

# ПОЛИТИКО–ПРАВОВЫЕ НОРМЫ ПРЕБЫВАНИЯ РОССИЯН НА ТЕРРИТОРИИ МАНЬЧЖУРИИ (конец XIX—начало XX в.)

**Наталья Валерьевна КУЛИКОВА,**  
старший преподаватель Комсо-  
мольского–на–Амуре педагоги-  
ческого университета



**П**ервые русские появились в Китае в начале XVII в. В 1618 г. казаки во главе с Иваном Петлиным прибыли в Пекин, позднее страну начали посещать купцы, миссионеры, студенты, коммерсанты. В Маньчжурии русские оказались в 1882 г., когда в северных отрогах Большого Хингана было обнаружено месторождение золота. В районе Мохе в 1884 г. обосновалось до 4000 русских. Захолустный уголок Маньчжурии был назван «Амурской Калифорнией», а территория, занятая старателями, — «Желтугинской Республикой». С этой республикой был связан первый опыт образования судебных органов на территории Маньчжурии. Для поддержания порядка в «республике» были созданы судебные конторы с выборными старшинами, которые на местах решали участь провинившихся.

Пребывание первых русских поселенцев в Китае носило временный характер. Сооружение КВЖД положило начало официальной иммиграции российских подданных в Китай, особенно в зону строившейся дороги<sup>1</sup>. Строительство Китайско-Восточной железной дороги стало мощным фактором, способствовавшим заселению Маньчжурии и постепенному формированию российской диаспоры в Северо-Восточном Китае, где по обобщенным сведениям к 1917 г. проживало около 200 000 россиян<sup>2</sup>.

Численность россиян не являлась постоянной величиной и зависела от ряда внешне- и внутривосточных обстоятельств, однако в целом с самых первых лет работы КВЖД приток россиян постоянно увеличивался. Это делало настоятельно необходимым урегулирование их политико-правового статуса. Тем более, что транзитный железнодорожный путь, проходивший по территории чужого государства, порождал любые политические осложнения на Дальнем Востоке. Необходимо было защитить

российское население, не ущемив при этом в чем-либо местных жителей. Назрел вопрос о выработке специальных правил, какими властями (русскими, китайскими или совместно), в каком порядке и на основании каких законов (русских, китайских или выработанных совместно) должны разрешаться дела, касавшиеся самой дороги или отдельных русских подданных в Маньчжурии.

В конце XIX в. Китай являлся страной, недостаточно развитой в смысле гражданственности. В связи с этим перед русскими открылось широкое поле работы по организации местного административного и отчасти судебного аппарата. Предполагался поиск способов наилучшего и быстрого согласования интересов дороги и русских поселенцев с правосознанием и особенностями местного коренного населения, чуждого по своему языку и культуре<sup>3</sup>.

Одной из самых насущных проблем была организация правосудия и регулирование юридических споров и тяжб. Кульджинский, Айгуньский, Тяньцзинский, Пекинский трактаты середины XIX в., а также Петербургский договор 1881 г. содержали постановления, относившиеся к правовому статусу русских в Китае. В результате реализации русско-китайских соглашений на практике в Китае появилась сеть консульств Российской империи. Россияне обрели право экстерриториальности и все связанные с этим правом привилегии.

Несмотря на обилие договоров, которые имели много общего, четко и конкретно политико-правовое положение россиян в Маньчжурии они не фиксировали. Например, согласно Тяньцзинскому трактату 1859 г. совершивший преступление на территории Китая российский подданный препровождался для разбирательства в ближайший из открытых для международной торговли порт. Дела по имущественным спорам и тяжбам решались также русскими консулами, но при участии китайских властей (по соглашению).

Проблема заключалась в том, что при подписании договора о постройке дороги в Маньчжурии не было ни одного пункта, открытого для международной торговли. Следовательно, администрация дороги из-за отсутствия русских консулов в Северной Маньчжурии должна была каждый раз обращаться в Нью-Чжуань (Инкоу), который находился далеко, а дороги в Маньчжурии иногда были непроезжими.

