ДВ 91
Б-681

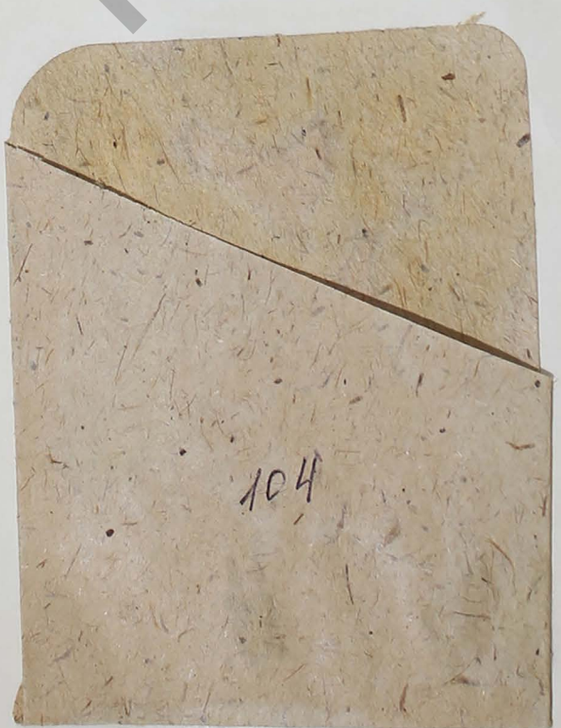
Благовещенская городская
Дума. Постановления.
1899.

ДВГНБ

ДВ
государственная
научная библиотека

ЭР03016

ДВГНБ



ЭР03016

1,96.
-68-
28°
3.91.2+67.620.61
681
9/57. 2 Библ.
2-1
БИБЛИОТЕКА
ХАБАРОВСК. КРАЕВОГО
ГОС. МУЗЕЯ.

Постановленіе
Благовѣщенской Городской Думы
19 Февраля 1899 года.

Въ собраніе Благовѣщенской Городской Думы 19 Февраля 1899 года прибыли: Городской Голова А. В. Кирилловъ, члены Управы: П. В. Верещагинъ, П. П. Поповъ, и И. Ѳ. Семеровъ, гласные: М. А. Быстржинскій, А. М. Огородниковъ, А. А. Соколовъ, И. И. Мамонтовъ, С. С. Шадринъ, Д. І. Мокинъ, А. М. Баженовъ, Р. К. Богдановъ, А. М. Клоссъ, Г. К. Войницкій, В. П. Ефимовъ, А. Д. Шипулинъ, С. П. Дубровскій, С. П. Бусыгинъ. В. А. Бородинъ, И. В. Ельцовъ, В. А. Говорущенко, Л. П. Ядыкинъ, И. Е. Молоденковъ, Г. И. Генрихсенъ, И. И. Корелкинъ, В. П. Мюллеръ, И. А. Котельниковъ, А. Е. Лукьяновъ, В. А. Левашевъ и Н. В. Ельцовъ, и депутатъ отъ духовнаго вѣдомства свящ. Тихвинскій.

Доложено: Предложеніе гласнаго городской Думы, инженера М. А. Быстржинскаго, по поводу постройки Благовѣщенскъ-Цицикарской желѣзной дороги, слѣдующаго содержанія:

