



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

К
В
Ж
Д

ПУТЬ ДРУЖБЫ

К 120-ЛЕТИЮ НАЧАЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Руководитель проекта
В.И. Мителенко

Куратор выставки:
И.А. Трунова

Научный руководитель
Л.М. Ласточкина

Подбор материалов
из фондов музея
Д.Д. Сапаров, Н.Ю. Колташова,
И.Я. Утешева, Т.В. Машкова,
З.Н. Нигматзянова, А.В. Семенов

Корректор
И.Я. Утешева

Компьютерный дизайн
онлайн-выставки
А.Ю. Кылов

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
2023



ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ПУТЬ

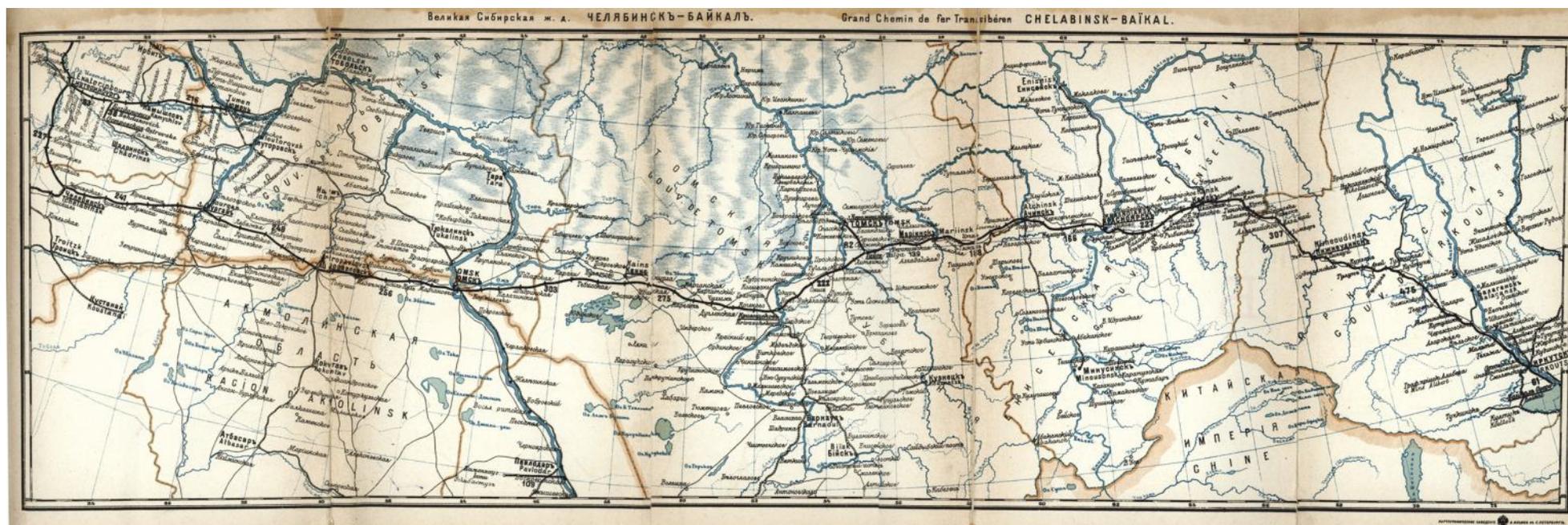
17 марта 1891 г. император Александр III направил наследнику престола великому князю Николаю Александровичу рескрипт, который подтверждал окончательное решение о сооружении Великого Сибирского пути. 19 мая 1891 г. во Владивостоке будущий император Николай II заложил первый камень в здание вокзала и отсыпал грунт в насыпь железной дороги.

Строительство дороги разделили на шесть основных участков: Западно-Сибирская железная дорога (Челябинск – восточный устой моста через р. Обь), Средне-Сибирская железная дорога (правый берег р. Обь – Иркутск), Кругобайкальская железная дорога (станция Байкал – станция Мысовая), Забайкальская железная дорога (Иркутск – Сретенск), Амурская железная дорога (Кузунга – Хабаровск), Уссурийская железная дорога (Хабаровск – Владивосток).

Возглавляли строительство линий инженеры путей сообщения: К.Я. Михайловский, Н.П. Меженинов, А.Н. Пушечников, Б.У. Савримович, Е.Ю. Подруцкий, В.В. Трегубов, А.В. Ливеровский, А.И. Урсати, О.П. Вяземский.

На сооружении Великого Сибирского пути одновременно было занято более 100 тысяч человек наемных рабочих, строительные работы выполнялись вручную.

С 1898 г., с окончанием сооружения Средне-Сибирской железной дороги, из Москвы до Иркутска стал ходить Сибирский поезд прямого сообщения.



Карта Великого Сибирского пути Челябинск-Байкал. 1900-е гг.



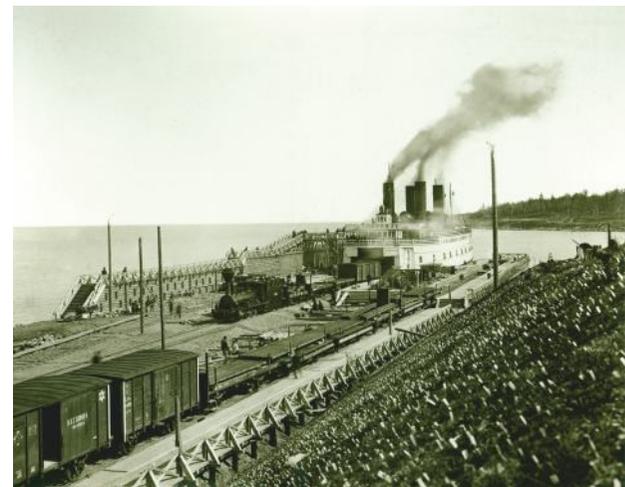
Мост через реку Обь. Испытание прогиба моста прибором Френкеля. Западно-Сибирская железная дорога. 1896 г.



В тайге на зимней временке.
Средне-Сибирская железная дорога. 1890-е гг.



Укрепление скалы.
Кругобайкальская железная дорога. 1901-1904 гг.



Разгрузка ледокола «Байкал» на пристани Танхой.
Кругобайкальская железная дорога. 1902 г.



Экскаватор No 3 в выемке 424 версты.
Средняя часть Амурской железной дороги. 1914 г.

ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ПУТЬ

5 октября 1916 г. открыли движение по мосту через реку Амур у Хабаровска, завершив сооружение Великого Сибирского пути. По скорости строительства дорога не имела равных, а по значимости сравнялась с сооружением Суэцкого канала. За год в среднем укладывалось 815 км пути.

Многие технические решения русских инженеров не имели аналогов. При сооружении моста через реку Енисей впервые применили продольную надвижку ферм с берега, в 1901-1905 гг. на озере Байкал работала железнодорожная паромная переправа, при строительстве Кругобайкальской железной дороги пробили 40 тоннелей, на станции Могзон возвели первое в мире здание с фундаментом на вечной мерзлоте. Средняя стоимость 1 км пути доходила до 120 тыс. рублей, общая стоимость строительства составила 1 млрд. рублей.

Великий Сибирский путь способствовал быстрому экономическому и культурному развитию восточных районов России, создал благоприятные возможности для заселения Сибири и Дальнего Востока, дал толчок развитию каменноугольной и сталелитейной промышленности за Уралом, увеличению производства зерна. Дорога укрепила связь восточных районов с центром страны, имела большое значение для обороны, усилила политическое и экономическое влияние России в тихоокеанском регионе.

