

Харбинский Ст

**Что такое Китайская Восточная
железная дорога и куда идут ее
миллионы**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 37-053.2
ББК 74.27я7
С75

С75 **Ст Х.**
Что такое Китайская Восточная железная дорога и куда идут ее миллионы / Харбинский
Ст – М.: Книга по Требованию, 2023. – 132 с.

ISBN 978-5-521-28874-8

ISBN 978-5-521-28874-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Гг. власть имущіе Китайской ж. д.—да задайте же наконецъ себѣ вопросъ—чему же Вы служите и за что Россія по крохамъ собирая, сама голодная, выплачиваетъ Вамъ такіе безумные расходы?..

Изъ письма въ редакцію газеты „Новый Край“ (№ 193.)



Въ настоящее время, когда въ бюджетной комиссіи Государственной Думы разсматривается смѣта Китайской Вост. ж. д. и всплываетъ вопросъ о значеніи ея въ связи съ постройкой Амурской, будетъ умѣстно нѣсколько познакомиться съ условіями дѣятельности первой и ея экономическимъ значеніемъ для Россіи.

По тѣмъ свѣдѣніямъ, которыя проникли въ печать, валовой доходъ на 1908 годъ исчисляется въ 15.857.793 рублей или на версту дороги 1.266.32 руб. 97 коп., при эксплуатационномъ расходѣ въ 19.265.110 руб., что составитъ на версту 11.073 р. (въ 1907 г.—13.135 руб.). Такимъ образомъ смѣта на 1908 годъ предусматриваетъ дефицитъ по эксплуатациі—2.914.000 руб., съ прибавленіемъ къ указанной суммѣ предстоящаго въ текущемъ году расхода по уплатѣ процентовъ и погашенія по первому облигаціонному займу реализированному Обществомъ Китайской Вост. ж. д.—въ суммѣ 625.388 руб., дефицитъ по эксплуатациі выразится въ 2.673.033 рублей. Но такъ какъ на дорогѣ лежатъ кромѣ расходовъ по эксплуатациі еще различные обязательные расходы, какъ напримѣръ, по содержанію охраны, полицейскіе, судебные и т. п., то таковые расходы, исчисленные по существующимъ штатамъ въ суммѣ 11.880.000—въ итогѣ какъ будто увеличиваютъ цифру дефицита до 15.418.388 рублей. Однако, и эта цифра не является окончательной, т. к. къ ней слѣдуетъ присовокупить еще около 6½ мил. рублей отпускаемыхъ Государственнымъ Казначействомъ Китайской Вост. ж. д. за эксплуатацію Уссурийской ж. д. вѣтки.

Что же представляет изъ себя эта злополучная дорога, уже поглотившая до полу-милліарда народныхъ денегъ, и такъ ли уже необходимы *всѣ* ея „обязательные расходы“, исчисленные по существующимъ штатамъ, „согласно дѣйствительной потребности“—по выраженію смѣты на 1908 г.?

Я вкратцѣ попытаюсь освѣтить этотъ вопросъ съ точки зрѣнія мѣстнаго русскаго населенія Дальняго Востока.

Каждый, болѣе или менѣе соприкасавшійся съ Китайской Вост. ж. д. выносить тяжелое и глубокое впечатлѣніе, что эксплуатація ея ведется на самыхъ невозможныхъ, нехозяйственныхъ и неразумныхъ основаніяхъ. Начать съ того, что все управленіе дорогой во всѣхъ даже малѣйшихъ проявленіяхъ ея дѣятельности сосредоточивается въ „Правленіи“, находящемся въ С.-Петербурѣ.

Права „Управленія“ въ Харбинѣ ограничены до предѣла: — каждый пустякъ, каждая мелочь восходитъ до Правленія, которое и постановляетъ то или другое рѣшеніе. Подобная централизація, помимо невѣроятной проволочки во времени (нѣкоторые вопросы разрѣшались спустя полгода послѣ поступленія), имѣетъ еще то отрицательное значеніе, что личный составъ Правленія по своей предъидущей дѣятельности, говоря мягко, мало знакомъ какъ со страной, которую обслуживаетъ дорога, со всѣми ея своеобразными условіями жизни, такъ и съ вытекающими отсюда дѣйствительными потребностями. Безпрерывно сталкиваясь съ вопросами, которые не могутъ быть разрѣшаемы на разстояніи 10.000 верстъ и должны быть изслѣдованы и изучены на мѣстѣ, Правленіе Китайской В. ж. д. слѣдуя своей тенденціи неизбѣжно должно было придти къ необходимости командировать того или другого

