, а остальные распредѣлены по дружинамъ. Многіе изъ служащихъ Общества оказали большую помощь дѣлу защиты крѣпости какъ своими спеціальными знаніями, такъ и личнымъ участіемъ въ дѣлахъ съ непріятелемъ, причемъ нѣкоторые изъ нихъ пали геройской смертью. Заслуги агентовъ Общества въ этомъ отношеніи отмѣчены военнымъ начальствомъ, наградившимъ многихъ изъ нихъ знаками отличія Военнаго Ордена. Особенно отличился главный инженеръ Дальняго, который вступилъ добровольно въ ряды мѣстнаго гарнизона и своей энергіей и опытомъ, пріобрѣтеннымъ за время его прежней службы въ саперныхъ войскахъ, оказалъ серьезныя услуги оборонѣ Портъ-Артура, причемъ за дѣла съ японцами во время вылазокъ и на передовыхъ позиціяхъ инженеръ Сахаровъ былъ награжденъ орденомъ Св. Георгія 4-ой степени и умеръ во время осады крѣпости.

Другое предпріятіе Общества—Морское его Пароходство—было застигнуто открытіемъ военныхъ дѣйствій въ обстановкѣ мирнаго времени, такъ какъ рейсы, вслѣдствіе распоряженія Намѣстника, не могли быть своевременно прекращены. Первымъ былъ захваченъ японцами пароходъ «Маньчжурія», чинившійся въ это время въ Нагасаки. Озабочиваясь судьбою этого судна, Правленіе Общества еще телеграммою 24 декабря 1903 года поручило управляющему Пароходствомъ доложить Намѣстнику объ опасномъ положеніи «Маньчжуріи», но Намѣстникъ воспротивился принятію мѣръ, предложенныхъ къ спасенію «Маньчжуріи», причемъ изъ Штаба Намѣстника послѣдовало указаніе, что управленіе Пароходствомъ будетъ своевременно извѣщено о необходимости предпринять тѣ или иные шаги. Разрѣшеніе Штаба въ желательномъ смыслѣ было получено только вечеромъ 25-го января, но насколько оно явилось своевременнымъ, видно изъ того, что телеграмма, посланная управленіемъ Пароходства своему агенту въ Нагасаки и предписывавшая послѣднему отбуксировать пароходъ въ Портъ-Артуръ, была перехвачена японцами.

Захватъ другихъ пароходовъ произошелъ при слѣдующей обстановкѣ. «Аргунь», вышедшій 24-го января изъ Дальняго въ Нагасаки, захваченъ въ Корейскомъ архипелагѣ 25-го января, хотя военныя дѣй-

ствія фактически начались лишь въ ночь съ 26-го на 27-е января, а указъ Микадо, согласно коему русскія торговыя суда, находившіяся въ японскихъ портахъ, должны были, во избѣжаніе захвата, выйти въ море до 3-го февраля, послѣдовалъ 27-го января. Такой же характеръ имѣлъ и захватъ парохода «Мукденъ», который послѣдовалъ 24-го января во время стоянки парохода на Фузанскомъ рейдѣ, т. е. также до начала враждебныхъ дѣйствій [1]).

Пароходъ «Сунгари» въ день боя «Варяга» и «Корейца» съ японской эскадрой стоялъ на рейдѣ въ Чемульпо. Дабы пароходъ не достался непріятелю, капитанъ «Сунгари» съ экипажемъ перешелъ на англійскій крейсеръ «Talbot», а самый пароходъ затопленъ на глубинѣ 5½ саж.

Остальные пароходы въ началѣ войны находились частью въ Дальнемъ, частью въ Портъ-Артурѣ [2]). 15 февраля Штабъ Намѣстника увѣдомилъ управляющаго Пароходствомъ, что для нуждъ Морского Вѣдомства удержаны пароходы: «Монголія», «Новикъ», «Сибирякъ», «Инкоу» и «Нингута», а прочіе пароходы остаются въ вѣдѣніи Общества. Затѣмъ, распоряженіемъ отъ 19-го февраля 1904 года, Командовавшій флотомъ, вице-адмиралъ Старкъ, приказалъ пароходы: «Гиринь», «Цицикаръ», «Харбинъ» и «Хайларъ» перевести въ Портъ-

---

[1]) Правленіе Общества заявило 1-го апрѣля 1904 года японскому призовому суду протестъ противъ захвата пароходовъ «Маньчжурія», «Аргунь» и «Мукденъ», поручивъ защиту своихъ интересовъ рекомендованному Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ японскому адвокату, но японскій призовой судъ какъ въ первой, такъ и во второй инстанціи призналъ захватъ названныхъ пароходовъ правильнымъ по тѣмъ соображеніямъ, что военныя дѣйствія начались 23-го января, утромъ, когда японскому посланнику въ Петербургѣ были посланы указанія о разрывѣ дипломатическихъ сношеній, а японскій флотъ уже получилъ приказъ объ отплытіи къ русскимъ берегамъ. Что касается парохода «Мукденъ», захваченнаго въ нейтральномъ портѣ Фузанѣ, то судъ нашелъ, что въ моментъ захвата корейскій нейтралитетъ, фактически, не существовалъ.

[2]) Въ Дальнемъ находились: «Монголія», «Нонни», «Гиринь», «Инкоу», «Нагаданъ», «Харбинъ», «Хайларъ», «Зея», «Бурея» и «Цицикаръ»; въ Портъ-Артурѣ:— «Шилка», «Нингута», «Новикъ», «Амуръ», «Сибирякъ» и «Лифатъ».

Артуръ, гдѣ пароходы «Хайларъ» и «Харбинъ» 25-го февраля были затоплены, а 28-го марта ихъ участь раздѣлилъ и пароходъ «Шилка». Засимъ, 12 апрѣля, по распоряженію Намѣстника, изъ Дальняго отправленъ въ Портъ-Артуръ пароходъ «Нонни», подъ командой лейтенанта, завѣдывающаго миннымъ загражденіемъ. Когда судно проходило между Сѣвернымъ и Южнымъ Саншантоу, внѣ линіи миннаго загражденія, произошелъ взрывъ мины; попытка отбуксировать поврежденный пароходъ въ безопасное мѣсто не удалась и онъ затонулъ на глубинѣ 17 саженъ. При взрывѣ погибло два кочегара и раненъ помощникъ механика.

Оставшіяся въ Дальнемъ суда Морского Пароходства передъ его эвакуаціей были, какъ упомянуто, переведены въ Портъ-Артуръ, гдѣ вмѣстѣ съ другими судами Общества и погибли при осадѣ крѣпости. Такъ, съ 16-го по 21-е сентября затоплены непріятельскими снарядами пароходы: «Новикъ», «Гиринь», «Зея», «Бурея», «Цицикаръ» и «Нингута», а 26-го ноября сгорѣли и затонули пароходы «Амуръ» и «Лифатъ». При этомъ часть экипажа парохода «Новикъ» серьезно пострадала: капитанъ и кочегаръ умерли отъ ранъ, а механику пришлось ампутировать ногу. Передъ сдачей крѣпости пароходъ «Инкоу» и катеръ «Портъ-Артуръ» были затоплены у входа въ гавань, а пароходъ «Сибирякъ», бывшій въ распоряженіи командира порта, сданъ японцамъ.

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ 20-ти пароходовъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги уцѣлѣла одна «Монголія», служившая подъ флагомъ Краснаго Креста госпитальнымъ судномъ во все время осады Портъ-Артура [1]).

Дѣятельность желѣзныхъ дорогъ на театрѣ войны вообще связана съ чрезвычайнымъ напряженіемъ силъ; въ отношеніи же Китайской Восточной желѣзной дороги исключительность положенія, созданная войною, усугублялась цѣлымъ рядомъ особыхъ условій. Будучи передана въ эксплоатацію всего лишь за полгода до возникновенія войны, дорога имѣла значительное количество недодѣлокъ, на крупную сумму

---

[1]) Впослѣдствіи «Монголія» была продана Русской Восточно-Азіатской Компаніи.

около 57 милліоновъ рублей. Такимъ образомъ, въ то переходное время, когда протекали два трудныхъ процесса—достройки и приспособленія дороги къ эксплоатаціи,—ей были предъявлены требованія, ставившія цѣлью не только немедленное введеніе полнаго графика, но и дальнѣйшее усиленіе ея пропускной и провозной способности до огромныхъ размѣровъ, притомъ въ возможно кратчайшій срокъ. Трудность выполненія столь сложной задачи усугублялась тѣмъ обстоятельствомъ, что количества свободныхъ рукъ, которыми располагалъ рынокъ Маньчжуріи, было весьма ограничено, а дальнѣйшее развитіе военныхъ дѣйствій понизило предложеніе труда со стороны туземнаго населенія до крайнихъ размѣровъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ какъ достройка, такъ и эксплоатація дороги требовали большого количества поѣздовъ для снабженія линіи матеріалами и топливомъ; между тѣмъ, усиленное воинское движеніе отвлекло значительную часть подвижного состава, заставляя дорогу по временамъ очень остро чувствовать недостатокъ послѣдняго. При этомъ правильное использованіе подвижного состава затруднялось отсутствіемъ опредѣленнаго плана перевозки войскъ. Дорогѣ предлагалось возить войска, а количество ихъ опредѣлялось тѣмъ, сколько удалось подвезти на станцію Маньчжурія по Забайкальской дорогѣ. Такая неопредѣленность нерѣдко заставляла управленіе дороги безплодно держать подвижной составъ въ ожиданіи военныхъ эшелоновъ.

Въ моментъ объявленія войны Китайская Восточная желѣзная дорога находилась въ слѣдующемъ положеніи. Главный путь былъ законченъ на всемъ протяженіи, за исключеніемъ перевальнаго Хинганскаго участка, на которомъ движеніе производилось по обходному пути однимъ заѣздомъ съ тупиками [1]). На линіи имѣлось нѣкоторое количество временныхъ мостовъ, которые, однако, были вполнѣ приспособлены для правильнаго движенія и не требовали немедленной замѣны. Малыхъ мостовъ подъ запасные пути какъ на разъѣздахъ главной линіи, такъ и на площадкахъ южной вѣтви еще не было, но въ самое

---

[1]) До 14-го мая 1904 года, съ какового срока установилось сквозное движеніе черезъ тоннель.

короткое время они могли быть устроены въ видѣ временныхъ, для чего матеріалъ вездѣ имѣлся подъ руками, въ видѣ остатковъ отъ разобранныхъ на главномъ пути временныхъ мостовъ.

Постоянное водоснабженіе станцій было открыто въ 44-хъ пунктахъ изъ 92-хъ. Замедленіе этихъ работъ объяснялось сложностью изысканій и обслѣдованіемъ источниковъ, особенно въ безводной части Монголіи, а также между рѣками Нонни и Сунгари. Въ видѣ вспомогательныхъ были сохранены въ 72-хъ пунктахъ временныя водоснабженія, служившія для надобностей рабочаго движенія. Но имѣя въ виду значительный объемъ тендеровъ дороги, допускающій слѣдованіе паровозовъ безъ набора воды черезъ два, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и черезъ три перегона, на главной линіи, при производствѣ движенія въ нормальныхъ предѣлахъ, серьезныхъ затрудненій въ дѣлѣ водоснабженія не предвидѣлось. Однако, съ увеличеніемъ провозной способности дороги, нѣкоторые, болѣе слабые источники могли оказаться недостаточными.

Въ отношеніи снабженія топливомъ восточная линія, пролегающая въ лѣсистомъ районѣ, могла считаться вполнѣ обезпеченною дровами при усиленномъ движеніи. На западной линіи имѣвшагося запаса дровъ и угля, вмѣстѣ съ предполагаемой добычей угля и ожидавшимися поставками дровъ, хватало при нормальномъ движеніи на 3 мѣсяца, считая съ 1-го апрѣля 1904 года. На южной линіи къ этому числу имѣлся запасъ въ 2.600.000 пудовъ угля, не считая ежемѣсячной добычи, а также поставокъ по заключеннымъ въ началѣ года договорамъ на 4.500.000 пудовъ.

Нѣкоторыя затрудненія представлялъ ремонтъ подвижного состава, главнымъ образомъ, паровозовъ, вслѣдствіе незаконченности постоянныхъ мастерскихъ. Особенно труденъ былъ мелкій ремонтъ паровозовъ зимою, при суровыхъ климатическихъ условіяхъ, но приближеніе весны давало возможность устранить это препятствіе. Главныя мастерскія не могли быть окончены къ открытію правильнаго движенія и переданы были въ эксплоатацію съ значительными недодѣлками. При нормальныхъ условіяхъ это не имѣло бы особаго вліянія на правильность эксплоатаціи, такъ какъ временныя мастерскія, по своему устройству

и оборудованію, на первое время вполнѣ удовлетворяли потребностямъ коммерческаго движенія.

Личный составъ служащихъ, достаточный при существовавшемъ на дорогѣ размѣрѣ движенія, очевидно, не могъ удовлетворить требованіямъ военнаго времени, а дополнительный штатъ, въ виду отсутствія мѣстнаго элемента, долженъ былъ комплектоваться за счетъ желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи.

Сосредоточеніе военныхъ дѣйствій въ районѣ Южной Маньчжуріи ставило въ особо трудныя условія работу южной линіи, такъ какъ по ней должны были проходить поѣзда не только съ Забайкалья—по западному, но также и изъ Приморской области—по восточному отдѣленію дороги. Кромѣ того, работа южной линіи осложнялась громаднымъ мѣстнымъ движеніемъ по доставкѣ огромнаго количества продовольствія, фуража, припасовъ и проч., которые были необходимы для прибывающихъ въ ея районъ частей, составившихъ впослѣдствіи милліонную армію.

Такимъ образомъ, усиленіе Китайской дороги и особенно ея южной линіи явилось дѣломъ первой важности.

Вопросъ о необходимости такого усиленія возникъ еще до открытія военныхъ дѣйствій. 8-го января 1904 года, по всеподданнѣйшему докладу Военнаго Министра, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о немедленномъ доведеніи провозоспособности Китайской Восточной желѣзной дороги на западномъ и восточномъ участкахъ до 7 паръ и на южномъ до 14 паръ однихъ воинскихъ поѣздовъ или, въ крайнемъ случаѣ, хотя бы до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ. Для разсмотрѣнія вопросовъ, связанныхъ съ усиленіемъ названной дороги, по Высочайшему повелѣнію 16-го того же января, было образовано Особое, подъ предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта инженеръ-генерала Н. П. Петрова, Совѣщаніе, въ составъ коего вошли Министры: Военный, Путей Сообщенія и Финансовъ, Государственный Контролеръ, Начальникъ Главнаго Штаба и Управляющій Дѣлами Особаго Комитета Дальняго Востока. Секретарскія обязанности въ названномъ Совѣщаніи были возложены на Правителя дѣлъ Правленія Общества, въ канцеляріи коего сосредоточено было и все дѣлопроизводство Совѣщанія.

При обсужденіи поставленныхъ Высочайшимъ повелѣніемъ 8-го января требованій, Совѣщаніе приняло во вниманіе, что эти требованія значительно превышали техническія заданія Китайской дороги, пропускная способность которой, согласно техническимъ условіямъ, должна была равняться 10-ти парамъ поѣздовъ. Въ дѣйствительности, къ моменту возникновенія войны Китайская Восточная желѣзная дорога могла пропускать въ сутки: на западномъ участкѣ 6—7 паръ и на восточномъ и на южномъ участкахъ—8 паръ поѣздовъ всѣхъ родовъ. Для обезпеченія пропуска требуемаго количества однихъ воинскихъ поѣздовъ, къ числу послѣднихъ надо было добавить 3—4 пары поѣздовъ въ день (хозяйственныхъ и т. д.), и, слѣдовательно, для доведенія пропускной способности магистрали до 7 и южной ея вѣтви до 12-ти паръ воинскихъ поѣздовъ, необходимо было довести общую пропускную способность главной линіи до 10 паръ и южной ея линіи до 16 паръ поѣздовъ въ сутки. Съ другой стороны, предѣлы усиленія Китайской Восточной желѣзной дороги въ значительной степени зависѣли отъ провозной способности Великаго Сибирскаго пути, такъ какъ слабость любого изъ звеньевъ Сибирскихъ дорогъ дѣлала бы безцѣльнымъ несоотвѣтственное повышеніе пропускной способности Китайской дороги.