«Въ Благовѣщенскѣ съ нѣкотораго времени обнаруживается застой въ торговлѣ, слышны также жалобы, что такъ недавно оживившееся пароходное дѣло на Амурѣ какъ будто пріостанавливается въ своемъ развитіи... Гдѣ же причина такого положенія вещей?.. По статистическимъ данным[illegible] золотопріисковое дѣло въ Приамурскомъ краѣ до сихъ поръ еще не [illegible] было настолько, чтобы существенно могло повліять на успѣхъ тор[illegible] или на дальнѣйшее развитіе Амурскаго пароходства. Напротивъ, оказывается, что въ послѣднее пятилѣтіе мы добыли золота не менѣе, чѣмъ въ предыдущіе 5 лѣтъ. Интеллигенція, купцы, переселенцы и много разнаго люда непрерывно прибываютъ въ нашъ край, въ нашъ городъ; казалось бы поэтому, что условія развитія и процвѣтанія нашей торговли, промышленности и пароходства становятся все лучше и лучше, между тѣмъ результаты получаются отрицательные: конечно, нельзя еще сказать, чтобы торговля въ Благовѣщенскѣ приносила кому либо убытокъ, или чтобы пароходство оставалось безъ работы. Не въ этомъ дѣло, а въ томъ, что нарождаются уже условія, которыя замѣтно вліяютъ на остановку или запинку въ дѣлахъ. Мнѣ кажется, что одна изъ главныхъ причинъ такого положенія вещей заключается въ томъ, что мы, т. е. среднее Приамурье съ г. Благовѣщенскомъ во главѣ, въ то время, когда сосѣднія провинціи пришли въ соприкосновеніе съ Западомъ посредствомъ Сибирской дороги до Иркутска съ одной стороны, Добровольнаго флота и Уссурійской дороги до Хабаровска съ другой, остаемся отрѣзанными, какъ отъ дѣловыхъ центровъ отечества, такъ и отъ всего Запада. Результатомъ такого изолированнаго положенія является то, что раіонъ нашей торговой и промышленной дѣятельности сталъ уже: въ настоящее время Уссурійскій край уже не нуждается болѣе въ услугахъ торговыхъ фирмъ Благовѣщенска, а Забайкальскому краю легче удовлетворить свои потребности чрезъ Иркутскъ, чѣмъ черезъ Благовѣщенскъ. Если и существуетъ у насъ еще порядочная торговля и даетъ барыши, какъ пароходство, то благодаря лишь постоянному и все еще усиливающемуся наплыву упомянутой интеллигенціи, служебнаго сословія, переселенцевъ и разнаго народа, ищущаго дѣла въ невѣдомой ему странѣ, однимъ словомъ, отъ увеличивающагося народонаселенія края. Съ постройкою

ДВГНБ
ЭР03016

Восточной Китайской дороги, дѣла Благовѣщенска никоимъ образомъ поправиться не могутъ, а напротивъ могутъ стать только хуже, потому что тогда центръ тяжести торговыхъ и промышленныхъ интересовъ Восточной Сибири и Приамурскаго края перейдетъ отъ насъ въ Цицикаръ и ближайшія къ нему провинціи, которыя прорѣжетъ великая транзитная дорога; тогда естественныя богатства Приамурья надолго еще останутся втунѣ, а Благовѣщенскъ поневолѣ снизойдетъ на степень провинціальнаго городишка. Поэтому, во избѣжаніе такого кризиса необходимо теперь же, минуя вопросы о развитіи земледѣлія, скотоводства, фабричнаго, заводскаго и горнаго дѣла, озаботиться первымъ дѣломъ о расширеніи раіона мѣстной торговли и промышленности и о соединеніи желѣзною дорогою средняго Приамурья съ Западомъ, т. е. съ Москвою и Петербургомъ.

