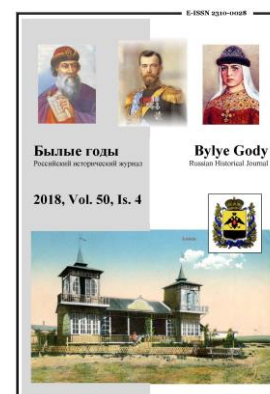


Copyright © 2018 by International Network Center for
Fundamental and Applied Research
Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 50. Is. 4. pp. 1712-1724. 2018
DOI: 10.13187/bg.2018.4.1712
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



The Issues of Defense, Internal Governance and the Status of the Chinese Eastern Railway in Government Policy at the beginning of the 20th century

Denis G. Yanchenko ^{a, *}

^a St. Petersburg State University, Russian Federation

Abstract

The article examines attempts at administrative reorganization of the Chinese Eastern Railway after the conclusion of the Portsmouth Peace Treaty of 1905. The military high rank officers sought to maintain control over the road and intended to restore the lost positions in the region. The formal reason for this could be the transportation of goods and troops, ensuring the road safety, but at the base it was a desire to return the undermined influence on the Far Eastern affairs. The materials of the Russian State Historical Archive (RGIA) reflect the struggle on this issue among the military and political elites.

After the defeat and the conclusion of the Portsmouth Peace, the definition of the further strategy seemed to be the prerogative of civilian agencies (the Ministry of Finance and the Ministry of Foreign Affairs), not the military, but this did not happen because of the resistance of the military. Minister of Finance V.N. Kokovtsov did neither plan to renounce the influence on the Far Eastern affairs, nor to entrust the control of the border guard in Manchuria to the military. Quite a logical move by the minister was an indication of foreign policy obligations as a fundamental principle.

For a short time, in the conditions of the Duma monarchy in Russia, local governmental structures appeared in Harbin and a part of the settlements. New internal political conditions of the Duma monarchy and preparation for war in Europe forced the government to adjust the goals and objectives in the Far East. The projects, which were discussed by the Russian government, for the Russian order were quite liberal at the beginning of the 20th century. Russian population did not receive additional privileges, and the state authorities of Russia did not officially participate in the formation of public administration. It gave the complete dependence of the Society of the CER from the Ministry of Finance.

Keywords: Chinese Eastern Railway, Russian-Japanese War, State Duma, General Staff, N.I. Grodekov, V.N. Kokovtsov, Manchuria, First Russian Revolution.

1. Введение

История правительственной политики в освоении Маньчжурии царской Россией, история КВЖД и укрепления обороны Дальнего Востока начала XX в. нуждаются в более подробном изучении (Старовойтова и др., 2016: 205–210). Особый статус дороги и полосы отчуждения с многочисленными русскими колонистами, китайскими переселенцами, развитой инфраструктурой делал этот край в начале XX в. объектом внимания других великих держав. В таких международных условиях после поражения в Русско-японской войне сохранить прежний порядок управления не представлялось возможным. Материалы РГИА из фондов Совета министров, Государственной думы, Комитета по заселению Дальнего Востока, КВЖД позволяют сегодня представить перипетии борьбы в правительственных верхах по этому вопросу в 1906–1909 гг., т.е. в особенно сложный для русского влияния в регионе временной отрезок, предшествовавший заключению соглашений с Японией и Китаем. В статье рассматриваются предпосылки создания на территории полосы отчуждения КВЖД общественных органов власти «при участии выборных от местного населения лиц, но с сохранением

* Corresponding author

E-mail addresses: d.yanchenko@spbu.ru (D.G. Yanchenko)

непосредственной зависимости учреждений местного самоуправления» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 10) от администрации дороги.

2. Материалы и методы

Статья написана с использованием традиционных методов исторического исследования. Факты рассматриваются в контексте периода, в сопоставлении друг с другом. Историко-генетический метод использовался при рассмотрении дискуссий в среде высшей бюрократии империи. Проанализированы нормативно-правовые акты, международные соглашения, регламентировавшие порядок управления КВЖД. Материалы РГИА из фондов Совета министров, Государственной думы, Комитета по заселению Дальнего Востока, КВЖД позволяют сегодня представить перипетии борьбы в правительственных верхах по этому вопросу после печального завершения Русско-японской войны. Материалы Особых совещаний по вопросу о реорганизации управления дорогой, создаваемых объединенным после 1905 г. правительством – Советом министров – являются важным источником данной работы.

3. Обсуждение

Монография Б.А. Романова «Россия в Маньчжурии...» (Романов, 1928) и одна из известных современных работ по этой теме под авторством И.В. Лукоянова (Лукоянов, 2008) напрямую не рассматривали изменения правительственной политики и системы управления после военного поражения на Дальнем Востоке. Дискуссии среди высшей бюрократии империи о том, что делать с КВЖД, затрагивали перспективы «русского дела» в регионе и вопросы обороны. Отметим также появившиеся в последние годы работы китайских авторов о влиянии первой железнодорожной магистрали Северо-Востока Китая на экономическое и культурное развитие региона и его центра – г. Харбина (Чэн, 2008: 5–7; Лю, 2015: 35–37).

По словам Н.Е. Абловой, на китайских землях с появлением КВЖД возникло «государство в государстве», со своей границей, территорией, многонациональным населением. Дорога обладала «законодательной (Правление КВЖД) и исполнительной (Управление КВЖД) властями..., «главой государства» (Управляющий КВЖД), министерствами (Земельный отдел, Служба тяги и т.п.), полицией и армией (Заамурский округ Пограничной стражи), судом и муниципальным управлением, собственной системой образования и здравоохранения» (Аблова, 2005: 20–21).



Рис. 1. Здание Управления КВЖД. Современный вид. Фото автора

4. Результаты

Формальным основанием русского присутствия в Китае было международное соглашение. 27 августа (8 сентября) 1896 г. в Берлине китайский посланник в Российской империи Сюй Цзэнчэн подписал с правлением Русско-Китайского банка контракт о предоставлении права на постройку железной дороги через Маньчжурию. Этот документ уточнил положения Союзного договора между Российской империей и Китаем от 22 мая (3 июня) 1896 г. (Русско-китайские отношения, 1958: 73–77). По параграфу 6 контракта административная и судебная власть в полосе отчуждения принадлежала Обществу КВЖД. Формально руководящими органами компании были собрание

акционеров и правление. Номинальным главой – председателем правления был подданный Китая, вице-председателем – подданный России. Управляющий дорогой и Совет при управляющем, в который входили начальники отделов и служб дороги, назначались из русских подданных. Связующим звеном между представителями российской и китайской власти был председатель Общества – китайский чиновник. Он должен был контролировать соблюдение контракта со стороны Русско-Китайского банка и Общества КВЖД в отношении Империи Цин. В России Общество КВЖД обладало правами юридического лица. Устав компании не противоречил типовым уставам российских железных дорог (ПСЗРИ. *Собрание Третье. Т. XVI. 1896. Отделение 1. № 13486. 1899: 749–757*).