своего сочлена въ Манчжурію. Командировки эти приняты за послѣднее время затяжной хроническій характеръ и въ конечномъ результатѣ ведутъ только къ большимъ непроизводительнымъ тратамъ, такъ какъ находящіеся въ Харбинѣ члены Правленія большею частью не уполномочены самостоятельно окончательно разрѣшать спорные вопросы, а сносятся и въ свою очередь съ членами Правленія, пребывающими въ Сибуртѣ. Сношенія эти происходятъ исключительно по телеграфу, что вызываетъ расходъ, достигающій крупной суммы, а если присоединить сюда и расходы по самой командировкѣ, т. е. суточные, подъемныя и т. д., то финансовая сторона подобной системы управленія дорогой является несомнѣнно аномальной и вредной. Небольшой иллюстраціей къ сказанному можетъ служить командировка въ минувшемъ и текущемъ годахъ членовъ Правленія гг. Иванова и Жадвоина, изъ которыхъ первый получая помимо прочаго полагающагося довольствія—50 р. суточныхъ, находится въ Харбинѣ около года, безъ всякой какой-либо серьезной для этого надобности, а г. Жадвоинъ, получая 35 р. въ сутки пріѣзжаетъ въ Манчжурію въ теченіе 2 лѣтъ уже три раза, причемъ, какъ полагается, каждая поѣздка сопровождается соотвѣтствующими прогонными, подъемными, нарядомъ особыхъ спеціальныхъ поѣздовъ и т. д. Польза пребыванія въ г. Харбинѣ упомянутыхъ членовъ Правленія болѣе чѣмъ проблематична, въ силу ихъ не самостоятельности, болѣе того даже отрицательна, такъ какъ въ лицѣ ихъ по отношенію къ Управленію дороги и Управляющему послѣдней создается роль какихъ то соглядатаевъ или, въ лучшемъ отношеніи гувернеровъ. Если Управленіе дороги въ глазахъ Правленія не заслуживаетъ довѣрія и требуетъ постояннаго руководства и наблюденія—было бы рациональнѣе и не-

измѣримо дешевле смѣнить его составъ и назначить болѣе подходящихъ, существующее же положеніе сводится въ концѣ концовъ къ тому, что на дорогѣ созда-лась новая начальственная инстанція, отношеніе коей къ другимъ совершенно неопредѣленны, запутаны и способствуетъ лишь къ развитію взаимныхъ интригъ, столкновеній и недоразумѣній, что въ свою очередь губительно отражается на такомъ живомъ, не терпящимъ рутины и мѣшкотни дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное.

Въ частности—чѣмъ заняты упоминаемые члены Правленія въ г. Харбинѣ, пребывающіе тамъ столь долгое притомъ время—показываетъ тотъ фактъ, что одинъ изъ нихъ является негласно финансируетъ мѣстный театръ.

И это явленіе, пожалуй, хорошо, такъ какъ занятый театральными дѣлами желѣзнодорожный сановникъ меньше удѣляетъ вниманія различнымъ интригамъ, препирательствамъ и сведенію личныхъ счетовъ, чѣмъ его сотоварищъ.

Переходя къ организаціи Правленія дороги, какъ такового, слѣдуетъ отмѣтить значительное несоотвѣтствіе и несоразмѣрность его отдѣловъ, штатовъ и содержанія, какъ по отношенію къ дѣйствительнымъ потребностямъ, такъ и по сравненію съ другими желѣзными дорогами.

Во главѣ cadaго изъ отдѣловъ Правленія дороги стоитъ особый членъ Правленія полновластно вѣдающій и руководящій своей частью, къ сожалѣнію нѣкоторые изъ нихъ слишкомъ мало освѣдомлены и знакомы съ той областью дѣятельности, которой они управляютъ. Такъ, напр., отдѣломъ коммерческимъ вѣдаетъ инженеръ путей сообщенія, прослужившій полжизни въ службѣ движенія и т. д. Понятно, что фактически дѣломъ управляютъ господа столоначальники и дѣло-

производители, знакомые съ Дальнимъ Востокомъ и Маньчжуріей въ лучшемъ случаѣ—изъ окна Пульмановскаго вагона, очень мало что-либо знающіе и относящіеся къ своимъ обязанностямъ такъ, какъ обыкновенно относятся всѣ добросовѣстные чиновники и канцеляристы средней руки по уму и дарованіямъ.