Одним из участков Транссибирской магистрали стала Китайско-Восточная железная дорога.



Портал тоннеля через Яблоневый хребет с западной стороны «К Великому океану». Забайкальская железная дорога. 1900 г.



Портал тоннеля через Яблоневый хребет с восточной стороны «К Атлантическому океану». Забайкальская железная дорога. 1900 г.



Пассажирское здание на станции Владивосток. Уссурийская железная дорога. 1890-е гг.





Летняя переправа через реку Зею у Белгородского моста.
Тип временных вагонов-веранд для пассажиров IV класса.
Средняя часть Амурской железной дороги. 1914 г.



Открытие Амурского моста у Хабаровска.
Амурская железная дорога.
5 октября 1916 г.



Модель вагона 1-го класса
Сибирского поезда прямого сообщения. 1910 г.



Проезд министра путей сообщения С.В. Рухлова через
Большой Невер, при пересечении Амурской железной
дороги с Джалиндинским приисковым трактом.
Западная часть Амурской железной дороги. 1911 г.



Модель вагона-салона
Сибирского поезда прямого сообщения. 1910 г.



СОЗДАНИЕ РУССКО-КИТАЙСКОГО БАНКА. ОРГАНИЗАЦИЯ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

В 1896 г. правительство Российской империи и Китая заключили политический договор, в результате которого Русско-Китайский банк получил концессию на строительство и эксплуатацию главной линии Китайско-Восточной железной дороги сроком на 80 лет.

Для сооружения линии банк организовал Акционерное общество «Китайско-Восточной железной дороги», которым в России ведал министр финансов С.Ю. Витте. Руководящие должности в правлении Общества делились поровну между представителями России и Китая. Изысканиями, строительными работами и эксплуатацией дороги занимались русские инженеры.

15 марта 1898 г. по договору с Китаем об уступке на 25-летний срок гаваней Порт-Артура и Дальнего Россия получила право на постройку Южно-Маньчжурской ветви дороги, что увеличивало стоимость и срок строительства линии.



Флаг Общества Китайско-Восточной железной дороги.
1900-е гг.



Суй-Цзинчен
первый председатель
правления Общества
Китайско-Восточной
железной дороги



Витте Сергей Юльевич
министр путей сообщения
(февраль-август 1892)
министр финансов (1892-1903)
председатель Комитета
министров (1903-1906)



Ротштейн Адольф Юльевич
учредитель и член
Правления Русско-Китайского
банка (1896-1904)

«...КИТАЙСКАЯ ИМПЕРИЯ РАЗРЕШАЕТ НАМ ПРОВЕСТИ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПО СВОЕЙ ТЕРРИТОРИИ ПО ПРЯМОМУ ПУТИ ИЗ ЧИТЫ К ВЛАДИВОСТОКУ; НО УСТРОЙСТВО ЭТОЙ ДОРОГИ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОРУЧЕНО ЧАСТНОМУ ОБЩЕСТВУ... ВСЛЕДСТВИЕ ЭТОГО ПРИШЛОСЬ ОБРАЗОВАТЬ ОБЩЕСТВО ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ...»

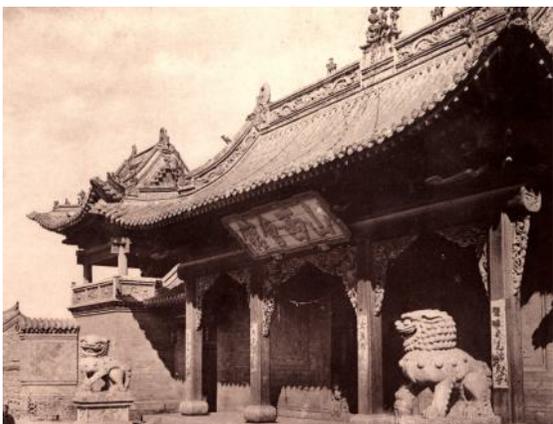
С.Ю. ВИТТЕ



Хилков Михаил Иванович
министр путей сообщения
(1895-1905)



Здание Русско-Азиатского банка в Петербурге. 2000-е гг.



Наружный павильон кумирни в Хайчене. Конец XIX в.



Каменные ворота-памятник в окрестностях Мукдена. Конец XIX в.



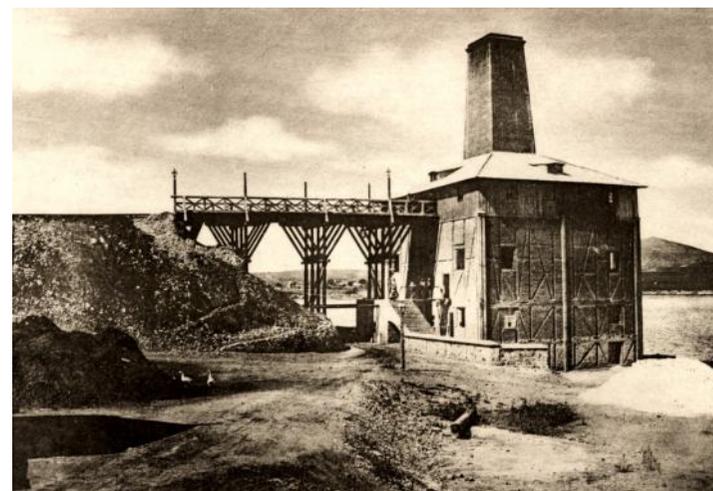
Представители местной администрации Китайско-Восточной железной дороги в г. Дальний с заместителем министра финансов Российской империи П.М. Романовым. 1901 г.



Ритуальный лев – «шидза» в первом дворе императорского дворца. Конец XIX в.



Пароход «Монголия» морского пароходства Общества Китайско-Восточной железной дороги. 1900-е гг.



Угольные копи Общества Китайско-Восточной железной дороги. 1900-е гг.

СООРУЖЕНИЕ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В 1896 г. инженеры Н.С. Свягин и Г.В. Адрианов провели предварительные изыскания трассы дороги и определили направление КВЖД.

16 августа 1897 г. близ станции Полтавской главный инженер Китайско-Восточной железной дороги А.И. Югович в присутствии местных русских и китайских властей открыл земляные работы по постройке дороги.

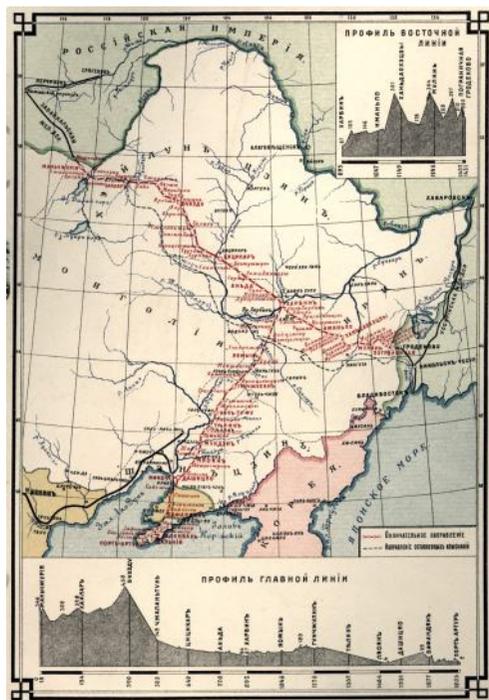
23 апреля 1898 г. был издан приказ о начале работ на 13 строительных участках КВЖД. Администрация дороги сформировала штат в основном из русских инженеров и рабочих. В связи с удаленностью линии от основных производственных мощностей заказы на строительные материалы размещались в разных странах.