Представители китайской администрации «продолжали осуществлять свои полномочия, и действия китайских законов... ограничению не подлежали» (Вишняков, 2007: 55–57), однако контракт предоставил России исключительные привилегии, не включенные ни в один из известных концессионных договоров. Управление в полосе отчуждения компания осуществляла самостоятельно на основании русского законодательства. В январе 1897 г. по ходатайству российской стороны первым председателем Общества КВЖД стал бывший посланник Китая в Петербурге и Берлине Сюй Цзэнчэн, однако после его гибели во время восстания ихэтуаней нового председателя не назначали.

«Судебные полномочия по всем вопросам, связанным с дорогой, реализовывались через деятельность российско-китайских смешанных судов (цзяо-шэ-цзюй), юрисдикция которых распространялась на все население полосы отчуждения» (Казанцев, Салогуб, 2013: 28–31). На китайские власти возлагалась охрана дороги от хунхузов (местных банд – Д.Я.), но с этой задачей они не справлялись. Для защиты правопорядка была учреждена специальная вольнонаемная Охранная стража (4,5 тыс. человек), подчинявшаяся руководителю строительства – главному инженеру дороги. В 1901 г. ввиду трудности пополнения частей вольнонаемными лицами и возникшей после Ихэтуаньского восстания необходимости увеличить состав войск, было решено образовать в составе Отдельного корпуса пограничной стражи особый Заамурский округ, которому верили защиту КВЖД.

Вопросы административного устройства в Маньчжурии до Русско-японской войны рассматривались в Особом комитете Дальнего Востока. Ведению Комитета подлежали дела по управлению наместничеством, сметные предположения о доходной и расходной части, торговое и промышленное развитие края, дела о применении общероссийского законодательства и правительственных распоряжений, требующих согласования наместника с министрами, а также дела, решение которых превышало власть наместника (Казанцев, 2012: 25).

По окончании Русско-японской войны правила, по которым осуществлялось внутреннее управление в полосе отчуждения вдоль КВЖД, нуждались в изменении по многим причинам. К практике Особых совещаний (ОСО) как способа решения приоритетных задач (экономических, военных или административных) в развитии железнодорожной линии и региона в целом русское правительство прибегало часто. После войны вопросы обороны Дальнего Востока и линии КВЖД увязывались с колонизацией края. Материалы Особого совещания членов Совета министров по данной теме за подписью П.А. Столыпина датированы 1906 г. В заседании ОСО 25 июля 1906 г. рассматривались вопросы пополнения железнодорожных частей по линии КВЖД, усиление русского военного присутствия. Параллельно инициативными высшими офицерами и чиновниками разрабатывались проекты реорганизации местного управления как в столице, в Министерстве финансов, так и на Дальнем Востоке. В дальнейшем при созыве Особых совещаний центральной властью к участию будут привлекаться региональные эксперты. Так, министр финансов В.Н. Коковцов в 1908 г. писал председателю Государственной думы Н.А. Хомякову, что расходы КВЖД из средств казны рассматривались в образованном при правлении Общества междуведомственным совещанием с участием «специально для сего вызванного с места управляющего дорогой и председателя Ревизионной комиссии Общества» (РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685/1332. Л. 640б.).

Неопределенность и отсутствие политического урегулирования в отношениях России с дальневосточными соседями – Японией и Китаем – привели в 1906–1907 гг. к застою и спаду в экономической жизни края. Русско-японская война вызвала массовую миграцию китайского населения и ломку сложившихся хозяйственных связей. «Многие русские фирмы, работавшие в Маньчжурии, остались с громадными запасами различных товаров... и разорились. В этих условиях возобновление нормальной работы КВЖД явилось важным фактором возрождения экономической жизни Северной Маньчжурии» (Ратманов, 2009: 50).

О численности русского населения на Северо-Востоке Китая в «Историческом обзоре КВЖД» Н.Х. Нилуса приведены следующие данные: в 1907 г. на западном участке дороги было 15970 русских, 5577 – в поселке Маньчжурия (Маньчжоули), 1428 – в Чжайлоноре, 4375 – в Хайларе, 2767 – в Бокэту (Бухэду), 1643 – в Чжаланьтуне. К 1910 г. цифра выросла до 17061 человека. Это свыше 30 % от численности населения Хулуьбуирского аймака (волости – Д.Я.). По Восточной линии проживало 7127 взрослых (из них на дороге служили 3305) и 2004 ребенка. На Южной линии – 729 мужчин и женщин (в том числе 503 служащих) (Нилус, 1922: 621).

К 1910 г. поселков, имевших более 2 тыс. жителей (русских и китайцев), было, кроме Харбина, семь: Маньчжурия, Хайлар, Имяньпо, Ханьдаохэцзы, Пограничная, Цицикар, станция Бухэду. По современным подсчетам к 1910 г. русское население в поселках на линии КВЖД, казачье-

крестьянское население Трехречья, Харбина (после окончания Русско-японской войны его население уменьшилось) «составило порядка 70–75 тыс. чел. Маньчжурия стала даже неофициально именоваться Желтороссией» (Чапыгин, 2014: 326).

В свое время КВЖД сместила экономическую жизнь с Амурского региона в Маньчжурию, «интересы огромнейшей и бедствующей российской территории были принесены в жертву китайской провинции» (Дятлова, 2012: 611). Проблемы колонизации российского Дальнего Востока в начале XX в. уже рассматривались в отдельной статье (Янченко, Слободзян, 2017: 93–106), отметим только, что с 1906 г. правительственные приоритеты и отношение к Маньчжурии и всему Дальневосточному региону стали меняться.

После военного поражения и заключения Портсмутского мира определение дальнейшей стратегии, казалось, должно было стать прерогативой гражданских ведомств (Министерства финансов и Министерства иностранных дел), не военных, но этого не произошло. В условиях японской угрозы целью мероприятий Военного министерства и Генерального штаба являлось «отстоять хоть часть наших владений на побережье Тихого океана до прибытия подкреплений» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 64. Л. 106.). Появление японских баз в Корее ослабило российские позиции. Японцы контролировали южную часть Маньчжурии. Приведем цитату из секретного доклада начальника Управления по делам о воинской повинности от 8 марта 1908 г.: «На север к Ляояну и Мукдену... части, заблаговременно перевезенные через море, могут ныне притекать уже тремя железнодорожными путями, а именно по линиям Андун – Ляоян, из Артура и Дальнего, и от Инкоу на Синминтин» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 64. Л. 11). В таких условиях, по расчетам военных аналитиков, за два месяца потенциальный противник легко сосредоточил бы у Харбина трехсоттысячную группировку.

В Особом совещании под председательством товарища министра финансов т.с. Чистякова был принят ряд принципиальных решений по охране магистрали. Совещание определило пять основных пунктов дальнейшей правительственной политики вдоль линии КВЖД. Они оставались фактическим руководством к действию для русских властей до 1917 г., несмотря на изменение внешнеполитической ситуации на Дальнем Востоке. Без союзника (Китая) российская власть спешно искала выход из дипломатической и военной изоляции, в т.ч. в попытках проведения новых управленческих решений в Маньчжурии.