Штаты этихъ дѣлопроизводителей и чиновниковъ несоразмѣрно велики—въ одной канцеляріи Правленія работаетъ около полусотни человѣкъ, тоже самое можно сказать и про отдѣлы техническій и счетный, гдѣ служащихъ значительно больше, чѣмъ требуется ходомъ дѣлъ *). Шаблонно-канцелярское теченіе и разрѣшеніе дѣлъ, основанное на мелочныхъ предписаніяхъ, указаніяхъ, справкахъ, запросахъ, ожиданіяхъ свѣдѣній и т. п. обычный ходъ дѣлопроизводства губительно отражается на дѣлѣ, т. к. приходится „сноситься“ съ управленіемъ находящимся на разстояніи 2-хъ недѣль пути, а потому пока какой либо вопросъ профильтруется черезъ весь циклъ входящихъ и исходящихъ номеровъ, проходитъ нѣсколько мѣсяцевъ, совершенно мѣняющихъ положеніе дѣла. Подобная централизація особенно вредна въ вопросахъ различныхъ подрядовъ и поставокъ, выгода или не выгода которыхъ находится въ исключительной зависимости рыночныхъ цѣнъ на мѣстѣ. За очень немногимъ исключеніемъ всѣ договоры Правленія этого характера были для дороги крайне невыгодны и убыточны. Не вдаваясь въ подробности, такъ какъ это завело слишкомъ бы далеко, остановлюсь на одномъ частномъ случаѣ, имѣвшемъ мѣсто

*) Причемъ въ разныхъ отдѣленіяхъ одну и ту же работу исполняютъ одновременно, напр., въ счетномъ отдѣлѣ для расчетовъ съ подрядчиками и по заготовкамъ занимаются 14 человѣкъ и въ техническомъ для той самой работы еще 11 человекъ и т. д.

на послѣднихъ дняхъ и достаточно характерномъ, чтобы судить объ общемъ характерѣ дѣятельности Правленія Китайской В. ж. д.

Дѣло касается постройки пресловутыхъ торговыхъ рядовъ въ г. Харбинѣ, о которой подробнѣе будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ. Заканчивая ее, неожиданно вспомнили о томъ, чтобы дабы освѣтить ряды нужно электричество. Управление дороги сообщило о своемъ открытіи Правленію. Послѣднее продумавши надъ этимъ вопросомъ два съ лишнимъ мѣсяца, пришло къ рѣшенію послать за границу особаго инженера для изученія и заказовъ всего необходимаго такъ сказать на мѣстѣ производства. А между тѣмъ въ Харбинѣ, въ нѣсколькихъ минутахъ хода отъ рядовъ, находится громадная электрическая станція дороги, отпускающая обывателямъ города электрическую энергію за-даромъ. Этотъ фактъ говоритъ самъ за себя, повторяясь въ томъ или другомъ видѣ, во всей дѣятельности дороги. Дальше идти кажется некуда.

Поглощая на свое содержаніе огромную сумму (въ 1907 году на одно окладное содержаніе 532.940 р.), Правленіе, претендуя на абсолютную власть, въ силу вышеуказанныхъ обстоятельствъ являлось и является не направляющимъ и контролирующимъ регуляторомъ, а слишкомъ дорогимъ и ненужнымъ тормазомъ.

Переходя къ управленію дороги—слѣдуетъ указать, что и его организація является далеко неудачной.