Между тѣмъ выяснилось, что Западно-и Средне-Сибирская желѣзныя дороги отвѣчаютъ требованію пропуска 7-ми паръ воинскихъ поѣздовъ; что же касается Забайкальской, то она могла пропускать не болѣе 4-хъ паръ воинскихъ поѣздовъ, причемъ въ ближайшемъ будущемъ оказывалось возможнымъ довести ея провозоспособность лишь до 5-ти паръ воинскихъ поѣздовъ. Принявъ во вниманіе, что, для обезпеченія пропуска Китайской дорогой указаннаго въ Высочайшемъ повелѣніи числа поѣздовъ, необходимо доставить на нее огромное количество матеріала, рельсъ и подвижного состава, а также, соображаясь съ тѣмъ обстоятельствомъ, что такая доставка, вслѣдствіе дальности разстоянія, загруженности Сибирской желѣзной дороги воинскими перевозками, прекращенія переправы черезъ Байкалъ и слабости Забайкальской дороги, представлялась крайне затруднительной,— Совѣщаніе полагало возможнымъ допустить, чтобы въ ближайшемъ

будущемъ пропускная и провозная способность Китайской Восточной желѣзной дороги была временно доведена на главной линіи до 5-ти и на южной до 9-ти паръ воинскихъ поѣздовъ.

Для выполненія этихъ заданій оказалось необходимымъ устроить на южной линіи 14 новыхъ разъѣздовъ, для чего слѣдовало доставить въ Маньчжурію 15 верстъ рельсъ съ соотвѣтствующимъ количествомъ скрѣпленій и увеличить имѣющійся на дорогѣ паркъ подвижного состава на 120 паровозовъ.

Благодаря мѣрамъ, принятымъ администраціей Общества, усиленіе Китайской Восточной желѣзной дороги до поставленныхъ Особымъ Совѣщаніемъ заданій предполагалось закончить 5-го апрѣля. Освѣдомившись объ этомъ изъ всеподданнѣйшаго доклада Министра Финансовъ, Государь Императоръ, въ связи съ доходившими до Его Величества свѣдѣніями о вполнѣ удовлетворительномъ движеніи воинскихъ поѣздовъ соизволилъ выразить 19-го марта 1904 года Свое удовольствіе Правленію и управленію дороги по поводу общаго хода работъ на дорогѣ и правильности воинскаго на ней движенія.

Высочайше утвержденнымъ 6-го марта журналомъ Особаго Совѣщанія былъ установленъ размѣръ усиленія Китайской дороги по заданіямъ второй очереди, а именно—пропускная способность на главной линіи въ 10 паръ и на южной 16 паръ, а провозная способность на магистрали 9 паръ при 7-ми воинскихъ и на южной линіи 15 паръ при 12 воинскихъ поѣздахъ. Но уже въ телеграммѣ отъ 11-го апрѣля на имя инженеръ-генерала Петрова и Министра Финансовъ Генералъ-Адъютантъ Куропаткинъ сообщилъ, что въ ближайшее время для потребностей воинскаго движенія понадобится количество поѣздовъ, превышающее на одну пару заданія второй очерели.

2-го мая поступаетъ требованіе отъ Намѣстника Его Величества о доведеніи пропускной способности Китайской дороги къ 1-му августа до 16 паръ на магистрали и 19 паръ на южной линіи [1]). Исполненіе этихъ требованій съ технической точки зрѣнія было крайне затруднительнымъ для магистрали и совершенно невозможнымъ для южной

---

[1]) Въ томъ числѣ воинскихъ—10 на магистрали и 13 на южной линіи.

линіи, а потому Особое Совѣщаніе, коимъ обсуждались, по Высочайшему повелѣнію, вновь предъявленныя заданія, постановивъ произвести экстренный заказъ дополнительныхъ укладочныхъ матеріаловъ для магистрали, относительно южной линіи пришло къ заключенію, что усиленіе послѣдней возможно лишь путемъ увеличенія скорости движенія поѣздовъ.

Усиленіе дороги всецѣло зависѣло отъ своевременной доставки на линію укладочнаго матеріала и подвижного состава. Между тѣмъ, въ этомъ именно вопросѣ пришлось столкнуться съ громадными трудностями.

Въ общей сложности, для усиленія Китайской Восточной желѣзной дороги по тремъ указаннымъ очередямъ необходимо было доставить экстренно въ Маньчжурію 381½ верстъ рельсъ со скрѣпленіями, 1.111 стрѣлокъ и соотвѣтствующее количество прочихъ матеріаловъ и принадлежностей, а также 355 паровозовъ и 6.755 товарныхъ вагоновъ и платформъ. Составленіе плановъ перевозокъ грузовъ по Сибирской дорогѣ, въ томъ числѣ и грузовъ Китайской дороги, исключительно зависѣло отъ Военнаго Вѣдомства и на эту сторону дѣла ни Правленіе Общества, ни Министръ Финансовъ не могли оказывать рѣшающаго вліянія. Въ ихъ власти было лишь озаботиться пріобрѣтеніемъ и изготовленіемъ въ кратчайшій срокъ всѣхъ требуемыхъ къ отправкѣ на линію предметовъ, и въ этомъ отношеніи на Правленіе Общества выпала крайне сложная и отвѣтственная работа.

Распредѣленіе нѣкоторыхъ заказовъ требовало вызова конкурренціи, основанной не только на стоимости поставки, но и на срокахъ ея исполненія, для чего необходимо было вести личные переговоры почти при невозможности прибѣгать къ письменнымъ сношеніямъ, которыя сами по себѣ были бы слишкомъ медленны. При такихъ обстоятельствахъ заключено 57 отдѣльныхъ условій съ 18-ю заводами, на сумму свыше 4.500.000 рублей, на поставку укладочныхъ матеріаловъ и произведено прочихъ заказовъ разнымъ фирмамъ на сумму свыше 10.000.000 рублей.

Хотя условія и распредѣленіе отправокъ тщательно обсуждались съ представителями Министерствъ Путей Сообщенія и Военнаго, но

включеніе желѣзнодорожныхъ грузовъ въ планы воинскихъ перевозокъ значительно замедлялось, въ зависимости отъ общихъ соображеній по мобилизаціи, вслѣдствіе чего нѣкоторымъ грузамъ приходилось лежать въ ожиданіи отправки по 2—3 мѣсяца; въ другихъ случаяхъ неожиданно выяснялась возможность неотлагательной отправки грузовъ Китайской дороги иногда въ самый день предполагаемаго окончанія поставки тѣмъ или инымъ заводомъ. Все это требовало непрерывнаго напряженія, чтобы избѣгнуть отмѣны или измѣненія въ отправкѣ эшелоновъ.

Особенное вниманіе было обращено на утилизацію подъемной силы вагоновъ, въ цѣляхъ полнаго использованія пропускной способности Сибирскаго пути, для чего приходилось комбинировать грузы легковѣсные съ тяжеловѣсными; такъ, напримѣръ, пенька заготовлялась въ Орлѣ, завозилась въ Брянскъ, гдѣ вагоны догружались запасными паровозными частями. Въ результатѣ, крайне ничтожное число изъ общаго количества вагоновъ, и то только при особыхъ неудобствахъ для погрузки, уходили съ грузомъ меньше предѣльнаго; огромное же большинство догружалось въ предѣлахъ допускаемой погрузки. Кромѣ того, при помощи особаго, разработаннаго Правленіемъ Общества, досчатаго устройства на платформахъ, представилось возможнымъ перевозить на каждой изъ нихъ, совмѣстно съ войсковыми обозами, отъ 300 до 350 пудовъ грузовъ дороги. Такимъ способомъ удалось отправить на Дальній Востокъ свыше 200.000 пудовъ различныхъ грузовъ, которые при менѣе внимательномъ отношеніи къ утилизаціи подъемной силы вагоновъ требовали бы отдѣльныхъ поѣздовъ. Помимо удовлетворенія нуждъ дороги, Правленію Общества пришлось принять на себя заботу по отправкѣ грузовъ для частныхъ торговыхъ фирмъ, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, населеніе во многихъ пунктахъ линіи могло остаться безъ предметовъ первой необходимости.

Вопросъ о своевременной доставкѣ матеріаловъ, необходимыхъ для усиленія Китайской дороги, обострился въ первые же мѣсяцы войны и не утратилъ свой, временами тревожный, характеръ до самаго заключенія мира. Требованія Главнокомандующаго объ усиленіи дороги каждый разъ сопровождались настояніями Министра Финансовъ передъ

военными властями на включеніе въ планы перевозокъ возможно бо́льшаго количества вагоновъ для Китайской дороги, безъ чего немыслимо исполнить предъявленныя заданія. «Центръ тяжести въ данномъ вопросѣ»,—телеграфируетъ Статсъ-Секретарь Коковцовъ Намѣстнику,—«заключается въ настоящее время въ срокахъ доставки укладочныхъ матеріаловъ и подвижного состава по Сибирской желѣзной дорогѣ въ Маньчжурію, т. е. въ обстоятельствѣ, совершенно не зависящемъ ни отъ Министерства Финансовъ, ни отъ Правленія». «Для усиленія и эксплоатаціи Китайской Восточной желѣзной дороги на нее необходимо доставить, какъ выяснилось до сихъ поръ, всего около 3.000 вагоновъ разныхъ грузовъ. Между тѣмъ, въ теченіе апрѣля удалось отправить на нее 200 вагоновъ, а по 16 мая въ означенные планы включенъ 201 вагонъ, что составитъ всего 401 вагонъ грузовъ Общества. Насколько замедляется, такимъ образомъ, полученіе дорогой необходимыхъ для работъ по ея усиленію предметовъ, видно изъ того, что изъ 1.000 вагоновъ, разрѣшенныхъ къ пріобрѣтенію рельсъ и скрѣпленій и стрѣлокъ, до сего времени назначены къ отправкѣ по планамъ только 64 вагона» [1]).

Въ свою очередь, Военное Министерство указывало на полную невозможность увеличить количество отправляемыхъ на Китайскую дорогу грузовъ. «Къ сожалѣнію», — пишетъ Военный Министръ Министру Финансовъ,—«снабженіе Китайской Восточной желѣзной дороги необходимыми матеріалами совпадаетъ съ безусловною необходимостью удовлетворенія разнообразныхъ потребностей дѣйствующей арміи, нуждающейся, прежде всего, въ усиленіи личнымъ составомъ и затѣмъ предметами боевого снабженія и довольствія, доставка которыхъ, при слабой провозной способности Забайкальской желѣзной дороги, не можетъ идти съ той поспѣшностью, которая по обстоятельствамъ была бы желательна». «Кромѣ того, невозможно оставить безъ всякаго удовлетворенія и ходатайства мѣстныхъ административныхъ органовъ о подвозѣ предметовъ первой необходимости для довольствія населенія областей, объявленныхъ на военномъ положеніи, не говоря уже о гру-

[1]) Телеграмма Министра Финансовъ Намѣстнику 2-го мая 1904 года.

захъ Морского Вѣдомства, Общества Краснаго Креста и ходатайствахъ частныхъ лицъ и торгово-промышленныхъ фирмъ. При такихъ затруднительныхъ обстоятельствахъ Военное Вѣдомство не можетъ гарантировать планомѣрную подвозку грузовъ, необходимыхъ для усиленія пропускной способности Китайской Восточной желѣзной дороги, въ размѣрахъ, указанныхъ въ письмѣ Вашего Превосходительства» [1]).

Въ дальнѣйшемъ условія доставки укладочнаго матеріала и подвижного состава на Китайскую дорогу еще ухудшились. Такъ, 16-го января 1905 г. Статсъ-Секретарь Коковцовъ телеграфировалъ Главнокомандующему: «За послѣднее время количество вагоновъ, предоставляемыхъ Военнымъ Вѣдомствомъ для перевозки на Дальній Востокъ грузовъ Китайской дороги прогрессивно уменьшается. Въ октябрѣ минувшаго (1904 г.) для означенной цѣли было дано 556 вагоновъ, ноябрѣ—329, декабрѣ—194, на январь пока назначено 168 и въ февралѣ, насколько выяснилось, предполагается предоставить не свыше 150 вагоновъ. Между тѣмъ, потребность названной дороги въ матеріалахъ все возрастаетъ, и нынѣ къ отправкѣ въ Маньчжурію уже готово около 3.000 вагоновъ означенныхъ грузовъ. Въ число помянутыхъ 3.000 вагоновъ, кромѣ матеріаловъ для дальнѣйшаго усиленія дороги, входятъ также срочные предметы, потребные для ея эксплоатаціи. Поэтому указанное систематическое сокращеніе числа вагоновъ, назначаемыхъ для грузовъ Китайской дороги, вызвавъ въ непродолжительномъ времени недостатокъ необходимыхъ для производства движенія на ней матеріаловъ, неизбѣжно приведетъ къ разстройству означеннаго движенія».

Еще болѣе тревоги чувствуется въ письмѣ Министра Финансовъ Военному Министру отъ 3-го февраля 1905 года (№ 541), изъ коего видно, что даже несоразмѣрно малое количество вагоновъ для Китайской дороги, включенныхъ въ планы Военнаго Вѣдомства (на январь—168 и на февраль—150), подвергалось дальнѣйшему сокращенію. Такъ, вмѣсто 168 вагоновъ въ январѣ, предоставлено всего лишь 146, а изъ предположенныхъ на февраль 150 вагоновъ назначено къ отправкѣ только

---

[1]) Письмо 26-го апрѣля 1904 года за № 7583.

107. «Такимъ образомъ»,—заключаетъ свое письмо Статсъ-Секретарь Коковцовъ,—«положеніе дѣла снабженія Китайской Восточной желѣзной дороги необходимыми для работъ по ея усиленію, для удовлетворенія неотложныхъ нуждъ эксплоатаціи названной дороги, грузами становится все болѣе и болѣе тревожнымъ, а потому необходимо предвидѣть, что высказанныя мною опасенія о томъ, что положеніе это будетъ имѣть въ непродолжительномъ времени результатомъ разстройство движенія на дорогѣ, могутъ оправдаться гораздо ранѣе, чѣмъ можно было ожидать».

Такое острое положеніе усугублялось тѣмъ обстоятельствомъ, что укладочные матеріалы, будучи отправлены въ строгомъ соотвѣтствіи съ назначеннымъ количествомъ, доставлялись весьма неравномѣрно. Такъ, по свѣдѣніямъ на 1-е сентября 1904 г., къ рельсамъ на 225 верстъ доставлено накладокъ на 113 верстъ пути, а подкладокъ на 47 верстъ. По свѣдѣніямъ на 2-е октября, укладочные матеріалы доставлены съ тѣмъ же несоотвѣтствіемъ по отдѣльнымъ сортамъ, а именно: рельсъ 79%, подкладокъ 24%, накладокъ 47%, болтовъ 61% и стрѣлокъ 42%. Такимъ образомъ, изъ числа доставленныхъ матеріаловъ употребить въ дѣло оказалось возможнымъ лишь половину.

Такъ какъ на затруднительность доставки грузовъ въ Маньчжурію вліяла, главнымъ образомъ, малая пропускная способность Забайкальской дороги, гдѣ также ощущался недостатокъ укладочнаго матеріала, то происходившее въ Харбинѣ въ іюнѣ 1904 года Совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ Начальника Полевого Желѣзнодорожнаго Отдѣла, постановило часть рельсъ, назначаемыхъ для Китайской дороги, оставлять на Забайкальской для удовлетворенія ея нуждъ.

Такимъ образомъ, цѣлый рядъ причинъ вызывалъ замедленіе въ доставкѣ грузовъ на дорогу. Мѣстное управленіе пыталось бороться съ этимъ зломъ путемъ изготовленія на мѣстѣ болтовъ, скрѣпленій и стрѣлокъ, но этимъ внесло только частичную поправку въ общее положеніе, ненормальность котораго съ наибольшей ясностью можетъ быть иллюстрирована количествомъ заказанныхъ и поступившихъ на дорогу матеріаловъ за весь періодъ войны. Такъ, напримѣръ, работы по открытію разъѣздовъ и развитію станціонныхъ путей, а равно по устройству

различныхъ вѣтвей вызывали необходимость доставки 3.168.366 пудовъ рельсъ, въ счетъ коихъ дорогою получено всего 1.667.071 пуд.; освѣтительныхъ матеріаловъ управленіемъ дороги требовалось на сумму 1.036.291 руб., доставлено на 572.812 руб.; смазочныхъ матеріаловъ заказано на 781.831 руб., поступило на сумму 442.397 руб.; матеріалы отопленія доставлены въ количествѣ, втрое меньшемъ противъ требуемаго.