Особую активность в это период проявил командующий войсками на Дальнем Востоке Н.И. Гродеков. Бывший приамурский генерал-губернатор, человек, обладавший административным опытом, связями и авторитетом среди придворных чинов, научной элиты стал выразителем интересов военных и смог предложить верховной власти и правительству свой вариант местных реформ. Идеальным устройством для генерала и до Русско-японской войны «был такой способ управления Маньчжурией, при котором она была бы освобождена от влияния пекинского правительства и в то же время “не имела бы внешних признаков полного подчинения нам этой страны”» (Ходяков, 2018: 53). В 1906 г. Н.И. Гродеков добился поддержки от начальника Главного управления Генерального штаба Ф.Ф. Палицына, но столкнулся с непреодолимым сопротивлением со стороны Министерства финансов.

По мнению генерала, Заамурскую железнодорожную бригаду следовало подчинить управляющему КВЖД, «чтобы командир... состоял помощником управляющего дорожною по технической части и первым его заместителем» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 306.). Командующий войсками на Дальнем Востоке предлагал «вручить охрану Китайской Восточной железной дороги всецело ведению военного ведомства, передав последнему подчиненный ныне Министру финансов Заамурский округ пограничной стражи». В целях «всемерного объединения и защиты государственных интересов России в Маньчжурии надлежало бы... поставить во главе всех наших мероприятий в названном крае особое лицо со званием Главноуполномоченного Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, назначаемого по соглашению трех министров: военного, финансов и иностранных дел», – писал генерал (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 306.).

Обсуждение перспектив управления КВЖД на уровне правительства свидетельствовало о важности чиновников, участвовавших в дискуссии, в дореволюционной системе управления империей. Новый министр финансов – В.Н. Коковцов – не планировал поступаться влиянием на дальневосточные дела, передоверять военным контроль над пограничной охраной в Маньчжурии. Вполне логичным ходом министра стало указание на внешнеполитические обязательства как основополагающий принцип проводимой политики. По утверждению В.Н. Коковцова, передача управления военным – прямое нарушение условий концессии на сооружение КВЖД. «Обществу... предоставлено лишь правило содержать на линии полицейскую охранную стражу. Организация ее в виде части корпуса пограничной стражи, подчиненной Министерству финансов, признавалась до сих пор Китайским правительством как естественное последствие финансовой зависимости Общества Китайской железной дороги от упомянутого ведомства» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 306.).

Коковцов, впрочем, не возражал, чтобы в «отношении строевой подготовки чинов названного округа и поверки их боевой готовности Военному министерству было предоставлено необходимое право надзора и самая широкая возможность убеждаться в соответствии округа возложенным на него секретным боевым задачам» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 406.).

Известно, что В.Н. Коковцов зачастую выступал противником усиления Военного министерства. В условиях думской монархии в России оно пользовалось большей административной и финансовой независимостью, чем другие структуры правительства при неизменной поддержке со стороны Николая II. Для Коковцова как министра это достаточно типичная ситуация в отношениях с иными ведомствами. Отчасти она и привела к его отставке в 1913 г. В 1906 г. в пику военным министр финансов предложил включить железнодорожные войска в состав Заамурского округа, чтобы достигнуть «полного единства в деле организации и управления теми силами, коим будет поручена охрана и эксплуатации дороги». Что касается мнения Гродекова «об учреждении должности особого Главноуполномоченного для высшего руководства нашим Маньчжурским предприятием», то Коковцов оправданно увидел в нем «воссоздание в новой форме Наместничества на Дальнем Востоке, установление коего дало в первый раз такие плачевные результаты» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 50б.).

В этом министра финансов поддерживал министр иностранных дел А.П. Извольский. Для того чтобы учесть интересы военных в регионе, правительство было готово повысить статус командиров в Маньчжурии. Начальнику Заамурского округа Пограничной стражи было предложено присвоить «обязанности и права командира корпуса, подчинив его непосредственно Министру финансов с сохранением существующего порядка заведования Округом в хозяйственном отношении». Включив Заамурскую железнодорожную бригаду в состав Заамурского округа Пограничной стражи, В.Н. Коковцов предлагал дать командиру бригады права «начальника дивизии и с подчинением его в отношении технической части железнодорожной эксплуатации... управляющему дорогой, а во всех прочих отношениях Начальнику названного округа» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 60б.).

При этом округ «в вопросах, требующих сношений с китайскими властями или затрагивающими права и интересы туземного населения, действовал не иначе, как через управляющего дорогой или по соглашению с сим последним» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 7), т.е. под контролем Министерства финансов (правительства). В полосе отчуждения дороги действовали законодательство и судебные уставы, войска и полиция, тюрьмы и таможенная служба Российской империи. Их функционирование зависело от согласованной политики Совета министров в отношении КВЖД.

В 1909–1910 гг. на дипломатическом уровне рассматривались проекты ограничения свободного перехода границы российскими и китайскими подданными (Дацышен, 2000). Обеспечить полный контроль дальневосточной границы в Российской империи не удалось. Министерство финансов признало этот факт в «Инструкции для несения службы пограничного надзора сотням, командированным на усиление охраны участков государственной границы в Забайкальской и Приморских областях» (апрель 1910 г.). В документе отмечалось, что пограничные жители, «переходящие и переезжавшие границу вне мест расположения таможенных учреждений не с торговыми целями..., не должны подвергаться... ответственности за тайный переход границы и пропускаются беспрепятственно при условии соблюдения полицейских требований, установленных местными административными властями» (Чапыгин, 2014: 326).

В целом конец XIX – начало XX вв. характеризуется ростом влияния как Министерства финансов, так и других центральных ведомств на все сферы управления периферийных и колонизируемых регионов. Именно стоимость проектов, финансы в условиях думской монархии определяли правительственную политику, хотя инструментов реализации ее в регионах было недостаточно (Флоринский, Янченко, 2016: 1328–1336; Янченко, 2015).

К периоду 1906–1908 гг. относятся попытки формирования новой системы местного самоуправления в полосе отчуждения вдоль линии. Гражданское управление осуществлялось Обществом КВЖД от своего имени на основании ст. 6 договора, заключенного 27 августа (8 сентября) 1896 г. китайским правительством с Русско-Китайским банком об исключительном праве управления землями, отведенными для нужд дороги (Сборник договоров России..., 1952: 299). Русское правительство неоднократно подчеркивало приверженность в этом вопросе международным обязательствам, соблюдению «постановлений Высочайше утвержденного устава Общества и существующих международных трактатов» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 1).

До 1907 г. проблему составляло отсутствие правового статуса муниципалитета Харбина. «В районе железной дороги появился новый для Дальнего Востока тип поселения – железнодорожные поселки, которые становились крупными узловыми пунктами и даже торгово-промышленными центрами на отдельных участках железнодорожной линии, разрастаясь в крупные города» (Вивдыч, 2011: 43). Города в полосе отчуждения вдоль линии КВЖД формально не могли считаться таковыми официальной российской властью. Если использовать европейские термины, то это был обширный сеттлмент. На линии КВЖД к 1910 г. было создано около 20 поселений, в т.ч. достаточно крупные – Маньчжурия и Харбин. «Для успешной эксплуатации КВЖД, создания обслуживающей базы дороги Россия вложила 280 млн. руб. в городскую инфраструктуру г. Харбина» (Чэнь, 2011: 83).