Вся административная власть находится въ рукахъ Совѣта Управления дороги, учрежденнаго на нѣсколько своеобразныхъ началахъ. Напримѣръ, начальникъ Ком. части, т.-е. начальникъ одной изъ наиболѣе важныхъ и отвѣтственныхъ службъ, не входитъ въ его составъ, не имѣетъ въ немъ голоса и только приглашается „для дачи объясненій“. Между тѣмъ всякая претензія, всѣ

тарифные вопросы, ссуды и всякія ассигновки, требованія и т. д. должны обязательно идти на предварительное разсмотрѣніе и заключеніе Совѣта, компетентнаго быть можетъ въ техническихъ вопросахъ, но не коммерческихъ, а что это такъ показываетъ, на примѣръ, хотя бы фактъ отдачи подряда на поставку огнеупорнаго кирпича одному изъ подрядчиковъ, который поставяетъ дорогѣ заграничный, въ то время когда въ г. Читѣ имѣется русскій заводъ огнеупорнаго кирпича, нуждающійся въ работѣ. Впрочемъ подобныхъ фактовъ и не перечесать. Заваленный дѣлами и собираваясь на два, на три часа, не болѣе раза въ недѣлю, Совѣтъ конечно, затягиваетъ разсмотрѣніе дѣлъ не только на недѣли, но и на мѣсяца; на одно прохожденіе въ Совѣтъ срочныхъ претензіозныхъ дѣлъ требуется минимумъ 6—7 недѣль.

Мелочность и незначительность дѣлъ восходящихъ до Совѣта поразительны—какъ примѣръ могу указать, что на одномъ изъ засѣданій Совѣта въ минувшемъ мартѣ мѣсяцѣ разбирались и разрѣшались дѣла слѣдующаго характера:

„Разрѣшено сдѣлать объявленіе въ газетахъ на торги и продать девятнадцать лошадей, имѣющихся при Джалайнорскихъ копяхъ, за неимѣніемъ въ этихъ лошадяхъ надобности“.

Сдѣлано постановленіе объ отпускѣ шестисотъ штукъ шпалъ 3-й категоріи (старыхъ по цѣнѣ 5 к. за штуку) китайскому дипломатическому чиновнику ст. Яомынь.

И т. д. Изъ за деревьевъ—не видно лѣса.

Изъ за массы пустяковъ, разрѣшеніе конхъ было бы вполне возможно властью начальниковъ службы и т. п. инстанціями,—Совѣтъ не можетъ, не имѣетъ возможности отнестись достаточно вдумчиво и строго къ вопросамъ болѣе серьезнымъ и сопряженнымъ не съ 30-ти рубле-

выми расходами, а въ нѣсколько десятковъ и сотъ тысячъ рублей.

Отрицательное значеніе между прочимъ имѣеть и то обстоятельство, что назначеніе дѣлѣ къ слушанію въ Совѣтъ значительно зависитъ отъ побочныхъ обстоятельствъ, протекціи, знакомствъ и т. д., но въ этомъ повинна и не одна Китайская В. ж. д.

Если Совѣтъ Управленія считается предварительной инстанціей, то рѣшающей является Контроль. Это въ буквальномъ смыслѣ слова полновластный хозяинъ дороги на мѣстѣ. Когда говорятъ о Контролѣ Китайской Вост. жел. дор. не слѣдуетъ смѣшивать его съ Государственнымъ, съ которымъ онъ не имѣеть ничего общаго. Схема организаціи этого учрежденія такова: въ составѣ Правленія имѣется особый „Ревизіонный Комитетъ“, играющій въ немъ, въ силу обстоятельствъ, которыхъ здѣсь не буду касаться, руководящую роль. Вскорѣ послѣ окончанія войны и послѣдовавшихъ въ Харбинѣ пожаровъ различныхъ Управленій, гдѣ сгорѣли всѣ документы, въ связи со слухами о злоупотребленіяхъ,—первоначальный характеръ документальнаго контроля—постъ-фактумъ, былъ видоизмѣненъ на предварительный.

Подобную постановку дѣла можно было бы только привѣтствовать, если бы казна обладала контингентомъ контролеровъ, авторитетъ, образованіе и опытность которыхъ стояли на должной высотѣ.

Къ сожалѣнію—этого то и нѣтъ.

Контролеры—тѣ же служащіе дороги, (по вольному найму), не рѣдко вербовались изъ лицъ, образованіе коихъ было ниже средняго (на Уссурійскомъ отдѣленіи, напр. имѣется контролеръ, котораго многіе служащіе помнятъ въ должности ротнаго фельдшера, а потомъ станціоннаго сторожа), а знаніе и нравственныя