Какимъ же образомъ достигнуть сказаннаго расширенія раіона мѣстной торговли и промышленности? въ какомъ направленіи это сдѣлать? и какимъ путемъ легче всего соединиться съ Западомъ? Вотъ вопросы, на которые желательно отвѣтить въ настоящей запискѣ, чтобы затѣмъ принять надлежащія мѣры къ предотвращенію упомянутаго кризиса. Если обратимъ вниманіе на мѣстныя климатическія и природныя условія и на то обстоятельство, что ни на востокѣ, ни на западѣ раіонъ нашей торговли и промышленности расширенъ быть не можетъ вслѣдствіе сказаннаго выше, то станетъ очевиднымъ, что раіонъ этотъ можетъ быть расширенъ только на югѣ, т. е. въ сторону Цицикара; затѣмъ въ настоящее время уже извѣстно, что постройка Амурской дороги отъ Стрѣтенска до Хабаровска отложена въ долгій ящикъ, а вмѣсто нея строится Восточная Китайская дорога, значитъ, о соединеніи рельсовымъ путемъ нашего города со Стрѣтенскомъ и говорить нечего. Зато мы имѣемъ возможность добиться рельсоваго соединенія съ Западомъ чрезъ Цицикаръ. Соединеніе это гораздо легче осуществимо, чѣмъ соединеніе со Стрѣтенскомъ, потому что первое имѣло бы протяженіе не болѣе 400 верстъ тогда какъ второе около 1200 верстъ; притомъ конфигурація почвы по пути отъ Благовѣщенска въ Цицикаръ не представляетъ никакихъ затрудненій въ техническомъ отношеніи, тогда какъ по направленію Благовѣщенскъ-Стрѣтенскъ встрѣчаются Большой Хинганъ и по всему пути весьма затруднительныя условія для прокладки рельсовой дороги. Если при этомъ принять въ разсчетъ, что желѣзная дорога отъ станціи Ононъ до Цицикара уже въ постройкѣ, то для того, чтобы получить рельсовое соединеніе съ Западомъ, приходится хлопотать о постройкѣ какихъ нибудь 400 верстъ дороги, не представляющей никакихъ затрудненій для ея прокладки*).

Теперь разсмотримъ, какія выгоды можетъ извлечь среднее Приамурье и нашъ Благовѣщенскъ отъ скорой постройки этой дороги.

Постройка всякой желѣзной дороги прежде всего поднимаетъ цѣны на всѣ предметы потребленія, на товары и на рабочія руки—по всей мѣстности, гдѣ она прокладывается; положимъ, что это обременительно для большей части населенія, но такъ какъ оно является результатомъ предъявленія большого спроса на все рѣшительно, что встрѣчается по пути строящейся дороги, то одновременно получаются и денежныя средства на покрытіе переплаты. Да и вопросъ еще, какая мѣстность или страна богаче—та-ли, гдѣ все дешево и мертво или та, гдѣ дорого, но съ кипучей жизнію?

При постройкѣ желѣзной дороги, въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ болѣе всего выигрываютъ конечные пункты, такъ какъ отъ нихъ исходитъ все движеніе на линіи; конечные пункты строящейся

*) Стоимость всей вѣтви вмѣстѣ съ мостомъ чрезъ р. Амуръ не должна превышать 16,000,000 руб., т. е. около 40000 руб. на версту.