Свягин Николай Сергеевич помощник главного инженера, изыскатель, строитель Восточного участка Китайско-Восточной железной дороги.



Югович Александр Иосифович главный инженер Общества Китайско-Восточной железной дороги.



Карта Китайско-Восточной железной дороги. 1900-е гг.



Изыскатели с китайским конвоем на трассе дороги. 1890-е гг.



Группа представителей и гостей, участвовавших при открытии работ Китайско-Восточной железной дороги. 16 августа 1897 г.



Двухпролетный каменный арочный мост
отверстием 13 м на Южном отделении
Китайско-Восточной железной дороги. 1900 г.



Послеобеденный отдых изыскателей. 1890-е гг.



Осмотр трассы дороги группой инженеров
во главе с вице-председателем Общества Китайско-
Восточной железной дороги С.И. Кербедзом. 1890-е гг.



Каменный арочный мост через реку Мурен отверстием 128 м. 1900-е гг.



Установка кессонов при сооружении опор
моста через реку Чинхэ. 1900-е гг.



Трасса Китайско-Восточной железной дороги
у Хинганского хребта. 1900-е гг.



Расчет с рабочими – строителями дорогим в Харбине.
1890-е гг.

СООРУЖЕНИЕ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Весной 1900 г. в Маньчжурии вспыхнуло «ихэтуаньское» («боксерское») восстание. Его последствия отодвинули сроки окончания работ.

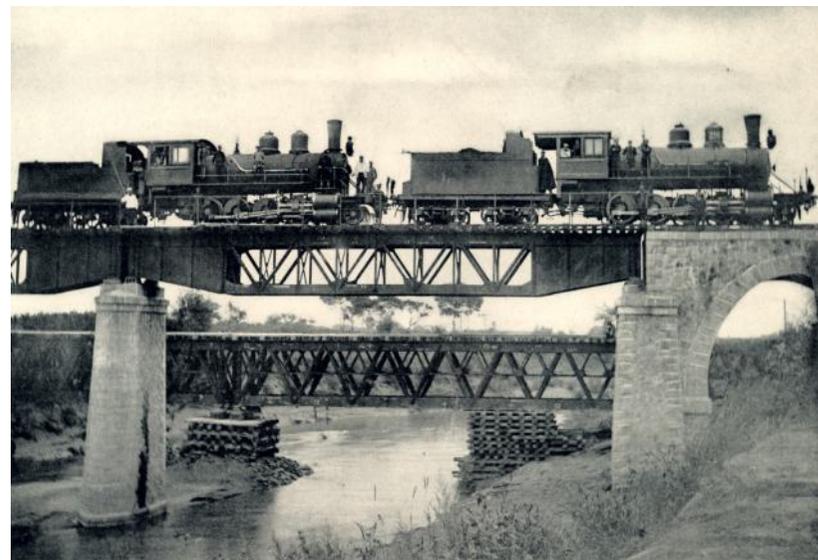
21 сентября 1901 г. закончилась укладка пути на главной линии, 1 июля 1903 г. дорогу сдали в постоянную эксплуатацию. Протяженность дороги составляла 2551 км. На дороге построили 98 станций, возвели 1464 моста, соорудили 9 тоннелей. Хинганский тоннель длиной 3073 м на момент постройки занимал второе место среди построенных русскими инженерами.



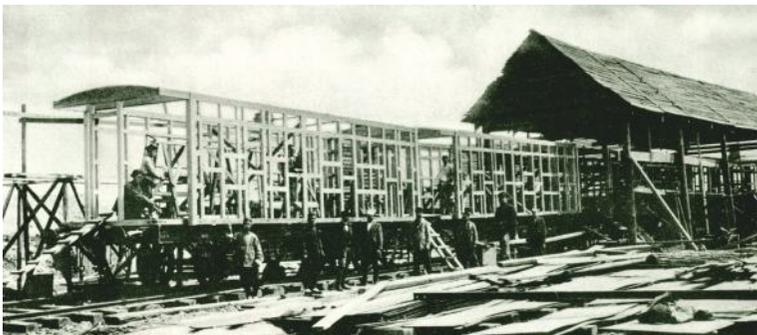
Испытание моста через реку Сунгари у Харбина. 1900-е гг.



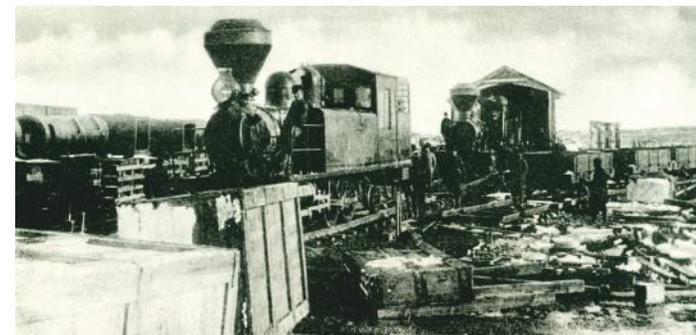
Сооружение моста на реке Пухэ. 1900-е гг.



Испытание моста через реку Пухэ. 1900-е гг.



Постройка пассажирских вагонов на ходовых частях платформ. 1899 г.



Сборка паровозов на станции Иман. 1898 г.



Временная водонапорная башня возле станции Шитохеза. 1900-е гг.

ПРИКАЗЪ
 Главнаго Инженера по сооружению Китайской
 Восточной желѣзной дороги.

31-го Октября 1901 года.

№ 340.

Смелѣе подѣлиться со свѣтлыми соотечественниками радостной телеграммой Его Высочайшаго Проводительства Господина Министра Финансовъ отъ 26-го сего Октября нижеслѣдующаго содержания:

Получивъ радостную вѣсть о смелѣй пути Главной линіи, и вѣдая о счастье Россіи, давшише довести объ этомъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, на доносеніе мое ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благодарно было возможности удостоить меня слѣдующихъ отъѣздомъ. Искренно благодарю Васъ за радостное сообщеніе, поздравляю Васъ съ окончаніемъ одного изъ крупнѣйшихъ железнодорожныхъ предпріятій въ мірѣ столь краткій срокъ и посреди неизвѣрныхъ трудностей. ИЖЕЛАН.

Прошу Васъ объявить ребятамъ служащимъ Китайской Восточной желѣзной дороги и охранѣ эти Высочайшія слова нашего обоимъ Монарха, содержащаяся нѣхъ оцѣнка съ высоты Престола усиленаго хода сооруженій желѣзной дороги явится для всѣхъ участниковъ этого дѣла драгоцѣннѣйшей наградой за всѣ лишения и труды, и я увѣренъ побудитъ ихъ приложить всѣ силы и усердіе, дабы дѣло это съ всеоблагодѣющей энергіей было приведено къ скорому и благополучному окончанію. Подпись Статсъ-Секретаря, Витте.

Подлинный подписала: Главнаго Инженера по сооружению Китайской Восточной желѣзной дороги А. Кюмича.