Осторожными маньчжурскими бюрократами практиковалось обращение по всем, даже по самым незначительным вопросам в Пекин. В пекиньских решениях непременно давала о себе знать большая политика<sup>4</sup>. Вместе с тем западные державы оберегали сферы своего влияния и считали неприемлемым появление еще одного русского консульства. В этом смысле необходимо было вести очень аккуратную политику. Отрезанность Маньчжурии от остального Китая, затягивание решений из-за отправки их в Пекин и Инкоу, увеличение численности населения в районе строительства дороги требовали создания согласительного органа, кото-

рый мог бы оперативно разбираться в спорах и недоразумениях, отправлять правосудие по наименее сложным делам.

В 1899 г. главный инженер КВЖД А.И. Югович стал инициатором и создателем управления по взаимным сношениям, или дипломатического бюро. Это были особые смешанные русско-китайские коллегии, которые рассматривали все недоразумения и вопросы, прямо или косвенно касавшиеся нужд дороги, а также русских и китайцев, живших в полосе отчуждения. В бюро входили представители местной китайской администрации, а с русской стороны — лица, назначавшиеся главным инженером. Бюро являлись и смешанными судами, которые разбирали взаимные иски русских и китайских подданных<sup>5</sup>. Мелкие дела решались бюро на линиях, более сложные (убийства, грабежи, поджоги, крупные кражи, сопротивление начальству) — Главным бюро в Харбине. В случаях, когда обе стороны — китайская и русская — из-за возникших разногласий не могли принять резолюции по тому или иному вопросу, они также обращались в Главное бюро.

Наказания по крупным преступлениям приводились в исполнение Главным бюро, по менее тяжким — властями той местности, где было совершено преступление. По преступлениям особой тяжести, совершенным китайцами, решения принимались Цзянь-цзюнем (главой провинции) по донесению председателя Главного бюро и сообщению главного инженера.

Бросается в глаза широкая компетенция дипломатического бюро как судебного органа. Ему были подсудны все уголовные и гражданские дела, возникавшие в Маньчжурии и прямо или косвенно затрагивавшие интересы дороги, независимо от того, являлся ли другой стороной китаец, маньчжур или монгол. Независимо от рода занятий и отношения к дороге бюро были подсудны все дела китайских подданных, постоянно или временно проживавших в полосе отчуждения. Вместе с тем бюро не были только судебными органами, одновременно они являлись административными, нотариальными, полицейскими и дипломатическими учреждениями.

Дипломатическое бюро рассматривало дела, возникшие между русскими и китайцами. Однако увеличение численности россиян в Маньчжурии требовало учреждения судов для разбора дел, участниками которых являлись только русские подданные. Первоначально, 7 июля 1899 г., для этого Государственным советом Российской империи была учреждена должность чиновника МИДа, командированного в Маньчжурию, компетенция которого распространялась только на дела общего характера, не связанные с постройкой дороги. Судебная власть в полосе отчуждения оставалась в руках железнодорожной администрации. Суд вершился в Харбине полицейским управлением, организованным главным инженером, в других пунктах линии — начальниками участков. По более важным делам предварительное следствие проводилось офицерами

Охранной стражи, а для окончательного разбирательства дела направлялись в Амурскую или Приморскую области.

Такой порядок, имевший оправдание в первые годы строительства, уже в 1900 г. представлял существенные неудобства. Отправление правосудия производилось без определенных правил неподготовленными агентами дороги, постоянно отвлекавшимися своими прямыми обязанностями. Не было строго установленного порядка обжалования. Русский быт необходимо было поставить на четкую юридическую основу, а для этого — заключить особое дружественное соглашение между Китаем и Россией<sup>6</sup>.

За юридическую основу российской стороной был взят устав Общества КВЖД, § 7 которого затрагивал порядок рассмотрения судебных дел. Следуя данному параграфу, преступления, тяжбы и прочие происшествия на территории КВЖД решались местными властями (китайскими и русскими) на основании существовавших трактатов<sup>7</sup>.