ДВГНБ

ЭР03016

дороги служатъ, такъ сказать, главными этапами всей желѣзнодорожной дѣятельности: въ нихъ сосредоточивается вся желѣзнодорожная жизнь, вся администрація предстоящей постройки, предприниматели, подрядчики и вся рабочая сила, составляющая не одну тысячу людей, а иногда цѣлыя десятки тысячъ; а вѣдь все это потребители. Затѣмъ и всѣ принадлежности дороги и многіе матеріалы скопляются въ конечныхъ пунктахъ. Въ силу такихъ условій, создающихся постройкою желѣзно-дорожной линіи, оживляется мѣстная торговля и промышленность.—Потребности строящейся дороги, въ особенности удаленной на тысячи верстъ отъ мѣстъ изготовленія ея принадлежностей и матеріаловъ (какъ напримѣръ цемента), и дорогая вслѣдствіе этого доставка таковыхъ вызываютъ къ жизни новыя фабрики, заводы и горное дѣло; что это такъ, тому лучшимъ доказательствомъ можетъ служить появленіе цементнаго завода (*Тетюкова*) на Шилкѣ для Забайкальской дороги и наши сибирскіе Абакинскій и Николаевскій желѣзо-дѣлательные заводы, для поддержанія и развитія которыхъ съ приступомъ къ постройкѣ средне-сибирской линіи была отпущена милліонная субсидія. Какую пользу постройка Благовѣщенскъ-Цицикарская дорога можетъ дать Амурскому пароходству, объ этомъ и говорить нечего; достаточно указать на то, что однихъ рельсовъ и скрѣпленій требуется около 6000 пудовъ на версту дороги, а все это надо перевезти на пароходахъ. Относительно будущаго благотворнаго вліянія желѣзной дороги на дѣла Приамурья и Благовѣщенска надо имѣть въ виду, что съ устройствомъ рельсоваго соединенія съ Западомъ неминуемо явятся въ нашъ край предпріимчивые люди, а съ ними и капиталы для разработки и эксплоатаціи нетронутыхъ еще ископаемыхъ, какъ-то: каменнаго угля, рудъ, въ томъ числѣ и мѣдной, признаки которой имѣются неподалеку отъ Благовѣщенска, сюрьмы, графита, буры, красокъ, каолина, алебастра, огнеупорныхъ глинъ и проч. Капиталъ въ Приамурьѣ явится, дайте ему только удобный, облегченный путь, потому—что трудно гдѣ-либо выручить такіе на затраченный капиталъ проценты, какъ въ Приамурскомъ краѣ гдѣ естественныя богатства, какъ сказано, еще не тронуты и куда приливъ разнаго люда еще долго будетъ продолжаться. Вотъ ближайшіе результаты, какихъ можно ожидать отъ постройки Благовѣщенскъ-Цицикарской вѣтви. На благопріятные результаты для торговли, промышленности и Амурскаго пароходства въ будущемъ, т. е. послѣ окончанія названной постройки, можно разсчитывать на основаніи слѣдующихъ соображеній: всѣ предметы громоздскіе, машины, земледѣльческія орудія, желѣзныя издѣлія, мануфактурные товары (за исключеніемъ цѣнныхъ, каковые могутъ выдержать желѣзно-дорожный тарифъ), сахаръ, керосинъ и бакалейные товары, нужные для Цицикара и ближайшихъ къ нему провинцій, несмотря на желѣзно-дорожныя линіи отъ Портъ-Артура и Владивостока, большею частію пойдутъ чрезъ Николаевскъ (для этого надо хлопотать объ улучшеніи Николаевскаго порта) и Благовѣщенскъ на томъ основаніи, что доставка перечисленныхъ предметовъ моремъ до Портъ-Артура или Владивостока обойдется почти тоже, т. е. немногимъ дороже, что и до Николаевска; перевозка же этихъ грузовъ отъ Николаевска до Благовѣщенска по Амуру и далѣе по желѣзной дорогѣ до Цицикара обойдется значительно дешевле, чѣмъ перевозка ихъ по желѣзнымъ дорогамъ отъ Портъ-Артура или отъ Владивостока до того же Цицикара по тому простому разсчету, что товарамъ, зафрахтованнымъ въ Цицикарѣ и направленнымъ на Николаевскъ и Благовѣщенскъ, прійдется пробѣжать по желѣзной дорогѣ около 400 верстъ, тогда какъ тѣмъ же товарамъ, направленнымъ на вышесказанные порты, чтобы попасть въ Цицикаръ, прійдется пробѣжать по желѣзно-дорожному пути не менѣе 1500 верстъ или около того; раз-

ЭР03016

ница же въ стоимости перевозки пуда груза по желѣзной дорогѣ на 1000 верстъ лишнихъ*), при дифференціальномъ тарифѣ, полагать надо, будетъ такъ значительна, что ею съ излишкомъ покроются расходы по перевозкѣ того же пуда груза по Амуру до Благовѣщенска и перегрузкѣ его въ Николаевскѣ. На этомъ разсчетѣ только можетъ быть основано движеніе грузовъ съ Запада въ Цицикаръ чрезъ Благовѣщенскъ; этотъ разсчетъ и долженъ быть принятъ во вниманіе Правительствомъ при опредѣленіи тарифныхъ ставокъ для Восточной Китайской магистрали—если только ему дороги интересы Приамурскаго края, въ чемъ сомнѣваться, конечно, не приходится. Затѣмъ Благовѣщенскъ Цицикарская дорога не менѣе пользы принесетъ Цицикару и его окрестностямъ: она можетъ дать крупный заработокъ мѣстному народонаселенію во время постройки и оказать капитальное вліяніе на улучшеніе и развитіе сельскаго хозяйства и на общій подъемъ экономическаго быта прорѣзаннаго ею края послѣ постройки.