В полосу отчуждения вошел г. Цицикар, занимавшийся китайско-российской торговлей с конца XVII в. Более 2 тыс. человек проживало в поселках Маньчжурия, Хайлар, Имянь-по, Ханьдаохэцзы, Пограничная, Цицикар, Бухэду. В Мулине, Фуляэрти, Шитоухэцзы, Чжаланьтуне, Чжалайноре,

Уцзимихэ проживало порядка тысячи человек. «В поселениях Общества КВЖД активно строилось жилье для переселенцев (в 1903 году 294061 кв. м. жилья, 1910 г. – 606587 кв. м.)» (Ордынская, 2016: 126). По южной ветке дороги, отошедшей японцам, было построено свыше 10 поселков, из которых Порт-Артур и Дальний являлись наиболее крупными. Основными перевалочными пунктами транзитной торговли Китая, Японии и России стали города Мукден и Харбин.



Рис. 2. Здание Гостиного двора в г. Харбин. Современный вид. Фото автора

Число мигрантов постоянно увеличивалось. К июлю 1911 г. численность населения Харбина составила 59677 человек. К началу Первой мировой войны, по подсчетам современных исследователей, «русское население Харбина составляло 43500 чел. (64,5 % общего числа жителей). Если в 1903 г. китайское население в городе преобладало, то к 1914 г. оно, не уменьшившись по абсолютным цифрам (примерно 28 тыс.), составляло 34,5 % от общего числа жителей. Возросла доля промышленников и торговцев» (Чапыгин, 2014: 327). Города вдоль линии перестраивались с учетом потребностей железной дороги. Станции, как правило, делились на русскую и китайскую части, планировка которых была различной. В китайских поселениях, которые вошли в полосу отчуждения (Куанченцзы, Ляоян, Мукден, Телин, Хайчен, Цзинчжоу, Шуанченпу), сохранялась старая застройка.

Контракт 1896 г. на постройку КВЖД предполагал создание специальной судебной комиссии (цзяо-шэ-цзюй) – Смешанного присутствия из китайских чиновников и уполномоченных от главного инженера дороги. Оно ведало вопросами взаимоотношений между местным населением, строителями дороги, переселенцами, выполняло нотариальные функции. Территория северной части КВЖД была в компетенции Владивостокского и Читинского окружных судов. Все учреждения были подведомственны Иркутской судебной палате. Особое совещание по вопросам обустройства судебной части в Маньчжурии (9 июня 1901 г.) постановило учредить в полосе отчуждения КВЖД должности мировых судей, «с их подчинением ведению ближайших окружных судов Российской империи» (Друзьяка, 2016: 5).

Вопрос о введении местного самоуправления особенно важен, поскольку большинство российских регионов, Сибирь и Дальний Восток столкнулись с этой проблемой еще накануне Первой русской революции и решения своего она не получила. Разработка проекта реформы началась в 1905 г. действовавшим тогда министром финансов И.П. Шиповым по указанию первого председателя Совета министров Российской империи С.Ю. Витте. Предлагались следующие основания реформы:

1. Гражданское управление вводилось и осуществлялось Обществом КВЖД самостоятельно с соблюдением условий концессии и международных договоров.
2. Русское правительство осуществляло надзор через Министерство финансов на основании устава Общества.
3. Общество КВЖД организовывало гражданское управление в виде особого отдела управления железной дороги.
4. Руководство администрацией и полицией возлагалось на Управляющего дорогой и его помощника по гражданской части.

5. Управляющий железной дорогой и его помощник по гражданской части назначались правлением Общества с утверждения министра финансов.

6. Расходы по содержанию гражданского управления относились на счет Общества КВЖД и производились на основании смет и штатов, утвержденных в общем порядке, т.е. министром финансов по журналам Правления КВЖД (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 106.–2).

Вслед за Министерством финансов министры иностранных дел (до мая 1906 г. В.Н. Ламздорф, затем А.П. Извольский) и российский посланник в Пекине Д.Д. Покотилов подчеркивали важность того обстоятельства, что управление должно вводиться «от имени Общества, с приурочением организации дела к деятельности частной компании, преследующей исключительно экономические задачи» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 106.–2).

В конце мая 1906 г. к дискуссии подключился командующий войсками на Дальнем Востоке Н.И. Гродеков. Он, как и местная комиссия под председательством и.д. главного начальника тыла войск Дальнего Востока генерал-лейтенанта К.А. Кондратовича, в целом разделял точку зрения министров финансов и иностранных дел, но детали видел иначе. По мнению комиссии Кондратовича и Гродекова, управляющий дорогой был перегружен работой и ему следовало оставить лишь технические вопросы, выделив гражданское управление в самостоятельный отдел КВЖД.

В чем состояли основные предложения местной комиссии? В создании окружных и городских общественных учреждений, а также Главного комитета по делам общественного управления «применительно к действующим в России «Положению о земских учреждениях» и «Городовому положению» 1892 г.» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 206.).

Предполагалось, что окружные управления займутся сообразно названию делами округов, каждый из которых составлялся бы из группы небольших поселков. Городские управления занимались бы делами крупных поселений, а Главный комитет становился бы высшей администрацией в полосе отчуждения, наблюдавшей за правильностью и законностью действий властей.

Выборность части администрации могла обеспечить доверие местных жителей. Это в какой-то степени нивелировало мнение большинства военных из комиссии генерала Кондратовича о том, что «интересы населения не всегда могут совпадать с интересами дороги», т.е. коммерческого предприятия, неограниченное хозяйствование которого «на территории, занимаемой десятками тысяч русских подданных, не может быть допущено по государственным соображениям» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 2).

Комиссия настаивала на сохранении именно 33 гласных городской думы, а не 9 (4 по назначению, 5 выборных), как это предлагалось министром финансов В.Н. Коковцовым. Отмечалось, что «члены по назначению, как должностные, всегда будут посещать совет более аккуратно, чем выборные..., ввиду необходимости предоставить каждой национальности хотя бы по одному представителю в думе или совете, при числе совета из 9 может случиться, что на долю преобладающего в Харбине русского населения придется всего лишь один представитель» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 306.).

Что касается назначаемых членов Главного комитета, то руководящую роль в нем планировалось оставить Управляющему дорогой. Обязательное участие прокурора Окружного суда, чиновников и представителей общественных управлений гарантировало коллегиальность решений, что в условиях думской монархии приобрело важное политическое значение. Министр финансов оставался высшей инстанцией в делах управления в полосе отчуждения. Та роль, которая когда-то негласно принадлежала С.Ю. Витте, становилась официальной прерогативой министра.