Приказ No 340 от 31 октября 1901 г.
 главнаго инженера по сооружению
 Китайско-Восточной желѣзной дороги.



Временное паровозное здание в Хайляре. 1900-е гг.





Повреждение пути наводнением на станции Ляоян.
1903 г.



Выход поезда из Хинганского тоннеля. Восточный портал.
1900-е гг.



Западный портал Хинганского тоннеля. 1900-е гг.

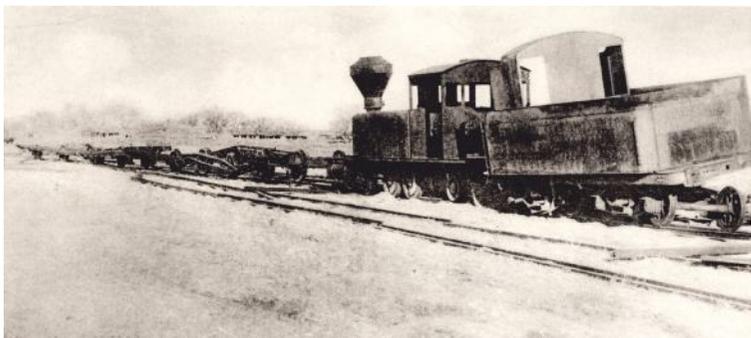


Медаль «В память сооружения тоннеля
сквозь Большой Хинган в Маньчжурии».
1903 г.



Итальянские рабочие на кладке свода
Хинганского тоннеля. 1900-е гг.





Разрушения на Китайско-Восточной железной дороге после «боксерского» восстания. 1900-е гг.



Ходоровский Иван Иванович - председатель комиссии по приемке Китайско-Восточной железной дороги в постоянную эксплуатацию в июле 1903 г.



Медаль «В память сооружения тоннеля сквозь Большой Хинган в Маньчжурии». 1903 г.

Копія телеграммы Главнаго Инженера по сооружеію Китайской Восточной желѣзной дороги отъ 30 Іюня 1903 г. за № 1024 изъ Дальняго, отъ Маньчжуріи до Пограничной и отъ Харбина до Порть-Артура Господамъ Начальствующимъ.

Сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги было одновременно начато отъ Харбина и Порть-Артура въ Іюнь 1898 года. Сего тридцатаго Іюня 1903 года дорога передана уже для правильной эксплуатаціи на всемъ протяженіи свыше 2400 верстъ. Успѣхъ строительныхъ работъ, несмотря на китайскіе беспорядки девятистаго года, надолго прекратившіе строительную дѣятельность нашу, приписываю гдѣмъ дружнымъ и энергичнымъ усиліямъ, которыя приложены были моими сотрудниками и служащими, какъ старшими, такъ и младшими, для борьбы съ многими не-нагодами и затрудненіями встрѣтившимися намъ въ чужой сторонѣ и среди чуждаго, хотя и трудолюбиваго, населенія. Вспоминая, поэтому съ чувствомъ нравственнаго удовлетворенія, о всемъ пережитомъ нами за пять лѣтъ напряженнаго труда въ Маньчжуріи и останавливаясь съ радостнымъ чувствомъ на мысли объ успешномъ результатѣ трудовъ нашихъ, я прошу всѣхъ старшихъ сотрудниковъ моихъ и всѣхъ служащихъ, отъ старшаго до младшаго, принять мою искреннюю и глубокую признательность за тѣ труды, результатами коихъ, съ перваго Іюля сего года, является начало правильнаго движенія на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Подлинную подписалъ Главный Инженеръ А. Юговичъ.

Съ подлинной вѣрно: Ис. об. Правителя Капцелярія А. Робера.

Копия телеграммы от 30 июня 1903 г. главного инженера Китайско-Восточной железной дороги А.И. Юговича.



ИНЖЕНЕРЫ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НА СООРУЖЕНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ КВЖД

27 декабря 1896 г. прошло первое собрание учредителей Общества Китайско-Восточной железной дороги, на котором вице-председателем избрали инженера путей сообщения С.И. Кербедза. На первом этапе он лично посетил Маньчжурию, наметил общее направление линии и обратил особое внимание на профиль трассы. Под руководством Кербедза были составлены проекты Хинганского тоннеля и больших мостов через реки Сунгари и Нонни. В правление Общества входили выпускники Института инженеров путей сообщения, получившие большой практический опыт на строительстве других дорог: А.Н. Вентцель, Я.Г. Алексеев. На должность главного инженера пригласили инженера А.И. Юговича, его заместителем назначили инженера путей сообщения С.В. Игнациуса.

Летом 1897 г. на трассе главной линии Китайско-Восточной железной начали работу шесть изыскательских партий под руководством инженеров А.А. Гершова, И.Л. Просинского, Ф.С. Гиршмана, С.Н. Хилкова, И.И. Обломиевского, Н.Н. Бочарова. Позже они возглавляли строительство дороги. В ФГБУК ЦМЖТ РФ сохранились документы выпускника Петербургского института инженеров путей сообщения А.Н. Кулакова.

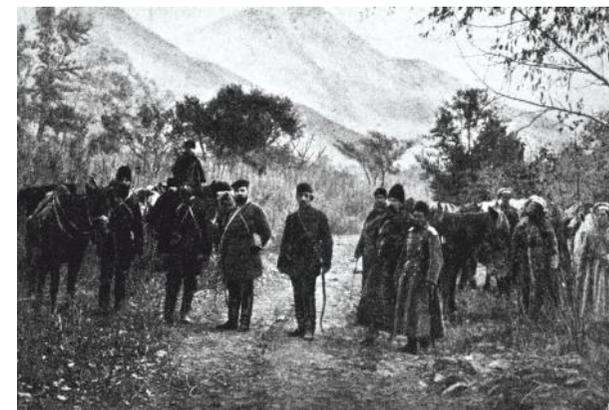
С началом эксплуатации линии были образованы три отделения: Западное, Восточное и Южное, которые возглавили инженеры путей сообщения С.Ц. Оффенберг, Т.М. Тихомиров, А.И. Шидловский. В дальнейшем административными и техническими вопросами на КВЖД занимались в основном инженеры путей сообщения.



Сборный вагон-палатка
для инженеров и техников. 1900-е гг.



Инженеры путей сообщения
А.Н.Вентцель (стоит) и
Н.Г. Гарин-Михайловский.
1898 г.



Экспедиция инженера Н.С. Свягина
в ущелье хребта Ван-лунь-гоу. 1890-е гг.



Изыскатели трассы Китайско-Восточной
железной дороги у станции Инченцзы.
1890-е гг.



Контора главного инженера
Китайско-Восточной железной дороги
в районе Харбин-пристань
во время «боксерского» восстания. 1900 г.

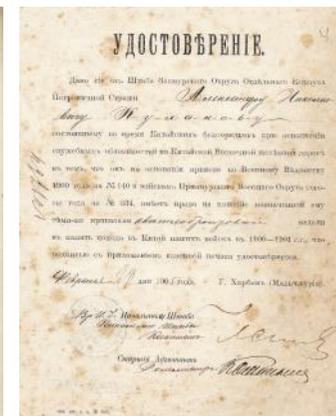
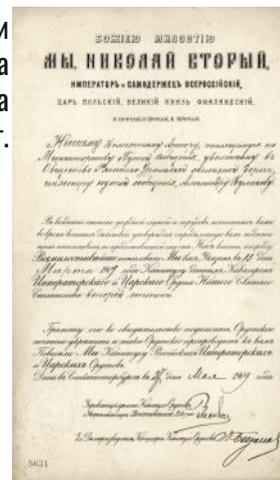


Кулаков Александр Николаевич
начальник 1-й дистанции 2-го участка
на строительстве главной линии
Китайско-Восточной железной дороги



Свидетельство о награждении
Знаком Красного Креста
А.Н. Кулакова. 1902 г.