Изъ Цицикара и Хей-лунъ-дзенской провинціи мы можемъ получить дешевые сельскіе продукты, скотъ, чай, шелки, нѣкоторыя Китайскія издѣлія и дешевыя рабочія руки, столь необходимыя для разработки естественныхъ богатствъ края, каковыя не могутъ быть разрабатываемы въ настоящее время за недостаткомъ рабочей силы и дороговизны жизненныхъ продуктовъ.—Китайское правительство при посредствѣ Благовѣщенской вѣтви получило бы облегченіе въ управленіи его населеніемъ по Амуру и имѣло бы возможность разсчитывать на матеріальную поддержку со стороны Россіи, въ случаѣ какихъ-либо безпорядковъ, такъ часто повторяющихся въ Китайскихъ провинціяхъ. Наконецъ, и наше Правительство, сосредоточивъ нѣкоторое количество войскъ въ Благовѣщенскѣ, имѣло бы полную гарантію, что спокойствіе на Китайской Восточной дорогѣ будетъ обезпечено, и этимъ путемъ получило бы возможность завязать еще одинъ, пожалуй нелишній, узелокъ для закрѣпленія Китайской дружбы. А слѣдовательно, не только Благовѣщенскъ и Цицикаръ, но и оба Императорскія Правительства должны быть заинтересованы въ скорѣйшемъ осуществленіи сказаннаго предпріятія. Кромѣ того, въ скорой постройкѣ Благовѣщенской вѣтви должно быть заинтересовано и общество Восточной Китайской дороги, такъ какъ посредствомъ этой вѣтви оно могло бы перевезти значительное количество рельсовъ и другихъ потребностей для сооруженія великой магистрали, что въ свою очередь могло бы дать большую пользу отъ сокращенія срока постройки этой магистрали, сокращеніе же сказаннаго срока на одинъ годъ, не говоря уже о крупномъ общегосударственномъ его значеніи, могло бы дать такой доходъ отъ ея эксплоатаціи за это время, которымъ бы покрылась добрая половина затратъ на сооруженіе вѣтви.

Если общество Восточной-Китайской дороги не получило своевременно разрѣшенія на постройку сказанной вѣтви, или отказалось отъ ея сооруженія, то благодаря лишь той комбинаціи, что оно, будучи поставлено въ необходимость везти свои грузы по р. Сунгари до пересѣченія ея со строящейся желѣзной дорогою, полагало, что эти грузы оно въ состояніи будетъ перевезти по притоку Нонни и для западнаго участка ея до Цицикара. На мой взглядъ, такая комбинація не можетъ завершиться успѣхомъ. Если и будетъ своевременно доставлена нѣкоторая часть грузовъ по Сунгари, то недалѣе, какъ до впаденія въ нея р. Нонни, но по притоку же Нонни врядъ-ли возможно разсчитывать на доставку въ Цицикаръ болѣе или менѣе значительнаго количества желѣзно-дорожныхъ грузовъ; что это такъ, достаточно указать на то, что на улучшеніе судоходства по Амуру и по Шилкѣ, съ цѣлью достиженія срочной доставки строительныхъ Забай-

*) Т. е на разницу въ длинѣ желѣзно-дорожныхъ линій Портъ-Артуръ или Владивостокъ-Цицикарской и Благовѣщенскъ-Цицикарской вѣтви.