Несмотря на указанныя затрудненія, къ 1-му мая 1904 года пропускная способность западнаго участка дороги была доведена до 8-ми паръ при 6—7 воинскихъ, а на южной линіи до 12-ти паръ, изъ коихъ 9 воинскихъ, причемъ Китайская дорога перевозила безпрепятственно все, что ей передавала Забайкальская. Окончаніе петли близъ Хинганскаго тоннеля, послѣдовавшее 5-го мая, позволило увеличить число воинскихъ поѣздовъ за счетъ уменьшенія хозяйственныхъ. 7-го іюня на западной линіи былъ введенъ графикъ въ 11 паръ поѣздовъ, что превышало заданія второй очереди (10 паръ), а къ октябрю дорога была готова на всемъ протяженіи къ введенію графика, соотвѣтствующаго заданіямъ третьей очереди: 16 паръ поѣздовъ на западной и 19 на южной линіяхъ. Благодаря этому, къ 20-му октября былъ обезпеченъ пріемъ на Китайскую дорогу съ Забайкальской 12 воинскихъ поѣздовъ или 420 вагоновъ.

Въ телеграммѣ 20-го ноября 1904 года (№ 3493) на имя Министра Путей Сообщенія Генералъ-Адъютантъ Куропаткинъ возбудилъ вопросъ о дальнѣйшемъ усиленіи Сибирскихъ линій и Китайской дороги до 24, 36 и 48 поѣздовъ, съ тѣмъ, чтобы въ ближайшемъ же будущемъ онѣ были доведены до пропуска 18-ти паръ въ сутки однихъ воинскихъ поѣздовъ.

Практика эксплоатаціи однопутныхъ желѣзнодорожныхъ линій убѣждаетъ, что пропускная способность ихъ не можетъ быть увеличиваема свыше 18—19 паръ сквозныхъ поѣздовъ всѣхъ наименованій, и превышеніе этого предѣла, съ устройствомъ частыхъ разъѣздовъ, ведетъ не къ ускоренію, а, напротивъ, къ замедленію движенія, ибо поѣзда на короткихъ перегонахъ не въ состояніи развивать надлежащую скорость. Въ то же время ухудшаются условія безопасности

движенія, такъ какъ возрастаетъ число случаевъ неправильной постановки стрѣлокъ и неправильныхъ входовъ и выпусковъ поѣздовъ на станціяхъ и разъѣздахъ. Вообще, благоустроенныя однопутныя дороги Россіи съ установившимся движеніемъ, съ персоналомъ служащихъ, вполнѣ освоившихся съ работой, даютъ максимально 17—18 паръ для коммерческаго движенія, совершаемаго безъ росписанія, съ правомъ пускать поѣзда вслѣдъ, что при воинскомъ движеніи является недопустимымъ. Такимъ образомъ, предъявленныя Главнокомандующимъ заданія являлись исполнимыми лишь при условіи проведенія второй колеи по всей Сибири, Забайкалью и Маньчжуріи. Но для оцѣнки этого проекта достаточно указать, что укладка второго пути на протяженіи 3.137 верстъ одной Сибирской дороги, не считая Забайкальской, потребовала бы доставки изъ Европейской Россіи свыше 15 милліоновъ пудовъ рельсъ и скрѣпленій, перевозкой которыхъ были бы заняты свыше 20.600 товарныхъ вагоновъ, что соотвѣтствуетъ груженнымъ 588 поѣздамъ. Предстояла бы также подвозка и развозка шпалъ, потребныхъ для второго пути, въ количествѣ 4.705.500 штукъ, вѣсомъ около 19.000.000 пудовъ. Для погрузки этого количества предстояло занять свыше 25.000 вагоновъ, которые составили бы около 715 поѣздовъ. Наконецъ, доставка и развозка балласта, опредѣляемаго для второго пути въ количествѣ свыше 564.000.000 пудовъ, потребовала бы, при числѣ вагоновъ около 753.000, составленія 21.515 поѣздовъ [1]). Къ этому надо еще прибавить необходимость доставки изъ Европейской Россіи на линію весьма значительнаго кадра рабочихъ разныхъ профессій, для которыхъ пришлось бы организовать продовольствіе, путемъ подвоза продуктовъ по желѣзной дорогѣ съ значительныхъ разстояній. Всѣ эти расчеты неопровержимо доказывали, что производство столь серьезныхъ работъ по всему фронту Сибирской магистрали отразилось бы крайне неблагопріятно на правильности и непрерывности движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, или, иначе говоря, въ теченіе всего трехлѣтняго періода, который требовался для проведенія

---

[1]) Исходя изъ того расчета, что на версту требовалось 200 кубовъ балласта при вѣсѣ одного куба въ 900 пудовъ.

второй колеи, движеніе по существующей однопутной дорогѣ было бы не усилено, а, наоборотъ, значительно ослаблено. Равнымъ образомъ, и выполненіе другого проекта—сооруженіе второй колеи на Южно-Маньчжурской линіи—не могло не отразиться, прежде всего, на значительномъ уменьшеніи воинскаго движенія. Статсъ-Секретарь Коковцовъ, излагая соображенія по этому поводу въ своемъ письмѣ къ Генералъ-Адъютанту Куропаткину отъ 3-го декабря 1904 года, указывалъ, между прочимъ, что для срочныхъ работъ по укладкѣ второй колеи южной линіи, протяженіемъ 657 вер., потребно не менѣе 30.000 китайцевъ-землекоповъ и 5.000 русскихъ плотниковъ, а такъ какъ, въ виду необходимости производства другихъ неотложныхъ строительныхъ работъ и громадныхъ заготовокъ дровъ и лѣса, воспользоваться мѣстными рабочими для сооруженія второго пути не представлялось возможнымъ, то всѣ эти 35.000 рабочихъ пришлось бы выписать: китайцевъ изъ Южнаго Китая и русскихъ изъ Европейской Россіи. При обезпеченіи указаннаго количества рабочихъ рукъ, срокъ прокладки второй колеи исчислялся не менѣе года, и, слѣдовательно, результатомъ стремленія къ этой отдаленной цѣли было бы ограниченіе воинскаго движенія въ самый его разгаръ, когда, по ходу событій, являлось прежде всего необходимымъ использовать для воинскихъ перевозокъ всю пропускную способность Китайской Восточной дороги.

Особое Совѣщаніе [1]), обсуждавшее тотъ же вопросъ 29-го ноября, пришло къ выводу, что южная вѣтвь Китайской дороги, пролегая на театрѣ военныхъ дѣйствій и подчиняясь совершенно исключительнымъ требованіямъ, вызываетъ необходимость болѣе спѣшнаго возведенія второго пути, но, въ виду предстоящихъ чрезвычайныхъ затрудненій, было бы правильнымъ, не приступая къ постройкѣ второй колеи на всемъ протяженіи Харбинъ-Мукденъ, начать постепенно укладку второго пути звеньями меньшаго протяженія, которыя не потребовали бы

---

[1]) Помянутое Особое Совѣщаніе было образовано, согласно Высочайшему повелѣнію 25 ноября, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, при участіи Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ и Министровъ Военнаго и Финансовъ.

значительнаго количества пришлыхъ рабочихъ и не помѣшали бы правильности воинскаго движенія, но вмѣстѣ съ тѣмъ могли временно служить запасными путями и впослѣдствіи влились бы въ общую вторую колею.

Самъ Главнокомандующій долгое время не высказывался съ достаточной опредѣленностью, въ какомъ направленіи предполагалось вести работы по усиленію дороги и должны ли онѣ исчерпываться усиленіемъ пропускной способности исключительно одного пути, или же, параллельно съ этимъ, являлась необходимость приготовиться къ проложенію второй колеи южной линіи. Лишь 14-го января 1905 года опредѣлился дальнѣйшій ходъ работъ. Резолюція Главнокомандующаго, положенная въ этотъ день на запискѣ Управляющаго дорогою отъ 13-го декабря, указывала, что необходимо «прежде всего довести дорогу до 14-ти паръ воинскихъ поѣздовъ отъ Харбина и до 12-ти до Харбина; до этого другихъ работъ не производить, а, по исполненіи, представить одинъ и не болѣе двухъ поѣздовъ для устройства второй колеи». Такая резолюція подтверждала необходимость организовать работы по прокладкѣ второго пути, а потому управленіе дороги вошло въ сношеніе съ Посланникомъ въ Пекинѣ о наймѣ рабочихъ-китайцевъ въ Чифу и Тяньцзинѣ. Но вскорѣ засимъ послѣдовала Мукденская катастрофа и проекту проложенія второй колеи не суждено было осуществиться.

Нельзя не отмѣтить, что самый фактъ возбужденія вопроса о прокладкѣ второй колеи являлся яркимъ показателемъ предѣльнаго напряженія работы дороги. Въ самомъ дѣлѣ, если бы работа послѣдней могла быть сколько нибудь повышена, то именно въ эту сторону направились бы заботы военнаго начальства. Но, очевидно, дорога, въ качествѣ однопутной, сдѣлала уже все, что могла и всѣ средства дальнѣйшаго ея усиленія оказывались исчерпанными.

Въ январѣ 1905 года дорога была доведена до графика въ 21 четный и 18 нечетныхъ поѣздовъ, причемъ, благодаря болѣе тяжелымъ паровозамъ и легкости профиля, 18 поѣздовъ Китайской дороги равнялись по своему составу 20 поѣздамъ Сибирскихъ дорогъ. Такимъ образомъ, дорога оказалась усиленной втрое, по сравненію съ перво-

начальнымъ своимъ состояніемъ въ моментъ возникновенія войны. Наконецъ, къ 1-му августа 1905 года пропускная способность дороги была доведена на западной и южной линіяхъ до 21 пары, т. е. до размѣровъ, до сего времени недоступныхъ для одноколейнаго пути.

Всего за время войны было уложено 146 новыхъ разъѣздовъ, что, вмѣстѣ съ развитіемъ станцій, потребовало укладки 494,6 верстъ путей, не считая стратегическихъ, угольныхъ и дровяныхъ вѣтвей, а также не принимая во вниманіе спеціальныхъ разъѣздовъ для интендантства, санитарной части, госпиталей и проч., а вмѣстѣ съ послѣдними всего 814 верстъ.

Въ то же время количество подвижного состава дороги увеличилось на 471 паровозъ, 144 классныхъ и 10.097 товарныхъ вагоновъ, что, въ свою очередь, вызвало необходимость развитія мастерскихъ и усиленія водоснабженія на всей линіи. Такъ, площадь постоянныхъ мастерскихъ увеличена на 1.784 кв. саж., добавлено 46 паровозныхъ стойлъ, открыто 34 новыхъ водоемныхъ зданій, при общемъ увеличеніи продуктивности водоснабженія на 1.546 куб. саж.

Очень большую и сложную задачу представляла необходимость снабдить дорогу потребными для столь быстро развиваемаго движенія запасами угля. Вопросъ объ обезпеченіи дороги топливомъ, согласно Высочайшему повелѣнію 30-го января 1904 года, разсматривался въ Особомъ, подъ предсѣдательствомъ инженеръ-генерала Петрова, Совѣщаніи, которое постановило [1]) предоставить Правленію Общества озаботиться экстренной заготовкой топлива въ количествѣ, необходимомъ для указанныхъ нуждъ какъ въ 1904 году, такъ и въ 1905 году. Для этой цѣли признавалось необходимымъ увеличить производительность существующихъ въ районѣ дороги каменноугольныхъ копей, а также организовать добычу угля въ Фушунѣ, Куаньченцзы, Чантуфу, Илу и другихъ мѣстахъ, гдѣ это представится возможнымъ. Такъ какъ къ началу военныхъ дѣйствій на складахъ дороги въ Портъ-Артурѣ, Дальнемъ и Инкоу имѣлись запасы угля въ 4.400.000 пудовъ, которые, въ случаѣ перерыва съ названными портами, могли быть поте-

---

[1]) Журналъ Особаго Совѣщанія отъ 11-го февраля 1904 года.

ряны для дороги, то управленію дороги, прежде всего, предстояло развести по линіи эти запасы, что удалось успѣшно закончить къ 17-му апрѣля 1904 года. Вмѣстѣ съ тѣмъ былъ намѣченъ цѣлый рядъ мѣръ, направленныхъ къ развитію существовавшихъ въ районѣ дороги копей, къ открытію и устройству новыхъ и, наконецъ, къ обезпеченію вывоза угля изъ этихъ копей устройствомъ подъѣздныхъ путей. Въ наиболѣе трудномъ положеніи находилась южная линія, хотя и богатая угольными мѣсторожденіями, но всегда рисковавшая остаться безъ топлива, въ случаѣ захвата непріятелемъ произведенныхъ управленіемъ дороги заготовокъ. По этимъ причинамъ съ самаго начала войны снабженіе топливомъ южной линіи привлекало наибольшее вниманіе управленія, которое озаботилось развитіемъ имѣвшихся уже въ шахтахъ и закладкою новыхъ. Были приняты мѣры къ болѣе широкой разработкѣ копей близъ станціи Чантуфу, годовая добыча на коихъ была доведена до 3.600.000 пудовъ, близъ станціи Куаньченцзы изслѣдованы два угольныхъ мѣсторожденія, гдѣ и начата добыча угля при помощи китайскихъ шахтъ въ количествѣ 100.000 пудовъ въ мѣсяцъ; открыто также мѣсторожденіе угля на восточной линіи, близъ станціи Уцзими, гдѣ заложены двѣ копи. Засимъ было рѣшено провести ширококолейную вѣтвь къ расположеннымъ въ 40 верстахъ отъ станціи Мукденъ Фушуньскимъ копямъ, принадлежавшимъ въ то время китайской компаніи Хуа-синъ-ли [1]). Помянутое угольное мѣсторожденіе по своей исключительной мощности признавалось наиболѣе важнымъ источникомъ, вслѣдствіе чего возникъ вопросъ объ увеличеніи его производительности. При обсужденіи этого вопроса въ Особомъ Совѣщаніи, въ февралѣ 1904 года, предполагалось усилить добычу угля на Фушуньскихъ копяхъ путемъ закладки на нихъ шахты, но, въ виду существовавшихъ въ то время опасеній, что копи эти могутъ попасть въ руки японцевъ, помянутое предположеніе не удостоилось Высочайшаго одобренія и разработка Фушуньскихъ копей продолжала производиться китайскимъ способомъ, причемъ Управляю-

[1]) Большинство акцій этой компаніи было сосредоточено въ рукахъ упомянутаго выше горнопромышленнаго товарищества.

щій дорогою заключилъ съ управленіемъ копей договоръ на поставку для нуждъ дороги въ 1904 году 8.000.000 пудовъ. Однако, управленіе Фушуньскихъ копей оказалось въ состояніи поставить всего лишь 3.000.000 пудовъ; съ отступленіемъ же нашей арміи отъ Ляояна, работы на копяхъ были пріостановлены [1]). Поэтому и вслѣдствіе опасенія, что, при указанныхъ условіяхъ, дѣло снабженія углемъ южной линіи окажется въ критическомъ положеніи, вновь былъ поставленъ на очередь вопросъ объ оборудованіи названныхъ копей для организаціи добычи по европейскому способу, съ передачей ихъ въ распоряженіе управленія. Въ виду сего 23-го декабря Министромъ Финансовъ было испрошено Высочайшее соизволеніе на устройство шахтъ, но начатыя въ этомъ направленіи работы были прекращены дальнѣйшими военными событіями.

Для обезпеченія своевременнаго поступленія на дорогу потребнаго ей количества угля, помимо постройки ширококолейной вѣтви къ Фушуню, были устроены такая же вѣтвь къ мѣсторожденію угля близъ Чантуфу (11 верстъ) и дековилевскій путь къ копямъ въ Куаньченцзы (28 верстъ).