В соответствии с этим параграфом указом императора от 20 июля 1901 г. в полосе отчуждения были учреждены должности мировых судей, которые решали дела, возникавшие между русскими подданными. Полоса отчуждения подчинялась ближайшим окружным судам империи. Мировые судьи назначались министром юстиции по предварительному соглашению с министром финансов. Власть мировых судей распространялась на русских подданных, ими же проводились следствия по делам, в которых потерпевшими являлись русские подданные, а личность виновного не была известна. Если обнаруживалось, что обвиняемый — нерусский подданный, дело передавалось чиновникам Министерства иностранных дел. Следует заметить, что данный указ не подлежал опубликованию, чтобы избежать возможного превратного толкования действительного значения мероприятий русских в Маньчжурии.

По указу императора 10 апреля 1904 г. полоса отчуждения подчинилась Порт-Артурскому окружному суду, который с началом русско-японской войны и угрозой осады Артура был эвакуирован в Харбин. Со 2 февраля 1906 г. суд стал называться Пограничным, так как аренда Порт-Артура отошла к Японии. Положение суда являлось своеобразным: местные китайские власти, поддерживая самые лучшие отношения с персоналом, официально игнорировали его присутствие. Китайцы, вызывавшиеся даже в качестве свидетелей, в суд обычно не являлись. Иностранцы признавали только консульство (с 1907 г.), в которое и обращались по своим делам с русскими; по делам дороги, в которых участвовали китайцы, продолжало работать Дипломатическое бюро; дела между русскими и китайцами, не касавшиеся дороги, решал Консульский суд. Таким образом, деятельность Пограничного суда проходила в ограниченных рамках<sup>8</sup>.

В целом появление Пограничного суда и мировых судей безотносительно к их практической пользе несколько противоречили существу

контракта 1896 г. на постройку дороги, так как не соответствовало его частноправовой основе. Действительно, русские подданные обладали в Маньчжурии правом экстерриториальности, судились по русским законам, однако представителями русского суда в Китае являлись консульства. Следуя текстам контракта, а также трактатов в разделах, касавшихся правового положения россиян в Китае, нигде нет упоминания о судебных функциях каких-либо органов, кроме консульств. Вместе с тем Российская империя создала в Маньчжурии суд общеимперского типа, т.е. учреждение, не имевшее юридических оснований находиться на территории Китая. Запрет публикации указа от 20 июля 1901 г., отсутствие прямого русско-китайского соглашения по данному вопросу вызывали недоумения, проявившиеся прежде, в 1920 г. в связи с принятием Декрета об отмене экстерриториальности царской России в Китае.

В 1905 г. г. Харбин был открыт для международной торговли. В 1907 г. в Российской империи был принят закон «Об учреждении консульств в Маньчжурии». Закон предусматривал учреждение генеральных консульств в Харбине и Мукдене, консульств в Гирине, Цицикаре и Дальнем, вице-консульства в Куанчендзы<sup>9</sup>. Появление в Харбине генерального консульства решило многие проблемы. Теперь проще было устраивать жизнь «маньчжурских» россиян в соответствии с трактатами середины XIX в.

В сферу правовых интересов россиян входило поддержание административного порядка в полосе отчуждения. Этот вопрос с особой остротой встал в 1906 г. в связи с ослаблением престижа России на Дальнем Востоке из-за поражения в русско-японской войне. Администрирование полосы отчуждения имело три главных направления (гражданское, общественное и консульская юрисдикция). В середине 1906 г. по инициативе Министерства финансов как наиболее заинтересованного ведомства в Санкт-Петербурге было образовано особое совещание для рассмотрения вопросов, касавшихся гражданского управления на территории КВЖД. За основной юридический базис был принят пункт 6 контракта на строительство дороги от 27 августа (8 сентября) 1896 г., в котором говорилось, «Обществу КВЖД\* предоставляется право безусловного и исключительного управления своими землями и право сооружения на этих землях построек любого рода»<sup>10</sup>.