Особая роль отводилась в реформаторских планах военных «русскому городу» – Харбину. Его благоустройство во многом ставилось в зависимость от успешного внедрения Городового положения 1892 г., но и в него предлагалось ввести коррективы. Число городских гласных – 33 человека, но 11 назначались бы из чинов управления дороги (сам Н.И. Гродеков предлагал расширить права местного населения и назначать не 1/3 от состава, а 25 %) и 22 избирались. При этом вводилась дискриминационная мера по отношению к китайскому населению и иностранцам. В составе 22 выборных городской думы должно было состоять не менее 14 христиан русского подданства и не более 5 китайцев. Избирательные собрания предлагалось разделить: одно – для китайцев, другое – для прочих поселенцев (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 3).

В июне 1906 г. работы министерского Особого совещания по вопросу о введении гражданского правления на территории КВЖД начались с признания факта, что на Дальнем Востоке России предстоит серьезная борьба за экономическое влияние с иностранцами. Заселение полосы отчуждения КВЖД, развитие торговли и промышленности было возможно, по мнению членов ОСО, только в случае реорганизации гражданского управления. Состав ОСО определялся Министерством финансов (товарищ министра финансов т.с. Чистяков, юрисконсульт д.с.с. Цветков, директор Канцелярии министра с.с. Львов) и Министерством иностранных дел (в совещании участвовал будущий посланник в Пекине, вице-директор Первого департамента МИД с.с. Коростовец). Члены правления Общества КВЖД в составе ОСО могли охарактеризовать положение дел на дороге, соблюсти процедуру (т.к. речь о коммерческой компании), но окончательное решение в силу зависимости Общества от Министерства финансов принимал руководитель ведомства. Организация

местного управления, круг его деятельности определялись особыми положениями, утверждаемыми правлением Общества КВЖД «по образцу существующих на Дальнем Востоке русских и иностранных селтльментов, как, например, в Тяньцзине, Ханькоу, Шанхае...» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 106.).

Для надзора за «общественными управлениями и для заведования делами тех пунктов, где таковых управлений не имеется, а также для рассмотрения и утверждения в подлежащих случаях постановлений общественных управлений» при КВЖД учреждалось, в виде особого отдела, управление гражданской частью. Расхождений с проектом военных в этом пункте не было. Заведование отделом должно было возлагаться на помощника управляющего дорогой по гражданской части в соответствии с предложениями, выработанными Д.С. Шиповым еще при С.Ю. Витте. Одновременно с расширением гражданской администрации признавалось желательным упразднить временное жандармское полицейское управление, которое было введено высочайшим повелением 13 мая 1904 г. для несения полицейской службы и ведения розыска на линии.

Ведению общественного управления подлежала «в каждом отдельном пункте на полосе отчуждения» КВЖД «определенная, четко обозначенная на утверждаемом правлением Общества плане, территория в составе земель Общества Китайской Восточной железной дороги, городского населения и частных владельцев». Вся городская инфраструктура, «улицы, общественные площади, сады, парки, мосты и т.п.» поступала в ведение самоуправления (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 10). Использование этих земель под иные цели могло санкционировать только правление Общества. По сути, самоуправлению передавались некоторые права земств, что также не противоречило предложениям военных. Работа новых структур обеспечивалась из «средств, которые составляются из сборов земель, домов, торговли, промыслов и прочих сборов» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 1006.). Для решения неотложных дел, общих для всей территории КВЖД, полагались отчисления «из местных по каждому поселению сборов» не более 5 % в распоряжение Управления дорогой (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 11).

Проблему на какое-то время составило отсутствие правового статуса городского муниципалитета Харбина, но с 1907 г. самоуправление получило право на сборы с актов, заключаемых у местных нотариусов (Друзьяка, 2016: 5). Правовой статус харбинских нотариусов был уникален. «Их должности учреждались специальными императорскими указами, а именные печати украшал не областной герб, как у их коллег, действовавших в пределах России, а государственный герб империи» (Друзьяка, 2016: 5). Должности харбинских нотариусов были учреждены указами Николая II в 1904 и 1906 гг., и работы им хватало.



Рис. 3. Торговая часть Харбина. Современный вид. Фото автора

КВЖД выкупала у частных владельцев отчуждаемые для нужд дороги земли, сделки оформлялись юридически. На перегонах между станциями ширина такого участка «устанавливалась в 40 сажен (по 20 в каждую сторону), но фактически была меньше: по 15 сажен с одной стороны и 18 – с другой (...около 32 м. и немногим более 38 м.). Под большие станции отчуждалось по 50 десятин земли (54,5 га), под остальные и разъезды – до 30 десятин (32,7 га)» (Чапыгин, 2014: 322).

Жалобы на действия по гражданскому управлению рассматривались правлением Общества КВЖД. Заведование полицией осталось у Общества КВЖД. Там, где выборы были невозможны, сохранялись прежние порядки, взимались натуральные повинности.

Очевидно, что «восприятие Маньчжурии как российской колонии, так называемой «Желтороссии», было весьма распространено среди дореволюционных российских политических деятелей» (Ратманов, 2009: 65). Предложения Н.И. Гродекова, сделавшего образцовую военную карьеру, в целом нужно рассматривать как попытку усилить положение Военного министерства на имперской окраине, а не политическую интригу. В.Н. Коковцов настоял на том, чтобы в дальнейшем рассматривать общие вопросы, связанные с железнодорожной охраной КВЖД в совещании под руководством «председателя Совета министров, из министров: финансов, военного, иностранных дел, путей сообщения, а также государственного контролера и начальника Генерального штаба» (РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 30б.). За собой министр оставил и гражданское управление.

Военные пытались напугать Николая II революционной угрозой со стороны железнодорожников, которые состоят «в значительной степени из элементов, враждебных русской государственности» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 120б.). «Стоит только военное положение упразднить, командира сводного корпуса убрать, как революционное движение вновь поднимется», – утверждал Н.И. Гродеков (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 120б.). Толчком к новой волне революционных потрясений на Дальнем Востоке, по мнению генерала, должна была стать годовщина выборов в Первую Государственную думу – апрель 1907 г.

В целом предложения генерала, рассмотренные Советом министров и императором, сводились к четырем пунктам и увязывались с обеспечением безопасности на линии. Во-первых, предлагалось пополнение служащих КВЖД «запасными чинами как офицерского звания, так и нижними чинами, которые с наступлением военного времени призывались бы на службу и продолжали исполнять на дороге прежние свои обязанности». Во-вторых, усиление военной разведки, что, как показывала история взаимодействия с местным населением, было мерой необходимой. В-третьих, создание складов военного ведомства вдоль железнодорожной линии. И наконец, создание особого органа при военном министре для контроля над войсками вдоль КВЖД (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 120б.).

Если второй и третий пункты предложений Н.И. Гродекова возражений вызвать не могли, то первый и четвертый, в случае их принятия Советом министров и царем, разрушали сложившуюся после войны систему управления и обеспечения безопасности как внутренней, так и внешней.