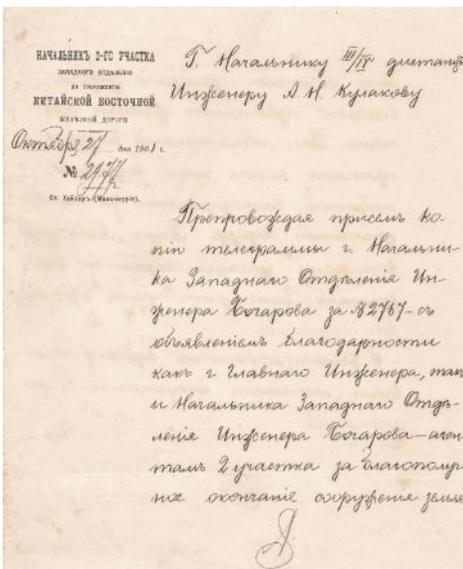
Указ о награждении
А.Н. Кулакова
орденом Святого Станислава
2-й степени. 1909 г.



Удостоверение на право
ношение медали
«За поход в Китай»
А.Н. Кулакову. 1905 г.



Модель пассажирского паровоза серии П41
Владикавказской железной дороги
с именной табличкой конструктора С.И. Кербедза. 1894 г.
Передана в музей императором Николаем II. 1903 г.



Служебное письмо
А.Н. Кулакову.
1901 г.



Н.Н. Бочаров –
изыскатель (1897-1901),
строитель Хинганского
тоннеля (1901-1903).



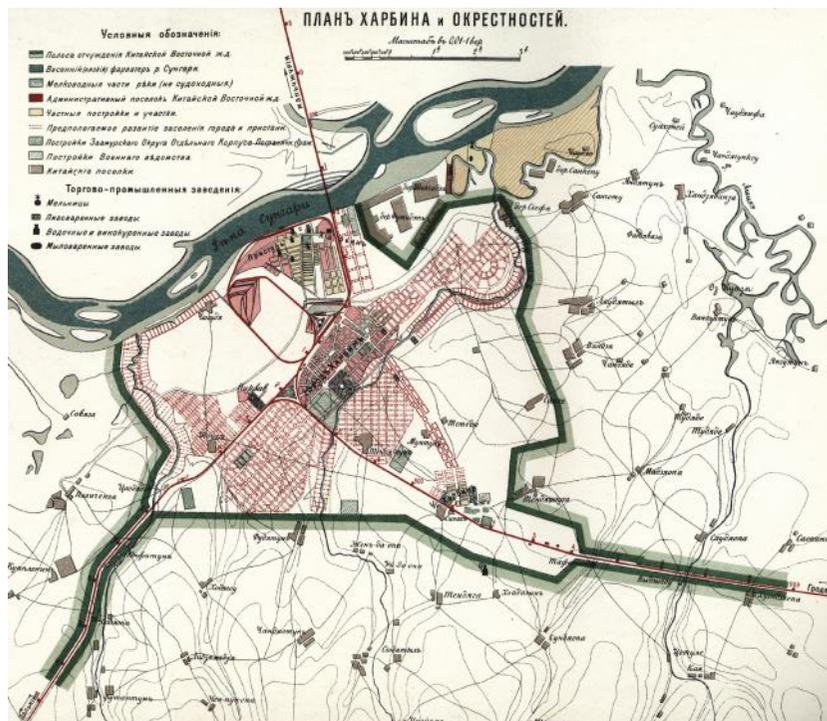
А.Н. Лентовский –
строитель больших
мостов
на Китайско-Восточной
железной дороге.
1900-е гг.

ОСНОВНОЙ ЦЕНТР КВЖД – ГОРОД ХАРБИН

23 апреля 1898 г. инженер путей сообщения А.И. Шидловский от имени Управления дороги заключил договор на приобретение земельного участка под городское строительство в поселке на берегу реки Сунгари. Этот день стал датой основания города Харбина. Удачное географическое расположение на главной водной артерии Маньчжурии в середине трассы КВЖД способствовало быстрому развитию города.

В короткое время возникли три больших поселения: Старый Харбин, Новый Город и Пристань. В административном районе Новый Город расположили управление дороги, почтово-телеграфную контору, таможню, гостиницу, общественное собрание; в районе Пристань по реке доставлялись необходимые строительные и продовольственные грузы; в Старом Харбине построили храмы и организовали учебные заведения, больницы.

После Октябрьской революции в России и крушения белого движения в Забайкалье Харбин стал центром белой эмиграции на Дальнем Востоке. В 1924 г., с изменением статуса КВЖД, советское руководство настояло на увольнении с дороги бывших подданных Российской империи, а китайские власти на переходе эмигрантов в китайское подданство.



План города Харбина. 1900-е гг.



Контора главного инженера Китайско-Восточной железной дороги в г. Харбин. 1902-1903 гг.



Вид китайской улицы в Харбине. 1900-е гг.



Земельный отдел Общества Китайско-Восточной железной дороги. 1900-е гг.



Вице-король Маньчжурии с представителями администрации Китайско-Восточной железной дороги. 1900-е гг.



Шидловский Адам Иванович.
Заклучил договор на земельный
участок для будущего г. Харбин



Левтеев Алексей Климентьевич
строитель города Харбина
(1898-1901)



Отдел связей с местными властями Управления
Китайско-Восточной железной дороги. 1900-е гг.



Церковь во имя святителя Николая Чудотворца
в Харбине. 1905 г.



Здание русского консульства в Харбине. 1900-е гг.



Здание Русско-Китайского банка
на вокзальном проспекте в Харбине. 1900-е гг.





Район Харбин-пристань. 1910-е гг.



Первая русская школа для мальчиков и девочек в Харбине.
Группа детей перед школой. 1900-е гг.



Внутренний вид временного инфекционного барака
в районе Харбин-новый во время холерной эпидемии.
1902 г.



Первый деревянный храм святой Софии в Харбине.
1907 г.



Здание железнодорожного собрания в Харбине. 1900-е гг.



Китайская улица в районе Харбин-пристань. 1915 г.



ЭКСПЛУАТАЦИЯ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 1903-1924 ГГ.

В 1904-1905 гг. Китайско-Восточная железная дорога оказалась в зоне военных действий между Россией и Японией, что заставило в срочном порядке увеличивать ее пропускную способность. В 1905 г., после заключения Портсмутского мира, большая часть южного участка дороги от станции Куаньченцзы до Порт-Артура и Дальнего была занята японцами.

Эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги в 1905-1917 гг. потребовала от России вложения больших средств, что было связано с необходимостью восстановительных работ после войны, усилением искусственных сооружений, организацией бесперебойной работы дороги. Присоединение в 1907 г. к Китайско-Восточной железной дороге Уссурийской железной дороги также вызвало ряд технических и финансовых проблем.