ДВГНБ

ЭР03016

кальскихъ желѣзно-дорожныхъ грузовъ, Правительство и пароходства затратили не одинъ милліонъ руб. денегъ, и тѣмъ не менѣе, нельзя сказать, чтобы все обошлось благополучно, чтобы возлагаемыя надежды на срочную доставку, покрайней мѣрѣ весьма нужныхъ грузовъ, какъ напримѣръ рабочихъ, платформъ и паровозовъ, вполнѣ оправдались, а вообще достаточно было одной неудачной навигаціи, т. е мелководія на Амурѣ и на Шилкѣ, чтобы всѣ разсчеты перепутались и барыши исчезли. Чтобы по водному пути, т. е. по рѣкѣ, можно было передвигать грузы по такому же графику, какой возможенъ для грузовъ, передвигаемыхъ по желѣзнымъ дорогамъ надо затратить много труда, спеціальныхъ знаній, денегъ и времени, что мнѣ доподлинно извѣстно изъ долголѣтней практики. Вотъ почему трудно допустить, чтобы по неизвѣстной рѣкѣ, какую представляетъ Сунгари и притокъ ея Нонни, не ошибиться въ разсчетахъ по передвиженію по нимъ грузовъ. Впрочемъ, результаты такого предположенія уже сказались: извѣстно, что первыя попытки передвиженія манджурскихъ желѣзно-дорожныхъ грузовъ по р. Сунгари въ навигацію прошедшаго года были очень неудачны потому, полагать надо, что изъ своевременной постройки Благовѣщенскъ-Цицикарской вѣтви всетаки и Управленіе по сооруженію Восточно-Китайской дороги можетъ извлечь надлежащую пользу.

Перечисляя могущія получиться выгоды отъ постройки и эксплоатаціи Благовѣщенскъ-Цицикарской вѣтви, трудно умолчать и о томъ, что она, играя роль питательно подъѣздной дороги главной магистрали, безспорно будетъ имѣть вліяніе на доходность послѣдней; доходность же самой вѣтви, во время эксплоатаціи, можно считать обезпеченной, потому что она будетъ такой же живой артеріею въ организмѣ средняго Приамурья, какъ Уссурійская дорога въ Уссурійскомъ краѣ, а извѣстно, что послѣдняя работаетъ не въ убытокъ.

Такимъ образомъ, все вышесказанное приводитъ насъ къ убѣжденію, что устройство означенной вѣтви—общеполезное дѣло; въ этомъ, пожалуй, никто и не сомнѣвался... Но говоритъ пословица „дорого яичко въ красный день“ или другими словами, если это доброе дѣло не будетъ осуществлено своевременно, то и польза отъ него будетъ другая. Такъ напримѣръ, если Благовѣщенская вѣтка будетъ построена послѣ окончанія Восточной Китайской дороги, то во первыхъ, постройка послѣдней не будетъ закончена ранѣе опредѣленнаго на это срока, а пожалуй и съ опозданіемъ, по причинамъ изложеннымъ выше; во вторыхъ, Амурское пароходство, такъ сильно нуждающееся въ поддержкѣ его въ настоящее время, лишится значительнаго количества грузовъ, потребныхъ для постройки Восточной Китайской дороги, которые прошли бы чрезъ Благовѣщенскъ, если бы вѣтка была сооружена своевременно; въ третьихъ, съ проведеніемъ Восточной Китайской дороги Благовѣщенскъ останется совершенно отрѣзаннымъ отъ всего дѣловаго мира и лишится того оживленія, какое имѣло бы мѣсто, если бы его торговля и промышленная дѣятельность была хотя бы отчасти связана съ постройкою Восточной Китайской дороги, и наконецъ, при сказанныхъ условіяхъ, Благовѣщенскъ лишится того расширенія торговаго и промышленнаго раіона, о которомъ тоже сказано выше, однимъ словомъ, лишится новаго рынка для своей торговли и промышленности, который впослѣдствіи завоевать уже будетъ трудно.—Вотъ мотивы, на основаніи которыхъ ходатайство о постройкѣ Благовѣщенскъ-Цицикарской вѣтви слѣдуетъ признать крайне нужнымъ и неотложнымъ. Ходатайство это должно исходить отъ г. Благовѣщенска, какъ ближе всѣхъ заинтересованнаго въ осуществленіи настоящаго предположенія. Для г. Благовѣщенска безразлично, будетъ-ли дорога построена на средства казны, построитъ-ли ее общество Восточной Китайской дороги, или другое акціонер-