Очевидно, военные предполагали сопротивление со стороны правительства, поэтому в материалах, представленных Н.И. Гродековым Николаю II, должность военного управляющего КВЖД называлась временной. Вторя многим российским политикам, Гродеков писал, что с окончанием постройки Амурской железной дороги военное значение КВЖД отпадет, а должность можно будет упразднить. Перспективы дороги по Амуру российскими политическими деятелями и обществом в целом оценивались выше, чем аренда дороги в Маньчжурии. Генерал Гродеков апеллировал к весьма распространенным в русском обществе настроениям о неизбежности новой войны с Японией (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 13).

Главноуполномоченным Общества должен был, по мнению военных, стать авторитетный человек, выбранный по согласованию министров (военного и финансов) с подчинением ему начальника Заамурского округа, управляющего дорогой и гражданской частью. Конечно, роль Министерства финансов в такой системе сводилась бы к ничтожно малой величине. Оно бы ассигновывало средства на железную дорогу, а контролировало бы их военное ведомство. В отдельной статье уже проанализирована структура государственных расходов по модернизации русской части КВЖД. Эксплуатационные расходы производились за счет казны. Постройка альтернативной Амурской магистрали, потребности внутреннего рынка Российской империи требовали не только перераспределения подвижного состава и модернизации дороги, но и корректировки правительственного курса (Янченко, Старовойтова, 2018: 583–597).

Император предпочел согласиться с доводами правительства и ограничился резолюцией на мнении генерала: «Дай Бог, чтобы изложенные опасения не сбылись!» (РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 61. Л. 12). Предложения Особого совещания по реорганизации местного управления были утверждены Николаем II 28 ноября 1906 г. и на протяжении 3 лет сохраняли свою силу. В 1907 г. между Россией и Японией было заключено соглашение по политическим вопросам.

Неопределенность статуса КВЖД и ее полосы отчуждения после Русско-японской войны, непонимание правительством перспектив их дальнейшего развития характеризует лишь короткий период 1906–1907 гг. Подготовка к большой войне в Европе вынуждает отказаться от экспансии в Маньчжурии и использовать дипломатические инструменты для урегулирования противоречий с другими региональными игроками. Зимой 1910–1911 гг. в Маньчжурии свирепствовала эпидемия чумы. Этот вопрос был под пристальным вниманием газет и обсуждался в январе 1911 г. на заседании Государственной думы. Министр финансов В.Н. Коковцов вынужден был объяснять, что Маньчжурия не является территорией России и «КВЖД не может ни по финансовым, ни политическим соображениям принять на себя полномочия борьбы с эпидемией чумы во всем Северо-Восточном Китае» (Ратманов, 2009: 65).

К началу Первой мировой войны русские частные вложения в Маньчжурии составили почти 91 млн. руб. Основной собственностью России в Китае оставалась «КВЖД, в строительство и развитие которой было вложено к 1914 г. около 542 млн. рублей» (Жигалов, 2008: 41).

Именно поэтому интересы Министерства финансов на Дальнем Востоке и в Китае продолжали оказывать влияние на всю политику до 1917 г.

5. Заключение

После окончания Русско-японской войны была предпринята попытка перенести Городовое положение 1892 г. на дальневосточную окраину и колонизируемые территории Маньчжурии. Примечательно, что локомотивом этой идеи выступили военные и гражданские чиновники, хорошо знакомые с состоянием дел в регионе. Изменение переселенческой политики, разношерстный контингент тех, кто прибывал в Маньчжурию и оседал там, подталкивали к либерализации административной системы.

Министр финансов оставался сторонником соблюдения международных обязательств и предлагал введение общественного управления в Харбине по образцу иностранных концессий. В Тяньцзине и Ханькоу уже действовали русские селтльменты, и очевидной новизны такая форма управления не требовала. В итоге он добился своего.

Проекты, обсуждавшиеся русским правительством, были для российских порядков начала XX в. достаточно либеральными. При этом Общество КВЖД полностью зависело от Министерства финансов. В условиях подготовки к большой войне в Европе в регионе усиливается иностранное, в т.ч. китайское влияние. Русские власти под давлением МИД не желали обострять отношения с Японией и Китаем. Согласно Положению о Харбинском общественном управлении (Предварительное русско-китайское соглашение о порядке управления в полосе отчуждения КВЖД, 1909) русские не получили никаких дополнительных привилегий, а государственные власти России официально в образовании общественного управления участия не принимали и никакого представительства в нем не имели. Министр финансов при этом остался высшей инстанцией в делах управления в полосе отчуждения КВЖД.

6. Благодарности

Статья подготовлена при поддержке Гранта президента РФ для молодых кандидатов наук МК-630.2017.6 «Совет министров, Дума и политика в отношении окраин Российской империи в 1906–1917 гг.». Автор выражает благодарность Е.О. Старовойтовой за предоставление материалов, переведенных на русский язык с китайского.

Литература

Аблова, 2005 – Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005. 432 с.

Вивдыч, 2011 – Вивдыч М.А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века // Гуманитарный вектор. 2011. № 3 (27). С. 40–44.

Вишняков, 2007 – Вишняков О.В. Создание Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи. Конец XIX – начало XX века // Военно-исторический журнал. 2007. № 1. С. 55–57.

Дацьшен, 2000 – Дацьшен В.Г. Очерки истории российско-китайской границы во второй половине XIX – начале XX в. Кызыл, 2000. 215 с.

Друзьяка, 2016 – Друзьяка А.В. «Институт хотя и чуждый пока китайскому законодательству, но жизненно ему необходимый»: русский нотариат в Маньчжурии (1904–1940-е гг.) // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. 2016. № IV-2 (24). С. 4–9.

Дятлова, 2012 – Дятлова А.К. Внешняя политика Российской империи на Дальнем Востоке на рубеже XIX–XX вв. в работах Стивена Маркса // Известия Пензенского государственного педагогического университета имени В.Г. Белинского. Гуманитарные науки. № 27. 2012. С. 609–612.

Жигалов, 2008 – Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906–1914 гг.) // Вестник Томского государственного университета. История. 2008. № 1. С. 24–44.

Казанцев, 2012 – Казанцев В.П. Планы реорганизации управления российским Дальним Востоком и арендованными у Китая территориями в начале XX века // Известия Восточного института. 2012. № 1. С. 19–28.

Казанцев, Салогуб, 2013 – Казанцев В.П., Салогуб Я.Л. Становление судебной системы в полосе отчуждения Китайской Восточной железной дороги (1896–1901) // История государства и права. 2013. № 9. С. 28–31.

ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи.

Сборник договоров России..., 1952 – Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917 / Сост. И.В. Козьменко, отв. ред. Е.А. Адамов. М., 1952. 463 с.

Лукоянов, 2008 – Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...». Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб., 2008. 116 с.