Д.Л. Хорват – управляющий
Китайско-Восточной
железной дорогой
(1902-1918).



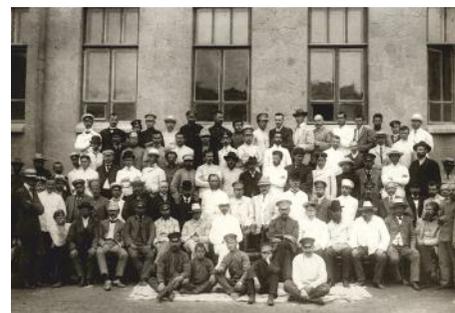
А.Н. Вентцель –
вице-председатель
Правления Общества
(1903-1920).



Агенты движения станции Харбин.
1900-е гг.



Сотрудники канцелярии
Управления Китайско-Восточной
железной дороги. 1900-е гг.



Сотрудники службы пути
Китайско-Восточной железной дороги.
1900-е гг.



Министр путей сообщения
Н.К. Шафгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус
в Маньчжурии. 1908 г.



А.Н. Вентцель с дочерью и китайским чиновником. 1910-е гг.



Скорый поезд со стороны станционных путей на станции Харбин. 1900-е гг.



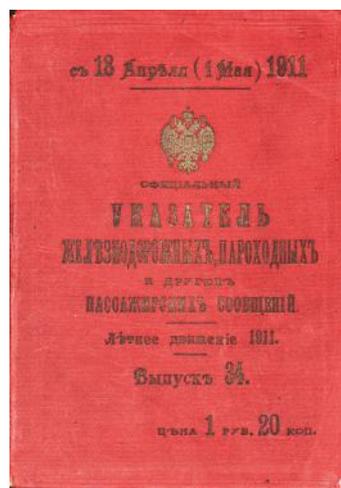
Вагоны скорого поезда на станции Харбин. 1900-е гг.



Слева направо: член Правления Общества Китайско-Восточной железной дороги адмирал А.В. Колчак, командующий русскими войсками в «полосе отчуждения» Китайско-Восточной железной дороги генерал М.М. Плешков. 1918 г.



Б.В. Остроумов – управляющий Китайско-Восточной железной дороги (1921-1924).



Официальный указатель пассажирских сообщений. 1911 г.



Зал 3-го класса вокзала в Харбине. 1907-е гг.

Ремонтные работы на трассе Китайско-Восточной железной дороги. 1910-е гг.



Крушение поезда на участке Китайско-Восточной железной дороги. 1910-е гг.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 1924-1952 ГГ.

С 1924 г. Китайско-Восточная железная дорога находилась в совместном управлении СССР и Китая, в 1935 г. – была продана властям Маньчжоу-го. С августа 1945 г. по соглашению между СССР и Китаем дорога находилась в совместном управлении с общим названием Китайско-Чанчуньская железная дорога

После победы революции в Китае и создания Китайской Народной Республики между СССР и КНР был заключен новый договор, который определял статус Китайско-Чанчуньской железной дороги как совместного коммерческого предприятия и предусматривал передачу дороги Китаю после заключения договора между Китаем и Японией.



Семья Ю.В. Рудого (стоит в центре) – управляющего Китайско-Восточной железной дорогой (1931-1935). Харбин, 1932 г.



А.И. Емшанов – народный комиссар путей сообщения (10.12.1920-15.04.1921), управляющий Китайско-Восточной железной дорогой (1926-1931).

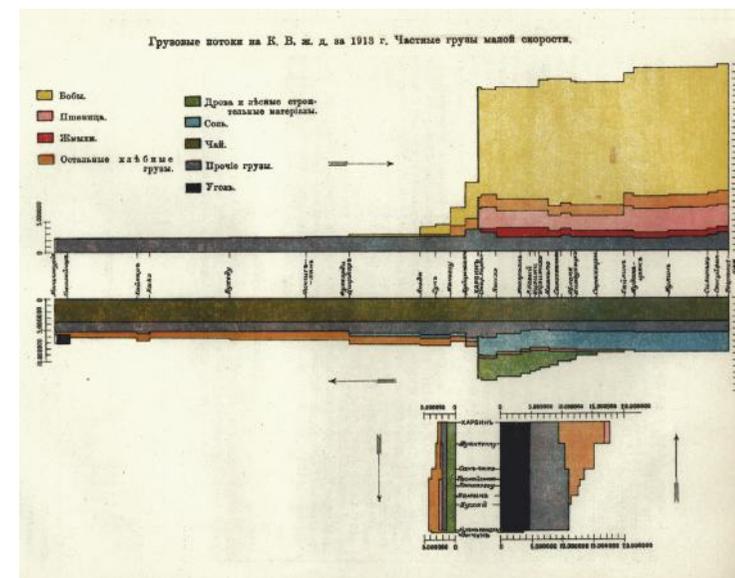


Диаграмма грузовых потоков на Китайско-Восточной железной дороге за 1913 г.

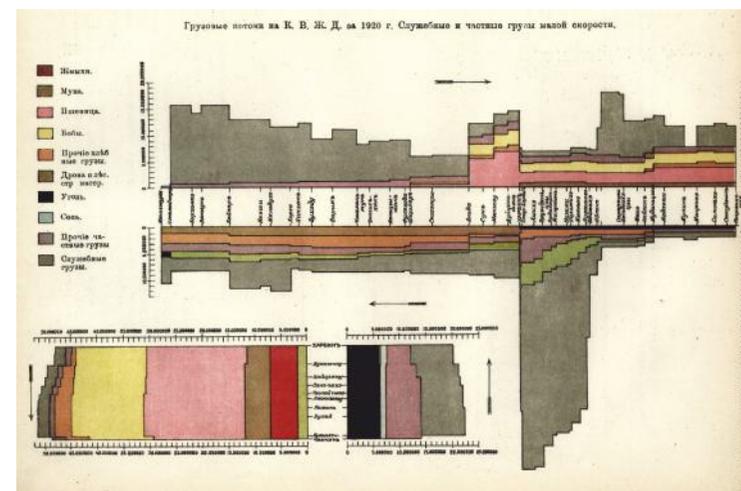


Диаграмма грузовых потоков на Китайско-Восточной железной дороге за 1920 г.



Удостоверение No 58 от 14.07.1934 г. Н.И. Сидневой
 об окончании Индустриально-транспортного техникума
 Китайско-Восточной железной дороги
 для детей граждан СССР.



Индустриально-Транспортный ТЕХНИКУМ
 Китайской Восточной Ж.Д.
 для детей граждан СССР.
 № 58
 г. Харбин

УДОСТОВЕРЕНИЕ.

Принимательница настоящего удостоверения гражданка: Союз Советских Социалистических Республик Сиднева Нина Ивановна
 родившаяся 1. февраля 1916 года, закончила, полный курс Сетью —Финансового Отделения с железнодорожным уклоном Индустриально-Транспортного Техникума Китайской Восточной железной дороги для детей граждан Союза Советских Социалистических Республик.