ЭР03016

ное общество. Для города важно лишь одно, чтобы вѣтвь была построена въ кратчайшій срокъ и чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше. По договору, заключенному Императорскимъ Китайскимъ Правительствомъ съ Русско-Китайскимъ Банкомъ 27 Августа 1896 года, – для постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ сѣверномъ Китаѣ образовано Общество, Восточно Китайской дороги. Изъ чего видно, что въ данное время оно, по всей вѣроятности, обладаетъ исключительною привиллегіею на проведеніе и Благовѣщенскъ-Цицикарской вѣтви; казалось бы поэтому, что для осуществленія идеи постройки этой вѣтви слѣдовало бы войти въ переговоры съ Обществомъ Восточной Китайской дороги; но разъ это Общество, не смотря на очевидныя отъ предпріятія выгоды, къ нему по настоящее время не приступило, то слѣдуетъ искать другого пути, чтобы добиться положительныхъ результатовъ относительно сооруженія интересующаго насъ рельсоваго пути. По тому же договору Русское Правительство гарантировало доходность Восточной Китайской дороги послѣ постройки и платежи по облигаціямъ во время ея постройки, безъ чего не могло бы и осуществиться великое предпріятіе. Вслѣдствіе этого наше Правительство, являясь въ лицѣ Министра Финансовъ прямымъ хозяиномъ по проведенію Восточной Китайской дороги, вѣроятно не откажетъ городу, такимъже путемъ удовлетворить его ходатайство относительно сооруженія Благовѣщенскъ-Цицикарской желѣзнодорожной вѣтви.

Поэтому къ нему, т. е. къ Министру Финансовъ, слѣдуетъ непосредственно обратиться съ этимъ ходатайствомъ. Для бо́льшаго успѣха, одновременно надлежитъ обратиться съ просьбою по настоящему дѣлу къ Министру путей сообщенія и къ Начальнику края, т. е. Приамурскому Генералъ-Губернатору, заботливость котораго о благоустройствѣ нашей окраины всѣмъ извѣстна.

При этомъ городъ, съ своей стороны, долженъ бы заявить готовность прійти на помощь Правительству, предложивъ безвозмездно уступить могущія потребоваться для станціонныхъ сооруженій земли, и во всемъ, въ чемъ потребуются его услуги по осуществленію благаго дѣла, починъ въ которомъ оно на себя принимаетъ».

Предложеніе гласнаго Мечислава Антоновича Быстржинскаго было встрѣчено Городскою Думою съ полнымъ сочувствіемъ. Выразивъ ему глубокую благодарность за возбужденіе животрепещущаго вопроса о постройкѣ Благовѣщенскъ-Цицикарской желѣзнодорожной вѣтви и высказавъ мнѣніе, что осуществленіе сего проекта болѣе чѣмъ желательно, ибо отъ него всецѣло зависитъ дальнѣйшее развитіе и процвѣтаніе Амурской области вообще и города Благовѣщенка въ частности, какъ торгово-промышленнаго центра всего Приамурья, Городская Дума ПОСТАНОВИЛА: уполномочить Благовѣщенскую Городскую Управу возбудить, въ установленномъ порядкѣ, предъ Правительствомъ ходатайство города относительно постройки Благовѣщенскъ-Цицикарской желѣзнодорожной вѣтви, предварительно разработавъ этотъ вопросъ. Подлинное за надлежащимъ подписомъ присутствовавшихъ на засѣданіи гласныхъ.

Съ подлинным вѣрно:
Городской Голова

Свѣрялъ:
Городской Секретарь

г. Благовѣщенскъ Типографія т-ва Д. О. Мокинъ и Ко.

ЭР03016

ДВГНБ

ЭР03016

ДВГНБ

54039.

ДВ. Государственная
БИБЛИОТЕКА

ЭР03016

ДВГНБ

ЭР03016

ДВГНБ

ЭР03016