Съ цѣлью обезпечить движеніе на отапливаемомъ углемъ западномъ участкѣ дороги, были приняты мѣры къ возможно широкому развитію добычи на Чжалайнорскихъ копяхъ. Добычу эту удалось, путемъ устройства новыхъ шахтъ и оборудованія второй копи, постепенно довести съ 4 до 30 милліоновъ пудовъ, чѣмъ не только удовлетворялись потребности западнаго отдѣленія дороги, но даже явилась возможность отпускать уголь для нуждъ Забайкальской дороги.

Для снабженія топливомъ восточной линіи и тѣхъ участковъ западной и южной, которые отапливались дровами, производилась усиленная разработка лѣсныхъ площадей на восточной линіи, а также

---

[1]) По прекращеніи работъ на копяхъ, желѣзнодорожной администраціей были приняты всѣ мѣры къ экстренной вывозкѣ имѣвшихся въ наличіи на названныхъ копяхъ 4.000.000 пудовъ угля; изъ нихъ къ началу декабря было вывезено на ст. Мукденъ и разъѣзды гужомъ 1.400.000 пудовъ угля и по вновь сооруженной вѣткѣ 1.100.000 пудовъ.

выдавались заказы подрядчикамъ на поставку дровъ изъ верховьевъ Сунгари и другихъ мѣстъ.

Немалую помощь въ этомъ дѣлѣ оказала Сунгарійская флотилія Общества. Участіе пароходовъ въ доставкѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ дало въ то же время возможность предоставить бо́льшее число поѣздовъ подъ войска и воинскіе грузы.

Изъ числа 19 пароходовъ, 3 катеровъ и 57 баржъ, составлявшихъ рѣчную флотилію Общества, въ навигацію 1904 года 4 парохода и 13 баржъ были переданы Обществу Краснаго Креста, причемъ баржи были приспособлены подъ плавучіе лазареты для эвакуаціи больныхъ и раненыхъ воинскихъ чиновъ; 6 пароходовъ съ 6-ю баржами находились въ распоряженіи Военнаго Вѣдомства, 3 парохода и 3 катера несли крейсерскую службу на р. Сунгари, 1 пароходъ совершалъ срочные товаро-пассажирскіе рейсы между Лошагоу и Гиринемъ, 3 баржи служили пристанями въ Харбинѣ, а оставшіеся 5 пароходовъ и 35 баржъ заняты доставкою въ Харбинъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ. Въ теченіе навигаціи 1904 года вывезено на судахъ Общества въ Харбинъ 9.741 куб. саж. дровъ, 50.607 бревенъ и 5.879 штукъ сутунковъ (короткія бревна), общимъ вѣсомъ 4.265.285 пудовъ.

Въ навигацію 1905 года Красному Кресту были переданы 1 пароходъ и 11 баржъ, Военному Вѣдомству 7 пароходовъ и 6 баржъ; крейсерскую службу несли 3 парохода и 3 катера; одинъ пароходъ находился на срочной линіи «Гиринь-Лошагоу» и одна баржа—подъ пристанью въ Харбинѣ. Остальные 7 пароходовъ и 41 баржа перевозили въ Харбинъ дрова и лѣсные матеріалы, а также камень изъ Сунгарійскаго каменнаго карьера. Всего въ теченіе навигаціи 1905 года перевезено въ Харбинъ: 16.726 куб. саж. дровъ, 34.657 бревенъ, 59.444 шпалъ (въ томъ числѣ 26.974 шпалы изъ Николаевска), 14.206 шт. досокъ, 2.803 сутунка и 4.786,47 куб. саж. камня вѣсомъ 10.579.865 пуд.

Но какъ въ каменноугольномъ дѣлѣ, такъ и при эксплоатаціи лѣсныхъ площадей, недостатокъ рабочихъ ставилъ управленіе дороги въ весьма трудное положеніе, такъ какъ на мѣстѣ ихъ совершенно нельзя было получить, а доставка изъ Россіи вызывала большія осложненія. Такъ, напримѣръ, при заключеніи договора съ партіей рабочихъ золо-

тыхъ пріисковъ Кокчарской системы, золотопромышленники названнаго района обратились съ жалобою къ Министру Внутреннихъ Дѣлъ, который, въ свою очередь, поддержалъ ихъ протестъ передъ Министромъ Финансовъ. Такой же случай повторился при попыткѣ найти рабочихъ на Уралѣ на Кизеловскихъ копяхъ, причемъ въ протестующей телеграммѣ владѣльцевъ, адресованной на этотъ разъ Министру Путей Сообщенія и имъ, конечно, не безъ основанія поддержанной, указывалось, что рабочіе всѣ на счету и не могутъ быть уступлены, такъ какъ изъ названныхъ копей добывается уголь для Пермской и Сибирской желѣзныхъ дорогъ. Съ большимъ трудомъ была набрана въ Галичѣ и отправлена въ маѣ 1904 года въ Маньчжурію для лѣсныхъ заготовокъ партія изъ 500 рабочихъ. Дальнѣйшая высылка русскихъ рабочихъ, въ виду повсемѣстнаго начала лѣтнихъ полевыхъ работъ и нежеланія рабочихъ ѣхать въ районъ военныхъ дѣйствій, оказалась невозможной. Въ виду сего, по соглашенію Министра Финансовъ съ Главнокомандующимъ, было для указанной цѣли прикомандировано къ Заамурской желѣзнодорожной бригадѣ нѣсколько командъ запасныхъ нижнихъ чиновъ [1]).

Правильность работъ по усиленію Китайской дороги кромѣ такихъ постоянныхъ причинъ, какъ замедленіе въ доставкѣ укладочнаго матеріала и подвижного состава, нарушалась еще мгновеннымъ измѣненіемъ всѣхъ условій съ возникновеніемъ боевъ. Въ эти періоды все подчинялось исключительно интересамъ данной минуты и въ общей лихорадочной дѣятельности бросались текущія работы, чтобы безраздѣльно посвятить все напряженіе силъ вновь наступившему рѣшающему событію. Въ этихъ случаяхъ измѣнялось обыкновенно господствующее направленіе поѣздовъ: усиленная отправка санитарныхъ поѣздовъ, а также эвакуація станцій при отступленіи, часто дѣлали движеніе на сѣверъ болѣе интенсивнымъ, чѣмъ движеніе съ сѣвера на югъ.

Отступленія русской арміи вызвали необходимость постепенно эвакуировать станціи южной линіи, причемъ, съ оставленіемъ Дашицяо и Инкоу, армія оказалась совершенно отрѣзанной отъ портовъ Южной

---

[1]) Всего было прикомандировано 1.321 запасныхъ.

Маньчжуріи. Эвакуація желѣзнодорожныхъ станцій должна была производиться по слѣдующему плану: сначала подготовлялось къ вывозу самое необходимое дорожное и личное имущество, затѣмъ вывозились стрѣлки и телеграфные аппараты, кромѣ одного, который долженъ былъ слѣдовать съ послѣднимъ поѣздомъ для включенія съ сѣверомъ; телеграфные провода и батареи уничтожались, путь и мосты оставлялись безъ поврежденій, излишній уголь сжигался.

Такъ какъ рѣшеніе оставить тотъ или иной участокъ дороги иногда становилось извѣстнымъ администраціи ея лишь въ самый день эвакуаціи, то въ подобныхъ случаяхъ возможность строго планомѣрной работы по эвакуаціи исключалась. Особенно запоздали распоряженія по эвакуаціи Дашицяо и Инкоу; послѣдовавшій 10-го іюля приказъ объ оставленіи Инкоу засталъ на этой станціи болѣе 400 вагоновъ для успѣшной вывозки которыхъ пришлось задержать всѣ вышедшіе изъ Ляояна на югъ поѣзда, за исключеніемъ одного поѣзда съ снарядами и мѣшками для укрѣпленій позицій у Хайчена. Положеніе осложнялось тѣмъ, что, одновременно съ оставленіемъ участка южной линіи Дашицяо-Хайченъ, эвакуировалась также строившаяся отъ Хайчена вѣтвь на Корею.

Что касается Ляояна, то, хотя распоряженіе объ эвакуаціи его послѣдовало еще 22-го іюля, но 7-го августа Командующій арміей предупреждалъ, что, съ приходомъ 5-го Сибирскаго и 1-го Армейскаго Корпусовъ, вѣроятенъ переходъ въ наступленіе, а потому дорога должна быть готова къ возстановленію станціонныхъ зданій, путей и мостовъ. Въ то же время Начальникъ Полевого Дорожнаго Управленія потребовалъ заготовки матеріаловъ для возстановленія линіи на южныхъ, занятыхъ непріятелемъ, станціяхъ. Послѣ отправки на сѣверъ, съ 22-го іюля [1]) по 19-е августа, громаднаго количества грузовъ, на станціи все еще оставалось 1.500 груженныхъ вагоновъ. Въ это время шелъ уже бой и на дорогу стали поступать предназначенные къ эвакуаціи раненые. 19-го августа, въ 11 часовъ вечера, было получено приказаніе очистить Ляоянъ къ 12-ти часамъ слѣдующаго дня. Начавшаяся въ

---

[1]) Т. е. со дня распоряженія объ эвакуаціи Ляояна.

12 часовъ ночи эвакуація затруднялась непрерывнымъ движеніемъ поѣздовъ южнаго направленія съ эшелонами и боевыми снарядами. Въ одну эту ночь прибыло и разгружено шесть эшелоновъ. Поѣзда со снарядами подавались на позиціи непосредственно агентами дороги, а когда снаряды всѣ вышли, то изъ Харбина было отправлено 8 экстренныхъ поѣздовъ, сопровождаемыхъ ревизорами движенія. Приэтомъ вагоны со снарядами непосредственно прицѣплялись къ паровозу, хотя, по правиламъ, паровозъ долженъ быть отдѣленъ отъ перваго вагона со снарядами семью вагонами съ безопаснымъ грузомъ. Но въ данномъ случаѣ срочность дѣла исключала заботы о соблюденіи мѣръ безопасности. Такіе поѣзда останавливали эвакуацію и, слѣдуя безъ всякихъ задержекъ, пробѣгали разстояніе отъ Харбина до Ляояна въ 26 часовъ. Въ свою очередь, и эвакуація 1.500 вагоновъ разныхъ грузовъ и около 15.000 раненыхъ не могла производиться иначе, какъ только отправкой поѣздовъ пакетами, на десятиминутномъ разстояніи одинъ за другимъ.

На слѣдующій день, 20-го августа, въ 1 часъ 15 минутъ дня, на станціи Ляоянъ, гдѣ оставалось еще 8 поѣздовъ, разорвался первый японскій снарядъ. Служащіе дороги работали подъ артиллерійскимъ огнемъ противника до 6-ти часовъ вечера. Послѣднимъ оставилъ Ляоянъ начальникъ станціи Барановъ, благодаря распорядительности и храбрости котораго были вывезены находившіеся на станціи за южнымъ семафоромъ 4 вагона съ пироксилиномъ [1]).

Въ связи съ очищеніемъ Ляояна началась спѣшная эвакуація Янтайскихъ копей. Въ двухъ-трехъ верстахъ отъ Янтая шелъ бой, копи были уже сожжены, эвакуація заканчивалась; санитары отступили, госпитали свернулись. Въ это время выяснилось, что на копяхъ есть раненые. Тотчасъ были выброшены всѣ вещи изъ оставшихся поѣздовъ и служащіе дороги (стрѣлочники, машинисты, сторожа и проч.) по собственной иниціативѣ отправились на копи и вывезли оттуда 25 вагоновъ съ неперевязанными ранеными.

24-го августа, при общемъ отступленіи арміи отъ Янтая, къ станціи прибылъ изъ Ляояна обозъ съ понтонами. Такъ какъ для погрузки

[1]) Барановъ награжденъ знакомъ отличія Военнаго Ордена.

понтоновъ вагоновъ уже не было, то, несмотря на невѣроятно трудныя условія и забитость Мукдена, передъ южнымъ семафоромъ котораго стояло 9 поѣздовъ съ ранеными, въ Янтай были доставлены 30 платформъ, на которыхъ понтоны и были отправлены въ 4 часа утра 25-го августа, когда съ минуты на минуту ожидалось прибытіе японцевъ.

Эвакуаціи станціи Шахэ, также какъ и очищенію Ляояна, предшествовалъ цѣлый рядъ мѣропріятій, указывающій на переходъ нашей арміи въ наступленіе. Такъ, на совѣщаніи 10-го сентября, состоявшемся въ Мукденѣ подъ предсѣдательствомъ Начальника Военныхъ Сообщеній, было рѣшено сдѣлать запасъ матеріаловъ для возстановленія занятой японцами линіи. Это постановленіе получило 13-го сентября подтвержденіе Главнокомандующаго, вмѣстѣ съ приказаніемъ имѣть на головномъ участкѣ неприкосновенный запасъ телеграфныхъ аппаратовъ и телеграфныхъ принадлежностей на весь участокъ Мукденъ—Портъ-Артуръ. Вслѣдствіе сего часть матеріаловъ для возстановленія линіи до Портъ-Артура была выслана къ 27-му сентября и уже послѣдовало назначеніе агентовъ для открытія станцій: Янтай, Ляоянъ и Айшань-чжуанъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по распоряженію военныхъ властей, управленіемъ дороги былъ возстановленъ мостъ черезъ р. Шахэ. Хотя 30-го сентября началась эвакуація станціи Шахэ, но Начальникъ Военныхъ Сообщеній и Начальникъ Полевого Дорожнаго Управленія продолжали требовать ускоренія высылки матеріаловъ для возстановленія южной линіи.

Съ наступленіемъ Мукденскихъ боевъ начались особенно усиленныя воинскія перевозки, причемъ поѣзда со снарядами и различными интендантскими грузами подавались ежедневно срочными поѣздами на протяженіи всей Фушуньской вѣтки, а многочисленныя воинскія части, въ виду предполагавшагося рѣшительнаго наступленія противника на нашъ лѣвый флангъ, перебрасывались по вѣтвямъ экстренными поѣздами съ запада на востокъ. На ближайшихъ къ боямъ остановочныхъ пунктахъ управленіемъ дороги были устроены бараки, общею площадью 3.000 кв. саж., для временнаго помѣщенія раненыхъ, доставлявшихся съ мѣста боя; при баракахъ имѣлись операціонныя, пере-

вязочныя и помѣщенія для персонала [1]). Раненые, прежде ихъ эвакуаціи на сѣверъ, помѣщались въ указанные бараки, получали первоначальную помощь, а затѣмъ все, что прибывало въ баракъ за день, отправлялось съ поѣздами ночью, а все, что поступало ночью, отправлялось въ теченіе дня. Такимъ порядкомъ ежедневно вывозилось изъ Мукдена до 3—4 тысячъ человѣкъ [2]).

22-го ферваля началась эвакуація управленій войскъ, а 24-го числа изъ Мукдена на сѣверъ было отправлено 17 поѣздовъ съ ранеными, 3 поѣзда съ осадной артиллеріей, причемъ всѣ эти поѣзда проходили черезъ разъѣздъ № 97 (9 верстъ сѣвернѣе Мукдена) подъ выстрѣлами дѣйствовавшей съ запада арміи Ноги. Вечеромъ того же 24-го февраля было получено приказаніе эвакуировать Мукденъ къ 5 часамъ утра слѣдующаго дня. Въ это время въ Мукденѣ находилось 1.670 вагоновъ, что соотвѣтствовало 33 поѣздамъ, для которыхъ не хватало 16 паровозовъ. Въ ту же ночь была доставлена на станцію Мукденъ осадная артиллерія, 6-ти дюймовыя пушки и снаряды въ количествѣ около 40 вагоновъ. Все это было полностью погружено благодаря исключительной энергіи станціонныхъ служащихъ, такъ какъ, при загроможденіи станціи, требовалось использовать каждую минуту, чтобы не оставить къ утру ни грузовъ, ни раненыхъ.

Пришлось перейти къ способу отправки поѣздовъ пачками и къ такому же способу возвращенія паровозовъ, которые, будучи сцѣпленными по два, возвращались тоже пачками, на пятиминутномъ разстояніи пара за парой. Послѣднія 4 пары паровозовъ прибыли въ Мук-

---

[1]) Работы по постройкѣ бараковъ производились безостановочно до послѣдняго дня боевъ.