Сложность заключалась в том, что китайская сторона трактовала слово «земля» весьма ограниченно, буквально как рельсовый путь и земля под технические сооружения дороги. Китайские власти считали, что, если административные права на остальные земли будут принадлежать частному Обществу КВЖД, это нарушит суверенитет Китая. Применение к КВЖД порядка, установленного для русских железнодорожных

\* Общество КВЖД — особое акционерное общество, находившееся в ведении и подчинении министерства финансов Российской Империи. Оно обладало правами на постройку и эксплуатацию дороги. Было создано на базе Русско-китайского банка.

обществ, было невозможно, так как приравнивало КВЖД, пролежавшую по китайской территории, к дорогам русской сети, на что пекинское правительство не согласилось бы. Правомочия Общества КВЖД на гражданское управление территорией подлежали сомнению. С правовой точки зрения оспариваться должен был сам вопрос о возможности предоставления функций публичной власти юридическому лицу, учрежденному для эксплуатации промышленного предприятия.

Таким образом, Общество КВЖД не могло управлять в полосе отчуждения. За его спиной стояло русское правительство, однако оно не имело непосредственного права на установление в полосе отчуждения норм гражданского управления, так как это являлось бы еще более откровенным нарушением суверенитета Китая. Вместе с тем китайцы и иностранцы не подчинялись бы законам, установленным в полосе отчуждения. В то же время китайское правительство не могло быть здесь субъектом права, так как, сохраняя за собой верховные права, оно передало право управления полосой отчуждения в административно-хозяйственном отношении Обществу КВЖД.

В то же время ни русское, ни китайское правительства не могли являться субъектом права в организации гражданского управления. Вместе с тем данная проблема настоятельно требовала решения. После длительных размышлений и проведения некоторых мероприятий функции гражданского управления остались у Общества КВЖД. Суть мероприятий состояла в следующем. Во-первых, было отклонено предложение подчинить деятельность общества Министерству иностранных дел, и оно вошло в ведение Министерства финансов, став тем самым представителем финансовых, а не политических интересов российского правительства в Маньчжурии. Во-вторых, задачи гражданского управления на территории дороги ограничивались не политическими, а исключительно культурными мероприятиями, сводясь к обеспечению благоустройства, полицейской безопасности. В-третьих, наиболее правомочным учреждением на территории дороги являлось Общество КВЖД, которое выполняло административно-полицейские функции сначала по отношению к своим служащим, затем (с развитием дороги) — к лицам, причастным к строительству дороги, торговцам, предпринимателям. Местные жители не протестовали против этого.

Среди новоселов и среди китайцев сложилось впечатление об Обществе КВЖД как об источнике права в отношении гражданского управления на данной территории<sup>11</sup>. Следует заметить, что такой выход из ситуации не был лучшим вариантом решения проблемы и с правовой точки зрения содержал в себе массу положений, которые в дальнейшем можно было оспорить, что и сделали китайские власти в 1920 г., отменив экстерриториальность.

В рамках Общества КВЖД по договору от 22 мая 1896 г. задача административного устройства была возложена на железнодорожное управ-

ление (§ 6 и § 8). Когда в июне 1903 г. была начата эксплуатация дороги, правлением Общества КВЖД, находившимся в Петербурге, было создано Управление КВЖД в г. Харбине, которое состояло из нескольких отделов: гражданского, полицейского, врачебного, ветеринарно-санитарного, земельного. Поскольку высшая административная власть принадлежала железнодорожному управлению, легко предположить, что особые полномочия были у управляющего дорогой. Однако документ, подтверждавший, что уже существовало де-факто, появился лишь 31 июня 1908 г. Это было положение, которое четко определяло права и обязанности управляющего дорогой, который обладал широкими полномочиями, но практически все его распоряжения утверждались в Петербурге правлением Общества КВЖД. Постановления правления, в свою очередь, в связи с «исключительным положением города Харбина» утверждал министр финансов, и только после этого решение сообщалось управляющему дорогой, который надзирал за всеми отделами Управления КВЖД, координировал их деятельность, мог издавать в пределах полосы отчуждения общие обязательные постановления, не противоречившие действовавшему русским законам. Если постановления нарушали китайцы или иностранцы, об этом сообщали китайским властям или консулам. Следует заметить, что эти постановления по вопросам быта часто ставили русских в невыгодное положение по сравнению с иностранцами, к которым постановления не могли применяться так широко, как к русским<sup>12</sup>.