За время обучения в Техникуме и на испытаниях Сиднева показала, следующие успехи:

- по русскому языку удовлетворительно
- устному удовлетворительно
- истории удовлетворительно
- политической экономии удовлетворительно
- экономике СССР удовлетворительно
- финансовой промышленности удовлетворительно
- математике удовлетворительно
- физике удовлетворительно
- этимологии удовлетворительно
- естествознанию удовлетворительно
- аппликационному искусству удовлетворительно
- философской культуре удовлетворительно
- область естествознания отлично
- экономическим мышлением отлично
- основным законодательством и корпоративными удовлетворительно
- этико-благотворному делу удовлетворительно
- железнодорожному счетоводству хорошо
- культуры самостоятельности и в различных хорошо
- профессии и занятиях удовлетворительно
- общественно удовлетворительно
- общей статистике хорошо

Во железнодорожной статистике удовлетворительно
 в области Советского права удовлетворительно
 в области железнодорожного хозяйства хорошо
 в области ж.д. транспорта хорошо
 железнодорожным тарифам удовлетворительно
 товариществу хорошо
 инженерии удовлетворительно
 графике удовлетворительно
 картографии отлично

Учебно-производственную практику Н.И. Сиднева отбывала в санкт-петербургском и путевом в коммерческой академии и железнодорожной школе Управления Китайской Восточной железной дороги в течение ста семидесяти дней (77) рабочих дней и получила отличную оценку за работу и своей работе.

На основании теоретических знаний и опыта, полученных в Санкт-Петербурге и в пути, производится выпуск техника по специальности на железнодорожном транспорте.

Настоящее удостоверение будет заменено аттестатом по окончании из Департамента Народного Просвещения.

Зр. Заключительный Техникума Иванов
 (И.В. Иванов)

Инженер Советского Союза И.А. Сиднев
 (И.А. Сиднев)

Секретарь Сиднев
 (И.А. Сиднев)

Союз Советских Социалистических Республик

ТРУДОВОЙ СПИСОК

Фамилия Трофимов
 Имя Иван
 Отчество Степанович

Госплан СССР
 Государственное Вспомогательное Управление «Сельхозтех»
 ЛВВИНТРС.Д.
 1932

ВТОРОЙ ДАННЫЕ О ЦРО

РАЗДЕЛ ХОЖДЕНИИ СЛУЖБЫ

№	ДАТА			ФАКТ	ОСНОВАНИЕ	ПРИМЕЧАНИЯ
	Год	Мес.	Мес.			
1	1914	II	10	Самарское Крестьяне	Товарищество	
2	1915	II	10	Зависел на работе свободы	Уезд. М.В. Вост. Желез. дороги	
				Ленинградские ж.д. Вост.-	Кустов	
				Булчунский ж.д.		
3.	1915	II	10	Возобновили работу на	документация на	
				Зависел генеральной ж.д.	на ж.д. Харбин	
				ст. Мейшань		
4.	1915	II	10	Окончил курс службы делами	Земельный ж.д. Харбин СССР	
					за № 2472.	
5.	1916	II	10	Китайско-Восточная	ж.д.	
				Помощник на ст. Харбин		
6	1917	II	10	Китайский район Харбин	Служба в Харбине	
7	1918	II	10	Зависел делами	Китайско-Восточной ж.д.	
8	1918	II	10	Железнодорожные делами	за № 131. от 10.12.1918.	
				Центральные правления	Клиент	
				Министерства	в Харбине	
9.	1918	II	10	Зависел делами	Уезд. Вост. ж.д.	
10	1918	II	10	Железнодорожные делами	Уезд. Вост. ж.д.	



Трудовой список И.С. Трофимова. 1932 г.

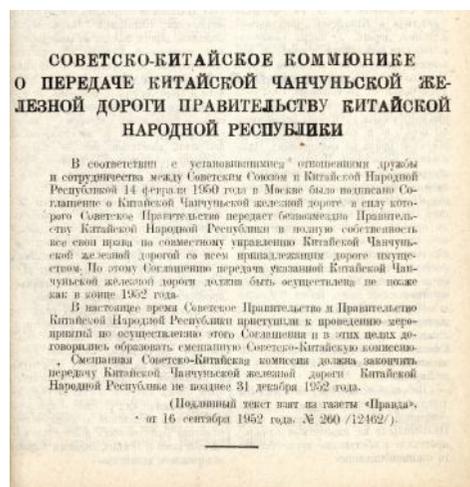


ПЕРЕДАЧА КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ

В 1950-1952 гг. Советский Союз помогал Китаю восстанавливать Китайско-Чанчуньскую железную дорогу и занимался подготовкой местных кадров для дальнейшей ее эксплуатации.

В конце 1952 г. состоялось подписание Заключительного протокола о безвозмездной передаче Китайско-Чанчуньской железной дороги Китайской Народной Республике. Это событие оценивалось обеими сторонами как вклад в дальнейшее укрепление советско-китайской дружбы.

По договору 1896 г. Китайско-Восточная дорога должна была перейти в собственность Китая в 1983 г., по договору 1945 г. – в 1975 г., по договору 1950 г. – после заключения мирного договора с Японией. Однако договор с Японией не подписали, а передача Китайско-Восточной (Китайско-Чанчуньской) железной дороги состоялась.



Советско-китайское коммюнике о передаче Китайской Чанчуньской железной дороги правительству Китайской Народной республики. 16 сентября 1952 г.



Руководящие работники Правления, Ревизионного Комитета и Управления Китайско-Чанчуньской железной дороги после первого заседания. 25 апреля 1950 г.



Торжественная церемония в Харбине по безвозмездной передаче Китайско-Чанчуньской железной дороги Китайской Народной республики. 31 декабря 1952 г.



Служебное удостоверение Н.А. Груничева – управляющего Китайской Чанчуньской железной дороги (1950-1952).



Управление Китайско-Чанчуньской железной дороги. 1950-е гг.



«Музей в память совместного китайско-советского управления Китайской Чанчуньской железной дорогой». Открыт 1 января 1953 г.



Обелиск в честь совместного управления Китайской Чанчуньской железной дорогой. Открыт 1 января 1953 г.



Советский специалист Дриго обучает китайских рабочих плано-предупредительному методу текущего содержания пути. 1950-е гг.



Работники службы пути города Чанчунь, завоевавшие в социалистическом соревновании переходящее Красное знамя. 1950-е гг.



Советский специалист Липатов, осматривая стрелочный перевод, дает рекомендации по содержанию путевого хозяйства. 1950-е гг.



Начальник Харбинской железной дороги Лу Пин и начальник Политотдела Ван Цзывень вместе с советским специалистом Нестеровым осматривают путевое хозяйство после наводнения в районе Санькэшу. 1953 г.



Памятный альбом от Управления Харбинской железной дороги, Политотдела Управления Харбинской железной дороги, Харбинского Райкома профсоюза железнодорожников. Январь 1956 г.



Бригада составителей поездов Ли Сикуя. 1950-е гг.



СКОРЫЙ ПЕЗД МОСКВА-ПЕКИН



Посадка в поезд на перроне Ярославского вокзала в Москве. 1954 г.



Шахматный турнир в купе поезда Москва-Пекин. 1954 г.



Коридор скорого поезда Москва-Пекин. 1954 г.



Ресторан поезда Москва-Пекин. 1954 г.



Отправление скорого поезда Москва-Пекин. 1954 г.

Уборка коридора скорого поезда Москва-Пекин. 1954 г.



Перед отправлением скорого поезда Москва-Пекин. 1954 г.