[2]) Насколько напряженно приходилось работать дорогѣ въ тяжелые дни боевъ можно судить по тому, что, какъ видно изъ приказа Генералъ-Адъютанта Куропаткина отъ 17 октября 1904 г. (№ 747), въ періодъ съ 25 сентября по 11 октября того же года съ полей сраженій вывезено въ тылъ раненыхъ и больныхъ 1.026 офицеровъ и 32.306 нижнихъ чиновъ. Вывозка эта производилась спеціально оборудованными 8-ью постоянными и 10-ью временными санитарными поѣздными составами, количество каковыхъ во врема боевъ значительно увеличивалось.

денъ въ 3 часа 5 минутъ ночи, а послѣдній поѣздъ отошелъ въ 7 часовъ 45 минутъ утра, когда въ 3-хъ верстахъ южнѣе Мукдена показалась уже японская пѣхота. Всего въ теченіе ночи было отправлено шестью пачками 33 поѣзда. Ночь была темная, пасмурная, чуть моросилъ дождь. Поѣзда шли другъ за другомъ въ разстояніи 5-ми минутъ, безъ всякаго освѣщенія, такъ какъ японская артиллерія стояла въ 4-хъ верстахъ на западѣ вдоль пути отъ Мукдена до разъѣзда № 97 и каждый разъ поѣзда подвергались обстрѣлу, коль скоро показывались ихъ огни. Машинисты ѣхали безъ сигналовъ, но для этого имъ пришлось висѣть на подножкахъ паровоза, прислушиваясь къ движенію предыдущаго поѣзда. Всѣ вагоны и раненые были вывезены, за исключеніемъ оставленныхъ въ госпиталяхъ около 800 человѣкъ тяжело раненыхъ.

Три запасныхъ поѣзда съ порожними вагонами слѣдовали сзади нашей арміи и подбирали раненыхъ. При этихъ поѣздахъ шли 2 поѣзда со снарядами для снабженія артиллерійскихъ парковъ и ротныхъ двуколокъ. Такъ съ боемъ слѣдовали до Тѣлина, куда прибыли 27-го числа. При загроможденіи всѣхъ станцій до Гунчжулина и вслѣдствіе уничтоженія пожаромъ интендантскихъ запасовъ, пришлось въ Гунчжулинѣ, Чантуфу и Кайюанѣ грузить продовольствіе и посылать поѣзда на югъ, причемъ для ихъ пропуска черезъ всѣ попутныя станціи приходилось на каждой изъ нихъ выводить за семафоръ по 4—6 поѣздовъ, впускать продовольственный поѣздъ на станцію, вновь перегонять всѣ эти поѣзда за другой семафоръ и выпускать продовольственный поѣздъ.

Служащіе дороги съ 11-го по 25-е февраля въ Мукденѣ дежурили безсмѣнно, никто не раздѣвался, спали 2—3 часа въ сутки. Маневры въ Мукденѣ 5-ю паровозами производились со скоростью до 30 верстъ. Въ періодъ отъ 25-го февраля по 14-е марта эвакуированы всѣ станціи отъ Хушитая до Шуаньмяоцзы включительно.

Таковы были условія, при которыхъ приходилось работать Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и одновременно съ этимъ непрерывно развивать свою провозную способность. Условія эти были настолько исключительны, что совершенно выдѣляли эту дорогу отъ прочихъ звеньевъ Великаго Сибирскаго пути.

*

Въ то время, какъ главная работа Сибирской и Забайкальской дорогъ заключалась въ передачѣ сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ въ опредѣленномъ заранѣе, въ соотвѣтствіи съ провозной ихъ способностью, количествѣ,—Китайская дорога должна была не только исполнять эту работу, но и удовлетворять громаднымъ требованіямъ въ отношеніи мѣстныхъ воинскихъ перевозокъ, находившихся въ полной зависимости отъ хода военныхъ событій. Уже въ ноябрѣ 1904 года Намѣстникъ, возбуждая вопросъ о проложеніи второй колеи на южной линіи, указывалъ, что, кромѣ сквозныхъ поѣздовъ, прибывавшихъ изъ Европейской Россіи, на Китайской дорогѣ должно обращаться не менѣе 8 паръ въ сутки мѣстныхъ поѣздовъ. Будучи вообще весьма значительнымъ, мѣстное движеніе въ такіе моменты, какъ, напримѣръ, Мукденскій бой,—когда воинскія части неоднократно перебрасывались съ одного фланга на другой,—достигало высшихъ предѣловъ. Перевозя безъ отказа все, что ей предъявлялось, дорога работала черезъ силу, а такая форсированная дѣятельность, несомнѣнно, отражалась неблагопріятно на общей работѣ дороги. Тяжелое положеніе дороги осложнялось еще тѣмъ обстоятельствомъ, что на ней, какъ конечномъ звенѣ коммуникаціонной линіи дѣйствующей арміи, производилась разгрузка всего громаднаго количества прибывающихъ для нуждъ арміи грузовъ, высадка войскъ, а также нагрузка и сортировка эвакуируемыхъ раненыхъ.

Но различіе задачъ, выпавшихъ на долю Китайской дороги и Сибирскихъ дорогъ, не исчерпывается областью чисто желѣзнодорожной дѣятельности.

Обладая прекрасно организованной рабочей силой и опытными руководителями, а также обширными запасами строительныхъ и прочихъ матеріаловъ, Китайская Восточная желѣзная дорога явилась громаднымъ подспорьемъ для осуществленія всевозможныхъ, необходимыхъ для военныхъ нуждъ, работъ и сооруженій, какъ въ предѣлахъ желѣзнодорожной территоріи, такъ и внѣ ея. Помянутыя работы, изъ коихъ многія не имѣли прямого отношенія къ желѣзной дорогѣ, должны были быть исполнены распоряженіемъ и средствами Военнаго Вѣдомства, но, въ виду указанныхъ условій, поручались военными властями дорогѣ.

Среди этихъ работъ, на общую сумму около 25 милліоновъ рублей, одно изъ видныхъ мѣстъ занимаетъ прокладка стратегическихъ вѣтвей, а также устройство мостовъ на рѣкахъ Хунхэ, Лялинхэ и Сунгари I для пропуска воинскихъ частей и обозовъ. На десяти станціяхъ устроены и оборудованы этапные пункты, на шести станціяхъ—военные госпитали, на 14—крытыя платформы для интендантскихъ грузовъ, на 17-ти станціяхъ воинскія платформы и, кромѣ того, 6 пакгаузовъ для нуждъ интендантскаго вѣдомства. Помимо віадуковъ, бонныхъ загражденій для мостовъ, караульныхъ помѣщеній, хлѣбопекаренъ, бань и пр., управленіемъ дороги производились работы по приспособленію для Военнаго Вѣдомства различныхъ зданій дороги, особенно въ Харбинѣ, гдѣ въ зданіяхъ желѣзнодорожнаго управленія, коммерческихъ училищъ, желѣзнодорожной гостиницѣ, пассажирскихъ зданіяхъ и проч. были размѣщены Штабы Окружныхъ Управленій, госпитали и т. д.

Изъ вѣтвей, строившихся для военныхъ цѣлей, наиболѣе значительною является вѣтвь отъ ст. Хайченъ къ р. Ялу, протяженіемъ 236 верстъ. Для постройки означенной вѣтви управленіемъ дороги былъ образованъ особый штатъ. Постройка вѣтви требовала подвоза строительныхъ грузовъ къ Хайчену въ размѣрѣ 30—35 вагоновъ въ сутки. Необходимые для помянутой вѣтви 270 верстъ рельсовъ со скрѣпленіями, 130 стрѣлокъ и прочіе путевыя принадлежности и инструменты были экстренно заказаны Правленіемъ и высланы въ Маньчжурію. Земляныя работы, начатыя въ апрѣлѣ 1904 года, были уже исполнены на протяженіи свыше 50-ти верстъ, когда 15-го іюля пришлось прекратить ихъ по военнымъ обстоятельствамъ.

Изъ прочихъ вѣтвей, имѣвшихъ стратегическое значеніе, заслуживаютъ быть отмѣченными вѣтви на Фушунь и Даваньганьпу, общимъ протяженіемъ 83 версты, которыя во время Мукденскихъ боевъ сыграли очень большую роль. Въ періодъ, непосредственно предшествовавшій Мукденскимъ боямъ, управленіемъ дороги были также проложены вѣтки для осадной артиллеріи, протяженіемъ около 3-хъ верстъ.

Для удовлетворенія громадной потребности въ телеграфныхъ сношеніяхъ какъ на самомъ театрѣ военныхъ дѣйствій, такъ и съ Рос-

сіей администраціей дороги въ теченіе войны были подвѣшены четыре новыхъ провода, причемъ, въ виду невозможности подвѣсить всѣ дополнительные провода безъ перемѣны телеграфныхъ столбовъ дороги, пришлось для этой цѣли установить вторую параллельную линію столбовъ. Только благодаря помянутымъ мѣрамъ представилось возможнымъ выполнить возложенную на телеграфъ дороги колоссальную работу.

Помимо выполненія чисто строительныхъ работъ, желѣзнодорожной администраціи пришлось оказывать широкое содѣйствіе Военному Вѣдомству въ дѣлѣ устройства жизни войскъ.

Въ самомъ началѣ войны, по требованію Намѣстника, управленіемъ дороги были отведены въ Харбинѣ для нуждъ войскъ и воинскихъ учрежденій 8.000 кв. саж., но, помимо этого, помѣщенія отводились также на линіи дороги. Количество отведенныхъ для нуждъ войскъ и военныхъ учрежденій помѣщеній Общества въ теченіе войны прогрессивно возрастало и къ концу 1904 года превышало 30.000 кв. саж. Равнымъ образомъ, были предоставлены военнымъ и морскимъ властямъ дома, склады и пристани, возведенные Обществомъ на принадлежащемъ ему участкѣ во Владивостокѣ и на мысѣ Эгершельдъ.

Интересы дороги и ея служащихъ отводились на второй планъ; послѣдніе выселялись изъ своихъ квартиръ въ фанзы, бараки, временныя помѣщенія, часть коихъ пришлось построить вновь. Для военныхъ нуждъ приспособлялись незаконченныя еще зданія, а равно рѣчныя баржи, и производилась въ широкихъ размѣрахъ постройства новыхъ различныхъ помѣщеній и устройствъ. Дорога же снабжала военныя учрежденія и части топливомъ для отопленія отведенныхъ помѣщеній и приготовленія пищи, а также во многихъ случаяхъ и освѣтительными средствами.

Въ районѣ дороги, въ мѣстахъ скопленія и слѣдованія войскъ и особенно въ мѣстѣ наибольшаго сосредоточенія военныхъ учрежденій и госпиталей—Харбинѣ, представлялось настоятельно необходимымъ принять мѣры къ предупрежденію возникновенія эпидемій, которыя, въ случаѣ распространенія, могли оказаться гибельными для всей арміи. Задача эта всецѣло лежала на обязанности администраціи дороги. Въ сихъ видахъ послѣднею, прежде всего, былъ произведенъ цѣлый рядъ

мѣръ по улучшенію санитарныхъ условій Харбина и линіи, какъ-то: по устройству стоковъ, отводныхъ канавъ, свалочныхъ мѣстъ и колодцевъ, улучшенію и развитію временной водопроводной сѣти, замощенію и исправленію улицъ и проч.

Такъ какъ территорія дороги въ мѣстахъ слѣдованія и сосредоточенія войсковыхъ частей постоянно загрязнялась, то приходилось производить усиленную очистку и дезинфекцію означенной территоріи. На многихъ станціяхъ дороги устроены спеціальныя полевыя отхожія мѣста. Управляющимъ дорогой изданъ цѣлый рядъ обязательныхъ постановленій, направленныхъ къ благоустройству и оздоровленію Харбина и прочнхъ населенныхъ пунктовъ на линіи, съ возложеніемъ на арендаторовъ участковъ различныхъ повинностей по улучшенію санитарныхъ условій и проч., были учреждены санитарный исполнительный комитетъ въ Харбинѣ и санитарныя подкоммиссіи на линіи. Харбинъ раздѣленъ на нѣсколько санитарныхъ участковъ, съ назначеніемъ для ихъ обслуживанія спеціальныхъ врачей, фельдшеровъ и санитаровъ. Особенно важное значеніе имѣло устройство на станціяхъ дороги въ большомъ количествѣ особыхъ, усовершенствованныхъ водогрѣекъ (системы Борю) для снабженія слѣдовавшихъ въ поѣздахъ воинскихъ чиновъ кипяткомъ. Несмотря на громадное скопленіе въ районѣ дороги войскъ и госпиталей и на то обстоятельство, что эпидеміи представляютъ въ Маньчжуріи обычное явленіе, помянутый районъ удалось предохранить отъ эпидеміи. Имѣвшіе мѣсто въ сентябрѣ 1905 года на прилегающемъ къ Забайкалью участкѣ случаи заболѣванія чумой быстро пресѣчены энергичными мѣрами.

Не малую услугу оказало также Военному Вѣдомству управленіе дороги въ различныхъ отрасляхъ, требовавшихъ посредничества между арміей и мѣстнымъ населеніемъ.

Такъ, въ виду незнакомства чиновъ интендантства съ мѣстными условіями и, главнымъ образомъ, съ обычаями мѣстнаго населенія, управленіе дороги, по порученію Главнокомандующаго, приняло цѣлый рядъ мѣръ для содѣйствія интендантству по заготовкѣ продовольствія и фуража и организаціи подвозки продовольственныхъ продуктовъ къ линіи желѣзной дороги, съ каковою цѣлью организовало въ Харбинѣ

при коммерческой части дороги особый отдѣлъ, вѣдавшій заготовками продуктовъ, и двѣ экспедиціи въ богатыя продовольственными продуктами мѣстности—Бодунэ и Гиринь.

При такой организаціи и дѣятельности опытныхъ, знающихъ мѣстность и обычаи мѣстнаго населенія агентовъ, дорога, несмотря на многія неблагопріятныя условія (обстоятельства военнаго времени, полную неустойчивость цѣнъ и значительное колебаніе курса русскаго рубля), съ начала мобилизаціи до послѣдняго сраженія заготовила для интендантства болѣе 10 милліоновъ пудовъ продуктовъ и поставила для арміи до 1.300.000 мѣшковъ.

Главный Начальникъ Тыла Арміи, въ приказѣ по войскамъ отъ 16-го іюля 1905 года за № 488, слѣдующимъ образомъ охарактеризовалъ дѣятельность коммерческой части дороги:

«Съ самаго начала военныхъ дѣйствій и до настоящаго времени Завѣдывающій Коммерческой Частью Китайской Восточной желѣзной дороги оказывалъ весьма существенныя услуги дѣлу обезпеченія продовольствіемъ дѣйствующихъ Армій. Когда наши отношенія съ Японіей достигли особаго напряженія и вслѣдствіе этого возникла необходимость срочнаго обезпеченія Портъ-Артура продовольствіемъ, г. Лазаревъ, вполнѣ оцѣнивая всю серьезность этой задачи, оказалъ самое горячее содѣйствіе Интендантству въ сосредоточеніи въ Портъ-Артурѣ необходимыхъ количествъ провіанта и зернового фуража, благодаря чему явилась возможность еще въ первый мѣсяцъ войны обезпечить гарнизонъ крѣпости исчисленнымъ для него запасомъ этихъ продуктовъ. По мѣрѣ увеличенія численности нашей Арміи на театрѣ войны и соотвѣтственнаго увеличенія потребности въ запасахъ продовольствія, Завѣдывающій Коммерческою Частью продолжалъ оказывать Интендантству самое широкое содѣйствіе въ сосредоточеніи необходимыхъ запасовъ; при посредствѣ руководимой имъ Коммерческой Части Китайской Восточной желѣзной дороги было закуплено для нуждъ Арміи до 10 милліоновъ разныхъ продуктовъ на сумму около 10-ти милліоновъ рублей».

Засимъ заслуживаетъ вниманія дѣятельность особаго отдѣла дороги, на обязанности коего лежало сношеніе съ китайскими властями

и населеніемъ и веденіе судебныхъ дѣлъ въ желѣзнодорожномъ смѣшанномъ судѣ (Цзяо-шэ-цзюй).