Помимо единоличных органов административного управления при управляющем дорогой были и коллегиальные органы. С конца 1905 г. действовал Особый комитет и подчиненные ему местные комитеты на линии, следившие за сохранением в пределах полосы отчуждения внешнего порядка, за должным исполнением всеми служащими их обязанностей<sup>13</sup>. Современники отмечали чрезвычайную пестроту власти в полосе отчуждения КВЖД. Представители различных ведомств — финансового, военного, юстиции, иностранных и внутренних дел — считали себя «полномочными представителями» в пределах своей компетенции и часто не согласовывали между собой свои действия.

Проблема заключалась еще и в том, что в полосе отчуждения проживали три категории населения: российские и китайские подданные и иностранцы. Административные права управляющего дорогой и власть генерального консула распространялись только на русское население. Китайские подданные подчинялись своим властям, иностранцы — консулам, отрицавшим концессионный характер российского владения полосой отчуждения.

Чтобы добиться единства в действиях русских властей, на территории КВЖД в 1910 г. был учрежден Особый совет, куда входили управляющий дорогой, помощник по гражданской части, российский императорский генеральный консул в Харбине, председатель и прокурор Пограничного окружного суда<sup>14</sup>. Правовое положение россиян укрепило введение

самоуправления в столице полосы отчуждения и по линии КВЖД. Харбинское общественное управление начало свою работу 1 апреля 1908 г., позднее самоуправление было введено в городах и крупных поселках вдоль линии железной дороги.

В категорию политико-правового положения входили такие права, как свобода определения языка, свобода передвижения, выбора места пребывания и жительства, выезда и возвращения. Экстерриториальность позволяла россиянам добиваться этих прав в полной мере. На территории Маньчжурии свободно действовали различные российские общественные, национальные и политические организации, православная церковь и храмы других российских конфессий.

Таким образом, на рубеже XIX—XX вв. в связи со строительством железной дороги на территории Маньчжурии постепенно начала формироваться российская диаспора. Рост ее численности привел к необходимости урегулирования политико-правового положения россиян. Русско-китайские трактаты середины и конца XIX в., контракт на строительство КВЖД и некоторые другие юридические документы способствовали решению проблемы. В полосе отчуждения появились русско-китайские согласительные органы, суды и самоуправление для россиян, консульства. В целом китайские власти не вмешивались в жизнь российской диаспоры в Маньчжурии и политико-правовое положение россиян до 1917 г. было стабильным.

---

<sup>1</sup> Василенко Н.А. Об основных этапах миграционного движения из России в Китай в дооктябрьский период (по материалам китайских публикаций) // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Благовещенск, 2003. Вып. 5. С. 232.

<sup>2</sup> Российская эмиграция в Маньчжурии: военно-политическая деятельность (1920—1945 гг.): сб. док. Южно-Сахалинск, 1994. С. 5.

<sup>3</sup> Исторический обзор КВЖД / сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923. Т. 1. С. 424.

<sup>4</sup> Там же. С. 485.

<sup>5</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. С. 49.

<sup>6</sup> Исторический обзор КВЖД. С. 560.

<sup>7</sup> Устав общества КВЖД / XVI. 1896. СПб., 1899. С. 749.

<sup>8</sup> Исторический обзор КВЖД. С. 565.

<sup>9</sup> Об учреждении консульств в Маньчжурии // Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1908, 1911. Т. 28. С. 454.

<sup>10</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. С. 45.

<sup>11</sup> Исторический обзор КВЖД. С. 577.

<sup>12</sup> Там же. С. 580.

<sup>13</sup> Там же. С. 581.

<sup>14</sup> Там же. С. 577.

**SUMMARY:** The author of the article Nataly Kulikova tells in her article how there were worked out political–juridical standards of living the Russians on the territory of Manchuria at the end of the 19th—the early 20th cc.