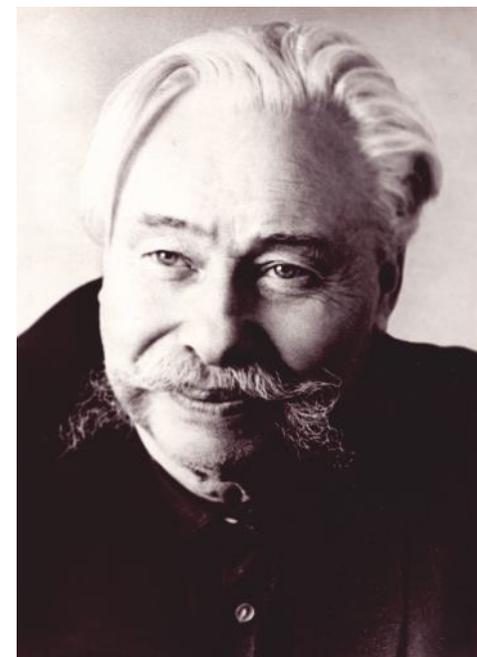


МОСТ ДРУЖБЫ

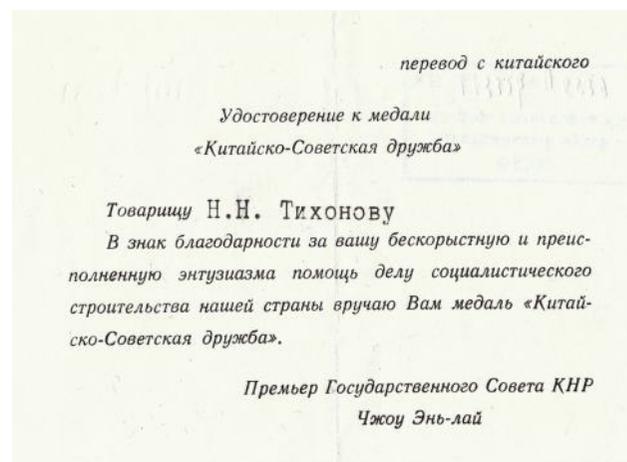
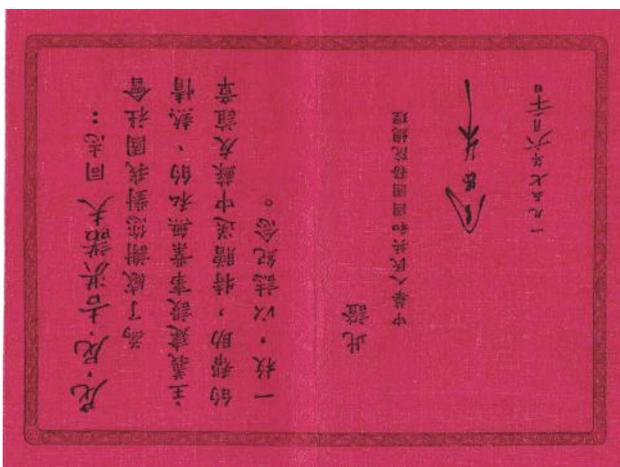
После передачи Китайско-Чанчуньской железной дороги отношения двух стран в области строительства и эксплуатации железных дорог продолжались. Так, в январе 1954 г. между столицами СССР и КНР начал курсировать фирменный поезд «Москва-Пекин». В 1950-е г. при участии советских инженеров в Китае построили двухъярусный шоссе-железнодорожный мост длиной 1700 м через реку Янцзы (Уханьский). При строительстве опор Уханьского моста впервые применили разработку советских инженеров – низкочастотные вибропогружатели. В 1957 г., на завершающем этапе сооружения моста, по нему прошли представители советской правительственной делегации во главе с Председателем Президиума Верховного Совета СССР К.Е. Ворошиловым.



Медаль «Китайско-Советская дружба»
Н.Н. Тихонова. 1957 г.



Н.Н. Тихонов – главный инженер
проекта мостового перехода
на строительстве Уханьского моста
через р. Янцзы. 1960-е гг.



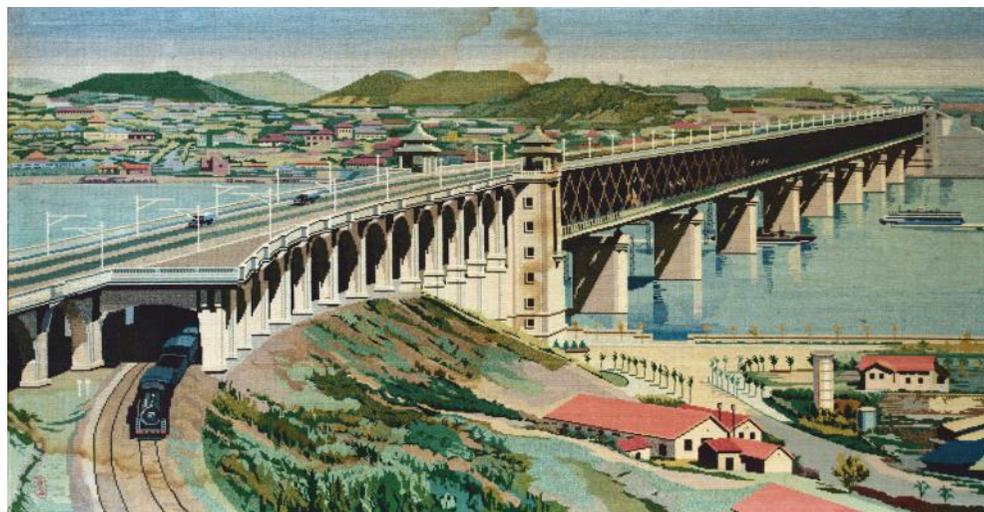
Удостоверение к медали
«Китайско-Советская дружба»
Н.Н. Тихонова. 1957 г.



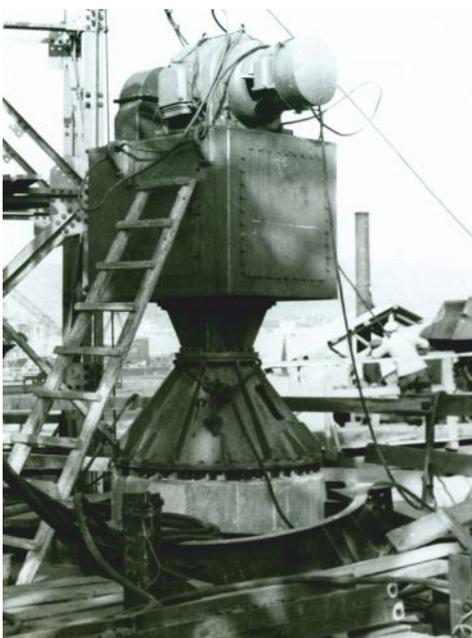
Строительство Уханьского моста через р. Янцзы в Китае. 1950-е гг.



Посещение строительства Уханьского моста через р. Янцзы советской правительственной делегацией во главе с Председателем Президиума Верховного Совета СССР К.Е. Ворошиловым. 1957 г.



Уханьский мост через реку Янцзы в Китае. Подарок от Харбинского института транспорта. Холст, вышивка мулине. 1959 г.



Работы по сооружению опор Уханьского моста. Погружение железобетонных свай-оболочек с помощью низкочастотного вибропогружателя. 1950-е гг.



Модель низкочастотного вибропогружателя (НВП-56). 1956 г.