- Лю, 2015 – Лю Ц. Влияние сооружения КВЖД на Маньчжурию (中东铁路的修筑对满洲里的影响) // *Хэйлуңцзян шичжи* (黑龙江史志). № 3. Харбин. 2015. С. 35–37.
- Нилус, 1923 – Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД: 1896–1923 / Сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923; СПб., 2012. 726 с.
- Ордынская, 2016 – Ордынская Ю.В. Исторический аспект градостроительного освоения Северо-Востока Китая // *Успехи современной науки и образования*. 2016. № 5. Т. 3. С. 125–131.
- Ратманов, 2009 – Ратманов П.Э. История военно-санитарной службы Китайской Восточной железной дороги (1897–1935 гг.). Хабаровск, 2009. 144 с.
- РГИА – Российский государственный исторический архив.
- Романов, 1928 – Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906): очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. 619 с.
- Русско-китайские отношения..., 1958 – Русско-китайские отношения 1689–1916. Официальные документы. Сост. П.Е. Скачков и В.С. Мясников. М., 1958. 142 с.
- Старовойтова и др., 2016 – Старовойтова Е.О., Самойлов Н.А., Ходяков М.В., Янченко Д.Г. Китайско-Восточная железная дорога – историческое наследие двух народов: перспективы изучения // *Новейшая история России*. 2016. 3. С. 205–210.
- Florinskiy, Yanchenko, 2016 – Florinskiy M.F., Yanchenko D.G. The finance of Russia and extraordinary powers of the government in 1906–1914 // *Bylye Gody*. Nr 42 (4), pp. 1328–1336.
- Ходяков, 2018 – Ходяков М.В. Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны // *Петербургский исторический журнал: исследования по российской и всеобщей истории*. 2018. №3 (19). С. 52–65.
- Чапыгин, 2014 – Чапыгин И.В. Русские на территории Маньчжурии и полосы КВЖД (XVII – начало XX в.) // *Преподаватель. XXI век. Исторические науки*. № 1. 2014. С. 317–328.
- Чэн, 2008 – Чэн Л. Еще раз к вопросу о КВЖД и урбанизации (中东铁路与区域城镇化问题再探) // *Хэйлуңцзян шичжи* (东北师范大学). № 15. Чанчунь. 2008. С. 5–7.
- Чэнь, 2011 – Чэнь Цю Цзе. Влияние КВЖД на численность населения Харбина // *Россия и АТР*. 2011. № 1. С. 80–85.
- Янченко, 2015 – Янченко Д.Г. Бюджет и финансы в Государственной думе 1907–1912 гг.: от Балтики до Дальнего Востока. СПб., 2015. 272 с.
- Янченко, Слободзян, 2017 – Янченко Д.Г., Слободзян Г.М. Колонизация русского Дальнего Востока в правительственной политике в 1909–1911 гг. // *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки*. 2017. № 12. С. 93–106.
- Янченко, Старовойтова, 2018 – Янченко Д.Г., Старовойтова Е.О. Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // *Новейшая история России*. 2018. 3. С. 583–597.

References

- Ablova, 2005 – Ablova N.E. (2005). KVZHD i rossijskaya eh migraciya v Kitae: mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii (pervaya polovina XX v.) [CER and Russian emigration in China: international and political aspects of history (first half of the 20th century)]. Moscow. 432 p. [in Russian]
- Chapygin, 2014 – Chapygin I.V. (2014). Russkie na territorii Man'chzhurii i polosy KVZHD (XVII – nachalo XX v.) [Russians on the territory of Manchuria and the CER strip (the XVII – the beginning of the XX century)]. *Prepodavatel'. XXI vek. Istoricheskie nauki*. Nr 1, pp. 317–328. [in Russian]
- Chen' SyuCze, 2011 – Chen' SyuCze (2011). Vliyanie KVZHD na chislennost' naseleniya Harbina [The impact of the CER on the population of Harbin]. *Rossia & ATR*, Nr 1, pp. 80–85. [in Russian]
- Chen, 2008 – Chen L. (2008). Eshchyo raz k voprosu o KVZHD i urbanizacii (中东铁路与区域城镇化问题再探) [Once again to the question of the CER and urbanization]. *Hehjlunczyan shichzhi* (东北师范大学). №15. Chanchun'. pp. 5–7. [in Chinese]
- Dacyshen, 2000 – Dacyshen V.G. (2000). Ocherki istorii Rossijsko-Kitajskoj granicy vo vtoroj polovine XIX – nachale XX v. [Essays on the history of the Russian-Chinese border in the second half of the XIX – early XX centuries.]. Kyzyl. 215 p. [in Russian]
- Druzyaka, 2016 – Druzyaka A.V. (2016). «Institut hotya i chuzhdyj poka kitajskomu zakonodatel'stvu, no zhiznenno emu neobhodimyj»: russkij notariat v Man'chzhurii (1904–1940-e gg.) [“The Institute, although still alien to Chinese law, is vital for it”: Russian notariate in Manchuria (1904–1940s)]. *Uchenye zapiski Komsomol'skogo-na-Amure gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta*, Nr IV-2 (24), pp. 4–9. [in Russian]
- Dyatlova, 2012 – Dyatlova A.K. (2012). Vneshnyaya politika Rossijskoj imperii na Dal'nem Vostoke na rubezhe XIX–XX vv. v rabotah Stivena Marksa [The foreign policy of the Russian Empire in the Far East at the turn of the XIX–XX centuries. in the works of Stephen Marx]. *Izvestiya Penzenskogo gosudarstvennogo pedagogičeskogo universiteta imeni V.G. Belinskogo. Gumanitarnye nauki*, Nr 27, pp. 609–612. [in Russian]
- Florinskiy, Yanchenko, 2016 – Florinskiy M.F., Yanchenko D.G. (2016). The finance of Russia and extraordinary powers of the government in 1906–1914. *Bylye Gody*. Nr 42 (4), pp. 1328–1336.

Kazancev, 2012 - *Kazancev V.P.* (2012). Plany reorganizacii upravleniya rossijskim Dal'nim Vostokom i arendovannymi u Kitaya territoriyami v nachale HKH veka [Plans for the reorganization of the management of the Russian Far East and the territories leased from China at the beginning of the twentieth century]. *Izvestiya Vostochnogo instituta*. Nr 1, pp. 19-28. [in Russian]

Kazancev, Salogub, 2013 - *Kazancev V.P., Salogub Ya.L.* (2013). Stanovlenie sudebnoj sistemy v polose otchuzhdeniya Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi (1896-1901) [Formation of the judicial system in the exclusion zone of the Chinese Eastern Railway (1896-1901)]. *Istoriya gosudarstva i prava*. Nr 9, pp. 28-31. [in Russian]

Khodyakov, 2018 - *Khodyakov M.V.* (2018). China-Eastern Railway and plans to strengthen Russian economic influence in the Far East on the eve of the First World War. *Peterburgskii istoricheskii zhurnal: issledovaniya po rossijskoi i vseobshchei istorii*. Nr. 3 (19), pp. 52-65. [in Russian]

Lukoyanov, 2008 - *Lukoyanov I.V.* (2008). «Ne otstat' ot derzhav...». Rossiya na Dal'nem Vostoke v konce XIX – nachale XX vv. [“Keep up with the powers ...”. Russia in the Far East in the late XIX - early XXth centuries.]. SPb. 116 p. [in Russian]