Съ объявленіемъ войны возникъ цѣлый рядъ сложныхъ вопросовъ, вызванныхъ военными нуждами и касавшихся занятія подъ укрѣпленныя позиціи земельныхъ участковъ, на которыхъ прежде воздѣлывались поля, запрещенія населенію посѣвовъ гаоляна вблизи линіи желѣзной дороги, отчужденія земель подъ военныя желѣзныя и грунтовыя дороги и, наконецъ, требованія отъ населенія заготовокъ фуража, провіанта, лошадей, рогатаго скота для нуждъ арміи, въ то самое время, когда Пекинскимъ Правительствомъ былъ разосланъ цзянъцзюнямъ строжайшій указъ о соблюденіи нейтралитета. Всѣ эти нахлынувшіе вопросы крайне осложняли работу отдѣла сношеній, отвлекая его агентовъ въ продолжительныя командировки и ослабляя штатъ служащихъ, которые должны были нести увеличившуюся работу въ смѣшанныхъ судахъ и его отдѣленіяхъ по разбору дѣлъ о лицахъ, подозрѣваемыхъ въ шпіонствѣ, въ посягательствѣ на порчу желѣзной дороги, въ хунхузничествѣ и пр.

По мѣрѣ развитія военныхъ дѣйствій многіе туземцы, принужденные покинуть свои селенія, переходили на земли дороги. Вслѣдствіе этого на полосѣ отчужденія значительно увеличился контингентъ китайскаго населенія, среди котораго было не мало бродячаго элемента, что также отразилось на усиленіи работы смѣшанныхъ судовъ. Кромѣ того, многихъ китайцевъ военныя власти задерживали на позиціяхъ, какъ лицъ неизвѣстныхъ, и всѣхъ задержанныхъ сотнями препровождали на сѣверъ, въ тылъ армій, откуда они направлялись въ смѣшанные суды дороги.

Численность подсудимыхъ, по законченнымъ въ первое полугодіе 1905 года дѣламъ, въ смѣшанномъ желѣзнодорожномъ судѣ по одной только Гириньской провинціи достигла 2.886 человѣкъ, причемъ въ это число не включены арестованные по разнымъ случаямъ китайцы, которыхъ удавалось, путемъ немедленнаго разбора, освобождать изъ подъ стражи. Къ послѣдней категоріи относились лица, задержанныя за хожденіе по путямъ желѣзной дороги, за праздношатательство, нищенство и лица неизвѣстныя. Присылка такихъ лицъ въ смѣшанные суды

производилась ежедневно десятками. По разборѣ дѣлъ этого рода, задержанныхъ людей обыкновенно переводили подъ надзоръ и на попеченіе китайскихъ властей, но вести имъ особую запись, за массой болѣе сложной работы, не представлялось возможнымъ.

Съ объявленіемъ войны, мѣстное населеніе и мѣстные торговые круги были крайне встревожены, паника готова была охватить всѣхъ китайцевъ, работавшихъ на дорогѣ, курсъ рубля сильно упалъ. Для успокоенія умовъ представители желѣзнодорожныхъ смѣшанныхъ судовъ съ большимъ успѣхомъ выступили передъ населеніемъ съ цѣлымъ рядомъ прокламацій, имѣвшихъ цѣлью удержать китайцевъ-рабочихъ отъ бѣгства и упорядочить курсъ нашего рубля. Наконецъ, отдѣлу сношеній приходилось почти ежедневно оказывать войсковымъ частямъ услуги по ихъ расквартированію въ китайскихъ фанзахъ, по найму и размѣщенію рабочихъ для постройки фортовъ, по розыску надежныхъ подрядчиковъ и пр.

Изъ болѣе сложныхъ работъ, вызванныхъ обстоятельствами военнаго времени, кои были исполнены другими отдѣлами управленія дороги [1]), обращаютъ на себя вниманіе съемки и отчужденія земель для устройства военной желѣзнодорожной линіи отъ Хайчена, для проложенія угольныхъ вѣтвей на Фушунь (69 верстъ) и Тяоцзятунь (30 верстъ), для устройства фортовъ у моста черезъ р. Лялинхэ и пр. Одна съемка была произведена подъ Харбиномъ, гдѣ пришлось обслѣдовать площадь свыше 50 верстъ для устройства фортовъ вокругъ города. Засимъ были произведены изысканія и съемка плановъ трехъ грунтовыхъ дорогъ вдоль желѣзнодорожной линіи между Харбиномъ и Мукденомъ, общимъ протяженіемъ около 1.400 верстъ, съ составленіемъ картъ масштаба 2 версты въ дюймѣ и подробнаго плана [2]). Чтобы судить о

[1]) Отдѣлами по отчужденію и эксплоатаціи земель.

[2]) При этомъ была составлена вѣдомость попорченныхъ частновладѣльческихъ посѣвовъ. На обязанности названныхъ отдѣловъ дороги лежало также уничтоженіе посѣвовъ гаоляна вдоль южной линіи между ст. Харбинъ и Ляоянъ на протяженіи около 560 вер., при ширинѣ полосы, въ среднемъ, около 240 саж., что составляетъ площадь около 28.000 десятинъ. На оплату попорченныхъ посѣвовъ отдѣлами Китайской Восточной желѣзной дороги было изготовлено болѣе 10.000 документовъ.

величинѣ этой послѣдней работы достаточно указать, что подробный планъ этихъ дорогъ имѣетъ въ длину болѣе 350 саженъ.

Управленіемъ дороги издана въ переводѣ на русскій языкъ китайская карта всей Хэйлунцзянской провинціи, подлинникъ которой былъ снятъ китайскими топографами инструментальнымъ способомъ. При близкомъ разсмотрѣніи и по повѣркѣ нѣкоторыхъ участковъ этой карты, она являлась почти единственной хорошей картой изъ имѣвшихся у насъ картъ Маньчжуріи этого района. По отзыву Штаба Главнокомандующаго, этотъ «тщательно выполненный трудъ явился цѣннымъ вкладомъ по освѣщенію мѣстности картографическимъ матеріаломъ [1]).

Въ исторіи войнъ не было и едва ли повторится столь широкое использованіе желѣзнодорожной администраціи въ качествѣ разносторонняго помощника арміи. Въ то же время едва ли другая война можетъ дать столько поучительнаго матеріала въ области сотрудничества командnаго состава арміи и органовъ желѣзной дороги.

Первое условіе, нарушавшее стройность дѣятельности желѣзной дороги, было упомянутое выше отсутствіе общаго плана, который могъ бы сообщить дѣлу развитія Китайской Восточной желѣзной дороги характеръ хотя и форсированной, но, по возможности, планомѣрной и, слѣдовательно, наиболѣе продуктивной работы. Отсутствіе подобнаго плана дало картину судорожнаго движенія: періоды необычайно напряженной работы смѣнялись простоемъ подвижного состава. Въ моментъ наивысшаго напряженія дороги оно было не только вредно, но и чрезвычайно рисковано, такъ какъ грозило полнымъ нарушеніемъ правильнаго движенія. Въ этомъ отношеніи наибольшему риску подвергалась южная линія, являвшаяся важнѣйшей артеріей, обезпечивающей существованіе милліонной арміи.

Но даже и при отсутствіи общаго плана, работа желѣзной дороги могла не претерпѣвать рѣзкихъ нарушеній, если бы строго соблюдалась согласованность дѣйствій. Преобладающая роль Военнаго Вѣ-

---

[1]) Письмо Начальника Штаба Главнокомандующаго отъ 6-го іюня 1905 года (№ 6849).

домства во время войны представляла собою явленіе вполнѣ нормальное, но организація военной власти, призванной господствовать надъ дорогою, а также степень ея вмѣшательства въ желѣзнодорожное хозяйство, требовала опредѣленной регламентаціи.

Съ этой точки зрѣнія слѣдуетъ признать, что на Китайской дорогѣ работа протекла въ наиболѣе тяжелыхъ условіяхъ.

Этому прежде всего не мало способствовало нѣкоторое недоброжелательство Военнаго Вѣдомства къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, зародившееся еще въ строительный ея періодъ, когда бывшій Военный Министръ, Генералъ-Адъютантъ Куропаткинъ настойчиво проводилъ мысль о необходимости широкаго участія военныхъ представителей въ постройкѣ и въ эксплоатаціи названной дороги. Это стремленіе къ опекѣ надъ дорогой встрѣчало энергичное противодѣйствіе Министерства Финансовъ, которое опасалось, что агрессивный курсъ политики Россіи на Дальнемъ Востокѣ можетъ выразиться еще ярче, если Военное Вѣдомство приметъ близкое участіе въ постройкѣ и эксплоатаціи дороги, проводимой на чужой территоріи. Такимъ образомъ, недоброжелательное отношеніе Военнаго Вѣдомства къ дорогѣ имѣло свою исторію. Съ учрежденіемъ Намѣстничества и подчиненіемъ ему Китайской дороги основанія къ антагонизму, повидимому, должны были бы отпасть. Тѣмъ не менѣе, если не самъ Намѣстникъ, то лица его Штаба не оставляли враждебной къ дорогѣ позиціи и доходили, напримѣръ, до того, что, узнавъ изъ представленныхъ имъ управленіемъ дороги вѣдомостей о необходимости смѣнить много шпалъ, вмѣняли этотъ текущій ремонтъ полотна въ вину всей старшей желѣзнодорожной администраціи, какъ будто срокъ службы шпалъ могъ зависѣть отъ воли администраціи, а не обусловливался естественными законами. Самъ Намѣстникъ находился подъ вліяніемъ неосновательныхъ обвиненій по адресу Китайской дороги. Такъ, въ тревожной телеграммѣ 28-го октября 1903 года на имя Управлявшаго Министерствомъ Финансовъ, Намѣстникъ указывалъ, что «по даннымъ Завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ, въ случаѣ усиленнаго воинскаго движенія, окажется возможнымъ имѣть воинскихъ поѣздовъ по западному и восточному участкамъ лишь по три пары въ сутки и по

южному четыре. Въ случаѣ осложненій на Дальнемъ Востокѣ, нашъ успѣхъ или неудача будетъ зависѣть почти всецѣло отъ провозоспособности желѣзныхъ дорогъ; поэтому представляется настоятельная необходимость въ принятіи неотложныхъ мѣръ къ тому, чтобы провозоспособность Китайской Восточной желѣзной дороги была поднята до наивысшей степени. Въ настоящее время, не говоря уже о незначительности общей провозоспособности этой дороги, южный ея участокъ не въ состояніи пропустить даже и тѣхъ шести поѣздовъ, которые будутъ прибывать съ западной и восточной вѣтвей. Такимъ образомъ въ Харбинѣ произойдетъ неминуемо огромное скопленіе войскъ и грузовъ».

Хотя Управлявшій Министерствомъ Финансовъ опровергнулъ приведенныя въ телеграммѣ Намѣстника данныя, сообщивъ, что пропускная способность на всемъ протяженіи дороги соотвѣтствуетъ не 3—4, а 7 парамъ поѣздовъ, тѣмъ не менѣе тревога Намѣстника не была разсѣяна и его дальнѣйшіе отзывы о Китайской Восточной желѣзной дорогѣ вызывали безпокойство Петербурга. Въ виду сего Управлявшій Министерствомъ Финансовъ счелъ необходимымъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ [1]), подробно разобравъ причины всѣхъ перечисленныхъ Намѣстникомъ недостатковъ дороги, выяснить, что всѣ онѣ должны быть признаны лишь кажущимися.

Нѣсколько позже, на основаніи данныхъ, выяснившихся 22-го января 1904 года, въ Особомъ, подъ предсѣдательствомъ инженеръ-генерала Петрова, Совѣщаніи, было вполнѣ установлено, что пропускная способность Китайской дороги превышала пропускную способность Забайкальской и, слѣдовательно, возникшія въ первый же моментъ войны затрудненія въ дѣлѣ усиленнаго воинскаго движенія лежали внѣ предѣловъ Маньчжуріи. Дальнѣйшія объективныя данныя показали, что тщательная и солидная постройка Китайской дороги имѣла огромное значеніе въ дѣлѣ усиленія ея пропускной способности во время войны. Такъ, при обсужденіи, 2-го октября 1904 года,

---

[1]) Отъ 22-го января 1904 года.

въ Особомъ Совѣщаніи [1]) вопроса объ устройствѣ второй колеи на Великомъ Сибирскомъ пути,—Совѣщаніе пришло къ заключенію, что, благодаря лучшему профилю и снабженію въ значительномъ количествѣ весьма сильными паровозами, Китайская Восточная желѣзная дорога и въ томъ состояніи, въ которомъ она тогда находилась, способна выполнить предъявляемыя къ ней требованія Военнаго Министерства и что вопросъ о капитальномъ переустройствѣ этой линіи можетъ быть поэтому поставленъ на вторую очередь, а въ первую очередь необходимо удвоить пути на Сибирской и Забайкальской дорогахъ.

Можно было бы привести и другіе документы, опровергающіе тѣ нареканія на названную дорогу, которыя возникали тогда въ военныхъ сферахъ.

Достаточно, однако, ограничиться слѣдующимъ документомъ, объективность котораго не подлежитъ никакому сомнѣнію. По письменному отзыву Начальника Военныхъ Сообщеній тыла арміи отъ 25-го марта 1905 года «мощь Китайской дороги, въ теченіе года принимавшей всѣ идущіе изъ Россіи поѣзда и одновременно переживавшей бои подъ Ляояномъ, Шахэ и Мукденомъ, неопровержимо доказана и если нужны особыя мѣропріятія, то таковыя въ технической части эксплоатаціи нужны на Сибирской и Забайкальской дорогахъ, оставляющихъ Китайскую нерѣдко безъ работы».

Какъ уже было сказано, въ самомъ началѣ кампаніи дорога поступила въ вѣдѣніе Начальника Желѣзнодорожнаго Отдѣла при Главнокомандующемъ. Засимъ въ теченіе войны въ роли распорядителей дорогою выступали Штабъ Военныхъ Сообщеній при Командующемъ арміей, Начальникъ Дорожнаго Управленія, Начальникъ Военнаго Сообщенія тыла арміи и, наконецъ, цѣлый рядъ учрежденій Военнаго Вѣдомства. Вообще, вслѣдствіе того, что власть надъ дорогой не была сосредоточена въ рукахъ одного отвѣтственнаго лица или учрежденія, къ которому можно было бы апеллировать съ увѣренностью въ успѣхѣ,

---

[1]) Совѣщаніе это было образовано, согласно послѣдовавшаго 30-го сентября Высочайшаго повелѣнія, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго при участіи Министровъ Путей Сообщенія, Военнаго и Финансовъ и Государственнаго Контролера.

трудно указать, кто только не распоряжался дорогой. Начальники санитарной части, начальники транспортовъ, Комендантъ Главной Квартиры, интендантство, до начальниковъ эшелоновъ и комендантовъ санитарныхъ поѣздовъ включительно,—смотрѣли на желѣзную дорогу не какъ на чувствительный механизмъ, регулярность работы котораго могла легко нарушиться отъ неумѣлаго вмѣшательства, а какъ на нѣчто безгранично выносливое и призванное немедленно выполнять всякое требованіе.

Взаимное сотрудничество достигаетъ наибольшей продуктивности только въ томъ случаѣ, если господствующая сторона точно знаетъ предѣлъ требованій, какія можно предъявлять къ подчиненнымъ ей органамъ. Когда же такое соотвѣтствіе рѣзко нарушено, когда потерянъ масштабъ и предъявляются требованія неосуществимыя, то получается обоюдное недовольство: распорядительная власть проявляетъ раздраженіе, вызванное неисполненіемъ ея предначертаній, а подчиненные, напрягая всѣ свои силы и сознавая, что въ достигнутыхъ результатахъ лежитъ вообще предѣлъ осуществимаго, не могутъ не испытывать подавленнаго настроенія, а подчасъ даже приступа отчаянія, вызваннаго неправильною и несправедливою оцѣнкою потраченнаго ими тяжелаго труда. Такой именно недостатокъ согласованности предъявлявшихся къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ требованій съ дѣйствительною возможностью ихъ осуществленія наблюдался въ послѣднюю войну. Чрезвычайно важно отмѣтить то обстоятельство, что даже Главнокомандующій, генералъ Куропаткинъ, несмотря на нѣкоторый опытъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, пріобрѣтенный имъ во время управленія Закаспійскою областью, сразу обнаружилъ общее направленіе, которому суждено было все время держаться въ военной средѣ по отношенію къ желѣзной дорогѣ. Это особенно наглядно видно изъ телеграммы его на имя инженеръ-генерала Петрова отъ 20-го ноября 1904 года (№ 3493) «Передъ отправленіемъ въ дѣйствующую армію»,—телеграфируетъ генералъ Куропаткинъ,—«Государю Императору угодно было приказать мнѣ представить соображенія о главнѣйшихъ нуждахъ нашихъ для обезпеченія успѣха въ войнѣ съ Японіей. Въ этихъ соображеніяхъ, представленныхъ мною

23-го февраля, я признавалъ, что для успѣшнаго сосредоточенія и быстраго подвоза всѣхъ грузовъ къ арміи необходимо имѣть до 30-ти паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки». Поэтому, настаивая на необходимости скорѣйшаго пропуска 18-ти паръ въ сутки однихъ воинскихъ поѣздовъ на всемъ Великомъ Сибирскомъ пути, генералъ Куропаткинъ заявляетъ, что къ слѣдующей очереди работъ «должно быть отнесено доведеніе пропускной и провозной способности на всемъ протяженіи пути послѣдовательно до 24, 36 и даже 48 паръ поѣздовъ». Между тѣмъ, какъ уже объяснено выше, не только высшія упоминаемыя генераломъ Куропаткинымъ заданія, но даже низшее изъ нихъ—18 воинскихъ поѣздовъ [1]), являлось абсолютно невыполнимымъ для однопутной желѣзной дороги. Возбужденіе вслѣдъ засимъ генераломъ Куропаткинымъ вопроса о приступѣ къ устройству на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ второй колеи еще убѣдительнѣе свидѣтельствуетъ о томъ, что б. Главнокомандующій не считался съ непреодолимыми для того момента затрудненіями при выполненіи этой задачи и несовмѣстимостью ея съ ближайшими требованіями момента. Это подтверждается, наконецъ, и тѣмъ фактомъ, что генералъ Куропаткинъ, неоднократно освѣдомляемый изъ Петербурга и изъ Харбина относительно задержки укладочнаго матеріала, и вмѣстѣ съ тѣмъ зная, что безъ этого матеріала немыслимо усиленіе дороги, всетаки предъявлялъ къ дорогѣ неисполнимыя требованія по развитію путей, проведенію вѣтокъ и пр.

Трудность положенія желѣзнодорожной администраціи усугублялась тѣмъ, что большая часть распоряженій была адресована непосредственно начальникамъ участковъ или отдѣленій, безъ всякаго о томъ оповѣщенія управленія дороги. Такъ, напримѣръ, за періодъ 1-е іюля—15-е августа 1904 года одному только начальнику XIII-го участка службы пути было предъявлено 114 распоряженій отъ 25-ти отдѣльныхъ учрежденій, причемъ въ счетъ не вошли слѣдующія капитальныя требованія: по развитію станцій и разъѣздовъ, устройству зданій,

[1]) При 18-ти парахъ воинскихъ поѣздовъ, дорога требовала, не считая одного пассажирскаго, одного хозяйственнаго и четырехъ факультативныхъ, еще семь угольныхъ поѣздовъ, что въ общей суммѣ составляло 31 поѣздъ.

мостовъ, крытыхъ платформъ, оборудованію этаповъ вдоль участка, устройству оборонительныхъ сооруженій для охраны пути и мостовъ, отводу помѣщеній, постройкѣ крытыхъ навѣсовъ и укладкѣ путей къ нимъ. Количество послѣднихъ работъ станетъ приблизительно яснымъ, если напомнить, что указанный періодъ предшествовалъ Ляоянскимъ боямъ, послѣ которыхъ ожидался переходъ въ наступленіе, почему производилась усиленная укладка разъѣздовъ, навѣсовъ, интендантскихъ тупиковъ и заготовленіе матеріаловъ для возстановленія линіи.

Такъ какъ требованія, предъявляемыя къ южной линіи, были особенно велики, то тѣмъ обременительнѣе становились добавочныя распоряженія цѣлаго ряда лицъ и учрежденій, обращавшихся непосредственно, помимо управленія, къ агентамъ дороги. Это сбивало расчеты управленія, не позволяло ему распредѣлить рабочую силу сообразно важности тѣхъ или иныхъ заданій.

Наконецъ, предъявляя свои требованія, военныя власти не давали въ то же время управленію дороги необходимой свободы дѣйствій, вслѣдствіе чего послѣднему приходилось считаться не только съ требованіемъ, какъ съ фактомъ, подлежащимъ исполненію, но и съ тѣмъ, будетъ ли дана возможность воспользоваться средствами по усмотрѣнію управленія.

Все это вносило дезорганизацію въ дѣло, которое болѣе всего требовало планомѣрныхъ дѣйствій. Ходатайства и заявленія Управляющаго, направленныя къ урегулированію этого вопроса, не приводили къ желательнымъ результатамъ. Уже 9-го февраля 1904 года Управляющій дорогой сообщалъ Правленію Общества, что создаваемыя ненормальностью условій работы затрудненія неисчислимы, а въ заявленіи отъ 11-го января 1905 года указываетъ, что «сооруженія, назначаемыя къ постройкѣ Дорожнымъ Управленіемъ, требуютъ часто полнаго нарушенія работъ по всей линіи дороги, такъ какъ приходится экстренно оставлять матеріалы и рабочую силу, направляя ихъ по требованію, предъявленному мѣстному агенту дороги. Поэтому желательно, чтобы всѣ требованія поступали въ управленіе дороги непосредственно и лишь въ крайнихъ случаяхъ экстренности передавались

мѣстнымъ агентамъ, но съ извѣщеніемъ, въ копіи, управленія дороги».

Насколько были безрезультатны подобныя заявленія, доказываетъ тотъ фактъ, что въ образованныхъ по распоряженію Главнокомандующаго совѣщаніяхъ въ Харбинѣ 10 и 12 іюня 1905 г., по прежнему высказываются сѣтованія на тягостное подчиненіе дороги военнымъ властямъ, вмѣшивавшихся безъ достаточныхъ основаній въ хозяйственную и административную дѣятельность дороги. Генералъ-лейтенантъ Хорватъ указывалъ, что руководство личнымъ составомъ со стороны военнаго начальства, съ правомъ смѣщенія многихъ даже высшихъ служащихъ, колеблетъ авторитетъ Управляющаго и разстраиваетъ необходимую внутреннюю дисциплину желѣзнодорожной службы. Съ своей стороны, совѣщаніе, признавая ненормальность такого порядка вещей, полагало умѣстнымъ возбудить вопросъ о пересмотрѣ указанныхъ выше отношеній, съ цѣлью поставить дорогу въ условія возможности непрерывнаго ея развитія и правильной работы.

Но вскорѣ война окончилась и потому цѣнность заключенія, вынесеннаго совѣщаніемъ, исчерпывается лишь тѣмъ, что самими представителями Военнаго Вѣдомства была признана ненормальность постановки затронутаго вопроса, мѣшавшая непрерывному развитію и правильной работѣ дороги.

Созданная такими условіями тяжелая обстановка, при которой приходилось работать Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, представляется еще болѣе удручающею, если принять во вниманіе, что предъявлявшіяся военнымъ начальствомъ къ дорогѣ требованія во многихъ случаяхъ основывались на желаніи обезпечить военнымъ учрежденіямъ и войскамъ наибольшую сумму удобствъ при пользованіи желѣзною дорогою, безъ соображенія о томъ, насколько эти удобства совмѣстимы съ интересами правильнаго движенія.

Нужно сознаться, что война не ограничила требованій высшаго командnаго состава арміи, а такъ какъ единственнымъ учрежденіемъ, которое могло предоставить комфортабельныя условія жизни,—была желѣзная дорога, то администрація послѣдней вынуждена была тратить много труда и усилій на удовлетвореніе этого рода запросовъ.

Въ обязанность Китайской дорогѣ было вмѣнено не только отводить помѣщенія, но меблировать ихъ, строить конюшни и экипажные сараи, снабжать ледники льдомъ и даже слѣдить за такими несущественными деталями благоустройства, какъ посыпка пескомъ площадокъ передъ поѣздами Командующихъ. Между тѣмъ, для меблировки и оклейки квартиръ обоями, для различныхъ передѣлокъ и мелкаго и крупнаго ремонта въ занятыхъ помѣщеніяхъ, требовался расходъ силъ въ то самое время, когда на счету былъ каждый часъ работы: для доставки льда въ помѣщенія и поѣзда приходилось регулярно отправлять вагоны со льдомъ съ сѣвера на югъ, посыпка пескомъ площадокъ, дорожекъ и пр. также отнимала вагоны. Подобныя требованія продолжали поступать даже въ самое горячее время эвакуаціи станцій и уже начавшихся боевъ, какъ это было, напримѣръ, въ августѣ 1904 года, передъ Ляояномъ.

Особенно тяжело отзывалось на дорогѣ слишкомъ широкое пользованіе военныхъ властей вагонами въ качествѣ жилыхъ помѣщеній. Семь полныхъ составовъ поѣздовъ и при нихъ теплушки для прислуги были заняты Главнокомандующимъ, Командующими арміями, Начальникомъ Штаба Главнокомандующаго, Начальникомъ Военныхъ Сообщеній и даже корпуснымъ командиромъ [1]). Такое количество поѣздовъ обусловливало собою массу работы для желѣзнодорожнаго персонала по устройству однихъ тупиковъ. За періодъ съ ноября 1904 года по февраль 1905 года отдано было 25 распоряженій по устройству тупиковъ. Такъ, съ 5-го по 15-е января 1905 года, поступали отъ Главнокомандующаго, Командующаго II-й арміей и Полевого Дорожнаго Управленія приказанія экстреннаго устройства тупиковъ для начальствующихъ лицъ на Угольномъ разъѣздѣ, на разъѣздѣ Суятунь, у деревень Суходяпу и Даваньганьпу.

Въ дальнѣйшемъ, количество вагоновъ, предназначаемыхъ для жилья, продолжало повышаться, несмотря на то, что дорога оказыва-

---

[1]) Одно время въ распоряженіи генерала барона Штакельберга былъ поѣздъ, а у Начальника Штаба Главнокомандующаго было два поѣзда (напримѣръ, въ Гудяцзахъ).

лась не въ силахъ обслуживать классными вагонами потребности движенія. Согласно протоколу мѣстнаго совѣщанія 10-го и 12-го іюня, подъ жильемъ состояло 1.287 однихъ товарныхъ вагоновъ. Хотя въ совѣщаніи этомъ и было установлено, что дорога страдаетъ отъ недостатка подвижного состава, тѣмъ не менѣе никакихъ мѣръ противъ прогрессивно растущихъ требованій вагоновъ подъ жилье принято не было.

Ходатайства Управляющаго объ устраненіи указанной ненормальности оставались гласомъ вопіющаго въ пустынѣ. Сношенія по тому же вопросу Министра Финансовъ съ Главнокомандующимъ также не приводили ни къ какимъ результатамъ, несмотря на то, что въ своей телеграммѣ Главнокомандующему отъ 12-го марта 1905 года Статсъ-Секретарь Коковцовъ указывалъ, что «внутренняя сѣть крайне нуждается въ подвижномъ составѣ и предоставленіе ей хотя бы части затребованнаго для Китайской дороги состава было бы истиннымъ благодѣяніемъ». Дѣйствительно, насколько въ то время остро чувствовался недостатокъ въ Россіи подвижного состава, можно видѣть изъ протокола образованнаго при Министерствѣ Путей Сообщенія совѣщанія, которое, разсмотрѣвъ въ засѣданіи 10-го января 1905 года, при участіи представителей Военнаго Вѣдомства, вопросъ о количествѣ подвижного состава, могущемъ быть переданнымъ на Китайскую дорогу съ русской сѣти, пришло къ заключенію, что, въ виду ощущаемаго на русской сѣти сильнаго недостатка въ подвижномъ составѣ, не представляется возможнымъ передать съ нея на Китайскую Восточную желѣзную дорогу ни паровозовъ, ни вагоновъ. Въ отвѣтной телеграммѣ отъ 14-го марта Главнокомандующій сообщилъ слѣдующее: «Уменьшить уже предназначенное для Китайской дороги количество паровозовъ и вагоновъ я не признаю возможнымъ и прошу о скорѣйшей ихъ высылкѣ сюда, хотя бы въ ущербъ движенію на сѣти Европейской Россіи, такъ какъ при настоящихъ тяжелыхъ обстоятельствахъ всѣ усилія должны быть направлены прежде всего къ удовлетворенію насущнѣйшихъ потребностей арміи, чтобы не могла вновь повториться Мукденская катастрофа».

Такимъ образомъ, недостатокъ подвижного состава признавался

настолько серьезнымъ, что могъ рѣшающимъ образомъ отразиться на послѣдующихъ событіяхъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ упорно игнорировались сотни вагоновъ, занятыхъ подъ жилье.

Широкое отношеніе высшаго военнаго начальства къ пользованію желѣзною дорогою, естественно, отразилось и на взглядахъ лицъ низшаго командnаго состава различныхъ полевыхъ учрежденій. Здѣсь приходится отмѣтить все ту же основную черту—сознаніе силы и проистекающее отсюда стремленіе къ господству надъ дорогою, а также широкое примѣненіе къ ней такихъ пріемовъ, которые находились въ прямомъ противорѣчіи съ основными правилами желѣзнодорожнаго движенія и регулярнаго оборота поѣздовъ и подвижного состава.

Военно-санитарная часть, разсматривая дорогу какъ источникъ различныхъ удобствъ, всегда требовала, чтобы для нея проводились особыя вѣтки и поѣзда подавались прямо къ подъѣзду того или иного зданія; подобно начальникамъ эшелоновъ, коменданты санитарныхъ поѣздовъ отказывались признавать росписанія движенія, а одинъ представитель санитарной части самовольно захватилъ для своихъ нуждъ и израсходовалъ лѣсные матеріалы, составлявшіе неприкосновенный запасъ для исправленія мостовъ и пути (дѣло 3-го сентября 1904 года).

Грузы, закупленные интендантствомъ въ районѣ станціи Шуанченпу (45 верстъ южнѣе Харбина), отправлялись съ этой станціи въ Харбинъ, тамъ разносились по главнымъ книгамъ Харбинскаго склада и затѣмъ снова увозились для разгрузки по южнымъ складамъ.

Нѣкоторые изъ большихъ интендантскихъ складовъ возникли во время войны и развиты до большихъ размѣровъ, безъ предварительнаго соглашенія съ желѣзнодорожной администраціей, которая принуждена была подавать вагоны на эти склады, несмотря на серьезныя затрудненія, происходившія отъ неудобнаго для станціонныхъ работъ расположенія такихъ складовъ и рельсовыхъ путей при нихъ. Къ числу такихъ крайне неудобныхъ для дороги складовъ относится громадный интендантскій складъ 8-го участка близъ станціи Харбинъ. Онъ продолжалъ функціонировать и даже расширяться, несмотря на то, что крайнія затрудненія, связанныя съ подачей въ складъ вагоновъ, давно были выяснены и для интендантства была спеціально устроена особая

новая станція на 4-й верстѣ южной вѣтви, но станція эта почти не работала.

Но самымъ большимъ зломъ для правильной работы дороги являлся укоренившійся въ теченіе войны обычай, по которому вагоны нагружались и выгружались распоряженіемъ различныхъ учрежденій чрезвычайно медленно, простаивая на станціяхъ цѣлыми недѣлями, въ ущербъ общему обороту вагоннаго парка и въ ущербъ пріемной способности концевыхъ и распредѣлительныхъ станцій, загромождая станціонные пути.