Lyu, 2015 - *Lyu C.* (2015). Vliyanie sooruzheniya KVZHD na Man'chzhuriyu (中东铁路的修筑对满洲里的影响) [The impact of the construction of the CER on Manchuria]. *Hehjlunczyan shichzhi* (黑龙江史志), Nr 3, Harbin, pp. 35-37. [in Chinese]

Nilus, 1923 - *Nilus E.H.* (1923, 2012). Istoricheskij obzor KVZHD: 1896-1923 [Historical review of the CER]. Sost. E.Kh. Nilus. Kharbin, 1923; SPb., 2012. 726 p. [in Russian]

Ordynskaya, 2016 - *Ordynskaya Yu.V.* (2016). Istoricheskij aspekt gradostroitel'nogo osvoeniya Severo-Vostoka Kitaya [The historical aspect of the urban development of the Northeast of China]. *Uspekhi sovremennoi nauki i obrazovaniya*. Nr 5, Vol. 3, pp. 125-131. [in Russian]

PSZRI - Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii [The Complete Collection of laws of the Russian Empire].

Ratmanov, 2009 - *Ratmanov P.E.* (2009). Istoriya voenno-sanitarnoj sluzhby Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi (1897-1935) [The history of the military service of the Chinese Eastern Railway (1897-1935)]. Habarovsk. 144 p. [in Russian]

RGIA - Rossiyskij gosudarstvennyy istoricheskij arkhiv. [The Russian state historical archive].

Romanov, 1928 - *Romanov B.A.* (1928). Rossiya v Man'chzhurii (1892-1906): Ocherki po istorii vneshnej politiki samoderezhaviya v ehposu imperializma [Russia in Manchuria (1892-1906): Essays on the history of autocracy's foreign policy in the era of imperialism]. L. 619 p. [in Russian]

Sbornik dogovorov Rossii..., 1952 - *Sbornik dogovorov Rossii s drugimi gosudarstvami 1856-1917*. Sost. I.V. Koz'menko, otv. red. E.A. Adamov. M.. 463 p. [in Russian]

Skachkov, Myasnikov, 1958 - *Skachkov P.E., Myasnikov V.S.* (1958). Russko-kitajskie otnosheniya 1689-1916. Oficial'nye dokumenty [Russian-Chinese relations 1689-1916. Official documents]. Moscow, 142 p. [in Russian]

Starovojtova et al., 2016 - *Starovojtova E.O., Samojlov N.A., Hodyakov M.V., Yanchenko D.G.* (2016). Kitajsko-Vostochnaya zheleznyaya doroga – istoricheskoe nasledie dvuh narodov: perspektivy izucheniya [Chinese Eastern Railway – Historical Heritage of Two Nations: Perspectives for Studying]. *Noveishaya istoriya Rossii*. Nr 3, pp. 205-210. [in Russian]

Vishnyakov, 2007 - *Vishnyakov O.V.* (2007). Sozdanie Zaamurskogo okruga Otdel'nogo korpusa pograničnoj strazhi. Konec XIX – nachalo XIX veka [Organization of the Zaamursky District of the Special Corps of the Border Guard. Late XIX – early twentieth century]. *Voенно-istoricheskii zhurnal*, Nr 1, pp. 55-57. [in Russian]

Vivdych, 2011 - *Vivdych M.A.* (2011). Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo na Dal'nem Vostoke v konce XIX – nachale XX veka [Railway construction in the Far East in the late XIX – early XX century]. *Humanitarian vector*. Nr 3 (27), pp. 40-44. [in Russian]

Yachenko, Starovojtova, 2018 - *Yachenko D.G., Starovojtova E.O.* (2018). Perspektivy ekonomicheskogo razvitiya Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi posle russko-yaponskoi voyny: regional'nyi aspekt i peterburgskaya politika [Prospects for the economic development of the Chinese Eastern Railway after the Russo-Japanese War: the regional dimension and the St. Petersburg policy]. *Noveishaya istoriya Rossii*. Nr 3, pp. 583-597. [in Russian]

Yanchenko, 2015 - *Yanchenko D.G.* (2015). Byudzhety i finansy v Gosudarstvennoj dume 1907-1912 gg.: ot Baltiki do Dal'nego Vostoka [Budget and Finance in the State Duma of 1907-1912: from the Baltic to the Far East]. Saint Petersburg, 272 p. [in Russian]

Yanchenko, Slobodzyan, 2017 - *Yanchenko D.G., Slobodzyan G.M.* (2017). Kolonizaciya russkogo Dal'nego Vostoka v pravitel'stvennoj politike v 1909-1911 gg. [Colonization of the Russian Far East in government policy in 1909-1911]. *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Gumanitarnye nauki*. Nr 12, pp. 93-106. [in Russian]

Zhigalov, 2008 - *Zhigalov B.S.* (2008). KVZHD v dal'nevostochnoj politike Rossii (1906-1914 gg.) [CER in the Far Eastern policy of Russia (1906-1914)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. Nr 1, pp. 24-44. [in Russian]

Вопросы обороны, внутреннего управления и статуса Китайско-Восточной железной дороги в правительственной политике в начале XX в.

Денис Геннадьевич Янченко ^{а, *}

^а Санкт-Петербургский государственный университет, Российская Федерация

Аннотация. В статье на основе архивных материалов рассмотрены попытки административной реорганизации полосы отчуждения вдоль линии Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) после заключения Портсмутского мирного договора 1905 г. Военные стремились сохранить контроль над дорогой и восстановить утраченные позиции в регионе. Формальным поводом для этого могла стать перевозка грузов и войск, обеспечение безопасности дороги, но в основе лежало стремление вернуть подорванное влияние на дальневосточные дела. В материалах Российского государственного исторического архива (РГИА) отображена борьба в правительственных верхах по этому вопросу.

После военного поражения и заключения Портсмутского мира определение дальнейшей стратегии, казалось, должно было стать прерогативой гражданских ведомств (Министерства финансов и Министерства иностранных дел), не военных, но этого не произошло из-за сопротивления военных. Министр финансов – В.Н. Коковцов – не планировал поступаться влиянием на дальневосточные дела, передоверить военным контроль над пограничной охраной в Маньчжурии. Вполне логичным ходом министра стало указание на внешнеполитические обязательства как основополагающий принцип проводимой политики.

На короткое время в условиях думской монархии в России, в Харбине и части населенных пунктов появились структуры местного управления. Новые внутривластные условия думской монархии и подготовка к войне в Европе заставили правительство скорректировать цели и задачи на Дальнем Востоке. Проекты, которые обсуждало русское правительство, были для российских порядков начала XX в. достаточно либеральными, учитывая полную зависимость Общества КВЖД от Министерства финансов. Русское население в итоге не получило дополнительных привилегий, а государственные власти России официально в образовании общественного управления участия не принимали.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Русско-японская война, Государственная дума, Генеральный штаб, Н.И. Гродеков, В.Н. Коковцов, Маньчжурия, Первая русская революция.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: d.yanchenko@spbu.ru (Д.Г. Янченко)