Въ августѣ и сентябрѣ 1904 года желѣзнодорожные товарные вагоны и теплушки были обращены въ госпитали для раненыхъ, которые оставались въ вагонахъ по недѣлѣ и болѣе, причемъ станція Харбинъ была загромождена громаднымъ количествомъ (до 18-ти) временныхъ санитарныхъ поѣздовъ, вслѣдствіе чего пришлось задерживать подъ Харбиномъ поѣзда всѣхъ трехъ направленій: поѣзда запаздывали по нѣсколько сутокъ, оборотъ порожнихъ вагоновъ на станціи Маньчжурія прекратился и за дорогой накопился огромный долгъ товарныхъ крытыхъ вагоновъ. Еще хуже обстояло дѣло въ отношеніи интендантскихъ поѣздовъ, на которые интендантство смотрѣло, какъ на готовые удобные склады. Вслѣдствіе этого подвижной составъ простаивалъ недѣлями, занятый грузами интендантства. Совѣщаніе 18-го апрѣля 1904 года, происходившее въ Харбинѣ подъ предсѣдательствомъ Начальника Желѣзнодорожнаго Отдѣла Полевого Штаба Намѣстника, выработало сроки разгрузки интендантскихъ поѣздовъ, но пресѣчь укоренившуюся систему фактически такъ-таки и не удалось. Забитость путей стала явленіемъ обыденнымъ и влекла за собою временное прекращеніе движенія интендантскихъ грузовъ, а иногда и пріостановку воинскаго движенія на югъ. Въ первыхъ числахъ мая 1904 года закупорка станцій вызывала опозданіе поѣздовъ на 13—20 часовъ: на 25-е іюня въ Ляоянѣ невыгруженныхъ интендантскихъ и инженерныхъ грузовъ скопилось 148 вагоновъ и въ Янтаѣ—210 вагоновъ, что вызывало опаздываніе поѣздовъ свыше сутокъ и грозило пріостановкой всего движенія; то же самое повторяется въ мартѣ 1905 года и до самаго конца войны, такъ какъ 21-го іюня 1905 года Управляющій

дорогой доносилъ Начальнику Военныхъ Сообщеній о томъ, что интендантство не разгружаетъ подаваемыхъ поѣздовъ въ Гунчжулинѣ, гдѣ осталось неразгруженными 196 вагоновъ.

Хотя совѣщанія, состоявшія по преимуществу изъ представителей военной власти, какъ уже указано, пытались въ началѣ войны установить опредѣленные сроки для разгрузки поѣздовъ, но съ теченіемъ времени поняли безнадежность своихъ пожеланій и обходили этотъ вопросъ.

Ходатайства Управляющаго дорогой, не устававшаго апеллировать въ теченіе всего періода войны къ различнымъ лицамъ и учрежденіямъ, не имѣли въ виду бо́льшаго, чѣмъ то, что было постановлено въ упомянутомъ выше Харбинскомъ совѣщаніи 18-го апрѣля, т. е. установить срокъ разгрузки и придерживаться установленнаго срока.

Наконецъ, Главнокомандующій 4-го сентября 1904 года издалъ приказъ, устанавливающій трехчасовой срокъ для нагрузки или выгрузки воинскихъ, санитарныхъ, интендантскихъ и артиллерійскихъ грузовъ. Тотъ же срокъ относился и къ простою санитарныхъ поѣздовъ во время слѣдованія. О случаяхъ нарушенія приказано каждый разъ доносить. 10-го октября приказаніе Главнокомандующаго было повторено, что уже доказываетъ неисполненіе перваго приказанія. Но, на практикѣ, забитость станцій грузами и санитарными поѣздами продолжалась вплоть до окончанія войны, отражаясь самымъ тягостнымъ образомъ на работѣ дороги.

Такова была та атмосфера, въ которой приходилось дѣйствовать Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

«Позволяю себѣ доложить»,—пишетъ Управляющій дорогой Правленію Общества въ октябрѣ 1904 года,—«что положеніе Китайской дороги, находящейся въ районѣ военныхъ дѣйствій, вслѣдствіе массы начальствующихъ лицъ и распоряжающихся, едва терпимо. Распорядителями являются начальники дорожныхъ управленій, военныхъ сообщеній и другіе, а отвѣтственными—Правленіе и управленіе. Нашъ подвижной составъ представляетъ собою квартиры для штабовъ и госпитали для раненыхъ. Съ 29-го августа по 15-е октября стояло на станціи Харбинъ отъ 10-ти до 19-ти поѣздовъ съ ранеными. За неимѣніемъ въ

достаточномъ количествѣ складовъ для интендантства, Краснаго Креста и артеллерійскихъ грузовъ — поѣзда не выгружаются и замѣняютъ собою склады. Станціи забиты: Харбинъ и Мукденъ представляютъ собою пробки. Всѣ начальники обвиняютъ только агентовъ дороги, ругаютъ ихъ. Кромѣ помѣщеній, которыя отданы добровольно, на многихъ станціяхъ они отбираются отъ агентовъ дороги силою. Поправить существующій порядокъ невозможно. Война не моментъ для установленія правопорядка. Всѣ агенты дороги отъ младшихъ до старшихъ рѣшили терпѣть, но просимъ не ставить намъ въ вину неурядицы, происходящія не по нашей винѣ».

На тяжелыя условія, въ коихъ находилась Китайская Восточная желѣзная дорога въ военное время, было обращено вниманіе, между прочимъ, б. Намѣстникомъ на Дальнемъ Востокѣ при отъѣздѣ его въ Россію, который, согласно телеграфному донесенію Управляющаго дорогой отъ 2-го ноября 1904 года за № 14928, высказалъ взглядъ, что при такихъ условіяхъ дорога не можетъ работать.

Несмотря на всѣ вышеуказанныя условія, не имѣвшія мѣста на Сибирской и Забайкальской дорогахъ, Китайская Восточная желѣзная дорога оказывалась въ состояніи перевозить безъ отказа все предъявлявшееся ей количество людей и грузовъ.

За весь періодъ съ 1-го февраля 1904 года по 1-е августа 1905 года прошло черезъ станцію Маньчжурія на театръ войны 1.144.892 нижнихъ чина и офицеровъ, 248.929 лошадей и 110 милліоновъ пудовъ различныхъ воинскихъ грузовъ; за это же время по всей Китайской Восточной желѣзной дорогѣ перевезено, считая и мѣстное движеніе, около 5 милліоновъ воинскихъ чиновъ; кромѣ того, за тотъ же періодъ перевезено по дорогѣ грузовъ частныхъ—багажа большой и малой скорости—и грузовъ служебныхъ—201.504.000 пудовъ.

Хотя въ первый періодъ войны дорога, какъ упомянуто выше, не избѣгла нареканій со стороны нѣкоторыхъ представителей Военнаго Вѣдомства, но нареканія эти были съ полной несомнѣнностью опровергнуты такими авторитетными лицами, какъ, напримѣръ, бывшимъ Начальникомъ Желѣзнодорожнаго Отдѣла Штаба Намѣстника, генералъ-лейтенантомъ Нидермиллеромъ, который, свидѣтельствуя объ

успѣшной работѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, между прочимъ, заявилъ, что если и происходило гдѣ разстройство въ дѣлѣ воинскихъ перевозокъ на Дальній Востокъ, то это случалось, во всякомъ случаѣ, не по винѣ названной дороги. Въ общемъ же исправное и точное выполненіе Китайскою Восточною желѣзною дорогою громадной и отвѣтственной задачи по поддержанію воинскаго движенія, а равно въ высокой степени самоотверженная и искусная работа персонала дороги,—безъ чего достигнутые результаты были бы немыслимы,—нашли себѣ безпристрастную оцѣнку въ многочисленныхъ отзывахъ о дѣятельности дороги въ періодъ войны начальствующихъ лицъ, имѣвшихъ по своему служебному положенію возможность близко ознакомиться съ состояніемъ и работою дороги, какъ то: бывшаго Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ, бывшаго Главнокомандующаго Генералъ-Адъютанта Куропаткина, бывшаго Министра Путей Сообщенія князя Хилкова, бывшаго Начальника Военныхъ Сообщеній Арміи генералъ-маіора Забѣлина, Начальника Дорожнаго Управленія Штаба Главнокомандующаго генералъ-маіора Шевалье-де-ля-Серръ и проч.

Всѣми названными лицами за Китайской Восточной желѣзной дорогой признается то громадное значеніе, которое она имѣла въ дѣлѣ веденія войны. Такъ, по отзыву Генералъ-Адъютанта Алексѣева (телеграмма его на имя Статсъ-Секретаря Коковцова отъ 4-го іюля 1904 года за № 21),...«Съ начала мобилизаціи и сосредоточенія арміи Китайская Восточная желѣзная дорога, несмотря на не вполнѣ законченную постройку ея, съ полнымъ успѣхомъ и безъ замедленія успѣла перевести на театръ военныхъ дѣйствій 200-тысячную армію съ принадлежащими ей парками и госпиталями Военнаго Вѣдомства и Краснаго Креста. Эта работа выполнена, главнымъ образомъ, благодаря энергіи, знанію, опытности и преданности дѣлу Начальника Китайской Восточной желѣзной дороги полковника Хорвата, и я считаю долгомъ своимъ поощрить его полезную дѣятельность вполнѣ заслуженной наградой и войти съ ходатайствомъ о производствѣ его въ генералъ-маіоры...» Съ своей стороны, Генералъ-Адъютантъ Куропаткинъ въ телеграммѣ на имя Министра Финансовъ отъ 11 го декабря 1904 года (№ 3878/10248) сообщалъ «... Въ оцѣнкѣ дѣятельности Китайской

Восточной желѣзной дороги не существуетъ двухъ мнѣній: всѣ, начиная съ меня, знакомые съ работою всѣхъ чиновъ, во главѣ съ генералъ-маіоромъ Хорватомъ, служащихъ на дорогѣ, признаютъ эту дѣятельность самоотверженною и вполнѣ успѣшною, если принять во вниманіе тѣ тяжелыя условія, въ которыхъ эта напряженная работа совершается въ теченіе уже почти годичнаго срока, и я лично уже не разъ имѣлъ случай свидѣтельствовать Вамъ свое искреннее уваженіе къ этой дѣятельности, равно въ бытность въ Ляоянѣ Министра Путей Сообщенія то же самое заявилъ и ему для доклада Государю Императору...» Помимо сего, Статсъ-Секретарь князь Хилковъ, успѣвшій во время своихъ двухъ поѣздокъ въ Маньчжурію въ періодъ военныхъ дѣйствій близко ознакомиться съ Китайской Восточной желѣзной дорогой, въ телеграммѣ отъ 19-го апрѣля 1905 г. (№ 86) засвидѣтельствовалъ Статсъ-Секретарю Коковцову, что «управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги въ техническомъ отношеніи ведетъ дѣла дороги блестяще...» Начальникъ же Дорожнаго Управленія Штаба Главнокомандующаго, генералъ-маіоръ Шевалье-де-ля-Серръ въ письмѣ на имя Управляющаго дорогой отъ 20-го апрѣля 1905 года за № 2378 сообщаетъ «... Китайская Восточная желѣзная дорога играла особенно важную роль почти во всѣхъ выдающихся событіяхъ войны. Безъ ея непосредственнаго участія немыслимы были бы военныя операціи. Неисправность дороги, недобросовѣстное или халатное отношеніе къ дѣлу служащихъ повлекло бы за собою роковыя послѣдствія. Въ дѣйствительности, мы отступили очень спокойно отъ Вафандяня, Дашицяо, Хайчена, Ляояна. Дорога дала возможность увезти и спасти грузы, парки, артиллерію, раненыхъ. Служащимъ на дорогѣ приходилось работать зачастую подъ огнемъ непріятеля, работать до послѣдней возможности, когда непріятель насѣдалъ и когда малѣйшая оплошность могла причинить намъ большую бѣду. Ничего подобнаго не случилось: все, что только было возможно, увезли, подвижной составъ весь былъ спасенъ, всѣ безропотно исполняли приказанія, уходили только тогда, когда это имъ разрѣшалось; каждый торопливо, но спокойно дѣлалъ свое дѣло; столкновенія поѣздовъ, сходовъ съ рельсъ и другихъ, вполнѣ возможныхъ случайностей при такой нервной и спѣш-

ной работѣ не было. Мнѣ приходилось только удивляться, какъ эти штатскіе люди при такой исключительной обстановкѣ дѣлали общее дѣло, забывая о своей личной безопасности...» Въ томъ же смыслѣ высказался и генералъ-маіоръ Забѣлинъ (приказъ его отъ 20-го мая 1905 года за № 70) «... Въ первыхъ числахъ мая исполнился годичный срокъ, въ теченіе котораго мнѣ пришлось въ непрерывной совмѣстной работѣ съ управленіемъ и линейною администраціею Китайской Восточной желѣзной дороги близко изучить условія и характеръ дѣятельности всѣхъ служащихъ дороги, въ особенности тѣхъ изъ нихъ, которые работали непосредственно въ районѣ боевого расположенія армій, гдѣ обстановка службы агентовъ дороги, по лишеніямъ и опасностямъ, тождественна съ условіями жизни войскъ. Во время боевъ близъ станцій южнаго отдѣленія, особенно въ тяжелые дни сраженій подъ Ляояномъ и Мукденомъ, служащимъ дороги приходилось работать цѣлыми днями подъ артиллерійскимъ огнемъ, отходя и закрывая станціи и разъѣзды лишь одновременно съ отходомъ нашихъ арріергардовъ, не оставляя приэтомъ противнику ни одного паровоза, ни одного поѣзда. О столь доблестномъ исполненіи ими своихъ обязанностей подъ огнемъ и неизмѣнной сердечности къ дѣлу эвакуаціи раненыхъ и больныхъ я имѣлъ честь неоднократно свидѣтельствовать предъ Главнокомандующимъ, причемъ нѣкоторымъ изъ агентовъ дороги были пожалованы исключительныя награды какъ за мужество, такъ и за энергичное содѣйствіе успѣху воинскаго движенія по желѣзной дорогѣ. Мнѣ отрадно также заявить о доблестной службѣ г.г. офицеровъ и нижнихъ чиновъ Заамурской желѣзнодорожной бригады; не могу не вспомнить мужественной и самоотверженной работы сначала отряда подполковника Спиридонова, а затѣмъ головного желѣзнодорожнаго отряда подъ начальствомъ подполковника Колобова, на долю которыхъ выпала безсмѣнная тяжелая служба на передовыхъ участкахъ желѣзной дороги, въ районѣ боевыхъ нашихъ позицій. Считаю своимъ долгомъ, пользуясь случаемъ, выразить отъ лица службы глубокую признательность Управляющему дорогою генералъ-маіору Хорвату, благодаря трудамъ и заботамъ котораго дорога стоитъ на высотѣ выполненія предъявляемыхъ ей непрерывнаго ряда военныхъ

требованій, равно душевно благодарю помощника Управляющаго дорогою инженера Игнаціуса, всѣхъ начальниковъ службъ, ихъ помощниковъ, командира Заамурской желѣзнодорожной бригады и командировъ желѣзнодорожныхъ баталіоновъ, немало потрудившихся въ дѣлѣ поддержанія среди линейныхъ служащихъ высокаго пониманія своего долга, являющагося залогомъ неизмѣнно успѣшнаго и точнаго выполненія всѣхъ работъ и заданій, требовавшихъ полнаго напряженія энергіи, усердія и вниманія г.г. офицеровъ и всѣхъ линейныхъ агентовъ дороги какъ старшихъ, такъ и младшихъ, въ особенности служащихъ на южномъ отдѣленіи, доказавшихъ на дѣлѣ готовность самоотверженно нести всѣ тяжести и лишенія военнаго времени, сердечно благодарю за отличную службу и усердіе. Желая отъ души всѣмъ служащимъ Китайской Восточной желѣзной дороги здоровья и бодрости духа для перенесенія предстоящихъ еще усиленныхъ трудовъ, глубоко увѣренъ, что, несмотря на трудныя условія жизни и работы, служащіе дороги и впредь приложатъ всѣ усилія къ успѣшному выполненію лежащей на нихъ задачи—служить на пользу нашего общаго дѣла...».

Поэтому, если, какъ сказано въ приказѣ Начальника Военныхъ Сообщеній отъ 5-го октября 1904 года (№ 15), по поводу происходившаго въ японскую кампанію воинскаго движенія, «всѣ иностранцы, которые ознакомились на мѣстѣ съ дѣломъ воинскихъ перевозокъ, дали надлежащую оцѣнку, возбудившую удивленіе въ заграничной прессѣ тому, что было сдѣлано въ столь короткое время, тому образцовому порядку, въ какомъ, несмотря наперекоръ стихіи и обстановкѣ, совершилось это огромное дѣло», то Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, по справедливости, принадлежитъ во всемъ этомъ видное мѣсто.