

Формирование административно-полицейской системы КВЖД (1896—1905)

Виктор Прокопьевич Казанцев,
кандидат исторических наук, доцент кафедры
истории и социально-политических дисциплин
Смоляного института РАО, Санкт-Петербург.
E-mail: smunspb@rambler.ru



Статья посвящена начальному этапу формирования административной системы КВЖД. В общероссийской административной системе управление полосой отчуждения КВЖД, полученной Российской империей по договору 1896 г. в концессию, не играло значительной роли. Однако поиск административных форм для территории, формально империи не принадлежавшей, для русского правительства стал новым, необычным опытом и дал интересные результаты.

Ключевые слова: Китайская Восточная железная дорога, административная система, полиция, полоса отчуждения.

The formation of administrative-police system of the Chinese Eastern railway (1896—1905).

Victor P. Kazantsev, Smolny Institute of the Russian Academy of Education, Saint Petersburg, Russia.

The construction of railways in the Russian empire was always a matter of state importance. The construction of the CER, in addition to solving technical problems that are connected with the implementation of the foreign policy program of strengthening of Russian presence in South-East Asia. In the all-Russian administrative system of management of the bandwidth of the alienation of the CER, received the Russian empire under the contract of 1896 in the concession, played a minor role, but for the government of search of administrative forms for the territory, formally the empire did not belong to, has become a matter of new and unusual. The article considers the initial stage of the formation of the administrative system—are the themes of the CER.

Key words: Chinese eastern railway, the administrative system, the police, the row.

В Российской империи строительство железных дорог всегда было делом государственной важности. Нередко техническая задача прокладки путей соединялась с реализацией целей внешнеполитического ведомства. Грандиозный проект Транссибирской железной дороги дал правительственным кругам России возможность рассматривать строительство магистрали не только как средство освоения и обороны зауральских территорий, но и удобный плацдарм для проникновения в Юго-Восточную Азию.

О планах территориальных приобретений с помощью железнодорожного строительства заговорили после появления плана «спрямления» Сибирской железной дороги и строительства железнодорожной линии по территории Северной Маньчжурии к Владивостоку — так появился проект Китайской восточной железной дороги (КВЖД) [1, с. 518—519]. У её создания сложная дипломатическая предыстория. Причины, по которым участок Транссиба длиной около 2 тыс. вёрст был проведён по территории сопредельного государства (Китая), и последствия этого неоднозначно оценивались дореволюционными, советскими и современными исследователями [4, с. 64—114]. По сей день их объясняют изменением баланса сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое стало следствием японо-китайской войны 1894—1895 гг., и усилением российско-японских противоречий.

Юридическим основанием строительства КВЖД стал русско-китайский союзный договор от 22 мая 1896 г. [5, с. 105—106]. Переговоры по его заключению, начатые в Пекине российским посланником А.П. Кассини, были завершены в Москве. Четвёртая и пятая статьи договора предоставляли России право постройки железной дороги во Владивосток через Маньчжурию и перевоза по ней русских войск. Возглавлявший переговоры с российской стороны министр финансов С.Ю. Витте добивался, чтобы дорога принадлежала непосредственно царскому правительству. Однако глава китайской делегации Ли Хун-чжан настоял на передаче строительства и эксплуатации дороги Русско-Китайскому банку, правление которого планировало создать для этой цели специальное акционерное общество [7, с. 114—115]. 27 августа (8 сентября) 1896 г. в Берлине китайский посланник в Российской империи Сюй Цзэнчэн подписал с правлением Русско-Китайского банка контракт на 80 лет [5, с. 110—112], уточнивший положения московского договора. Согласно шестому параграфу контракта, административная и судебная власть в полосе отчуждения принадлежала Обществу КВЖД.

Акционерами частного предприятия КВЖД через Русско-Китайский банк стали Министерство финансов России и правительство Китая. Со стороны России Обществу КВЖД выделили заём в 10 млн руб. Китай отвёл под строительство бесплатный земельный фонд с расстоянием 30 км по обе стороны от колеи. Этот фонд составил полосу отчуждения КВЖД [8, с. 176]. Строительство началось 16 августа 1897 г. [6, с. 31]. 15 марта 1898 г. в Пекине была подписана «Конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове», и с июня начались работы от Харбина и Порт-Артура [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1897. Л. 83].

Одной из главных особенностей предприятия КВЖД, стратегическое значение которого тщательно умалчивалось, было объявление строительства исключительно коммерческим делом, контролируемым Министерством финансов. Управление полосой отчуждения должно было осуществляться не российскими властями, а самой компанией. Пока шло

строительство, министр финансов успешно отстаивал права своего ведомства на управление и контроль КВЖД как частного предприятия в соответствии с договором 1896 г. С.Ю. Витте предупреждал любые попытки других ведомств, особенно военных, усилить влияние на этом участке [РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 2409. Л. 6].

Руководящими органами КВЖД в соответствии с Уставом Общества являлись: собрание акционеров, правление, председатель правления (подданный Китая), вице-председатель (подданный России), управляющий (подданный России), Совет при управляющем (начальники отделов и служб дороги). Общество КВЖД обладало правом юридического лица [8, с. 175]. Выборы в правление состоялись в декабре на общем собрании акционеров в Санкт-Петербурге. На первом заседании правления 27 декабря 1896 г. [6, с. 25—26] вице-председателем правления с российской стороны стал С.И. Кербедз, членами правления — П.М. Романов, А.Ю. Ротштейн, Д.Д. Покотилов, Э.К. Циклер фон Шафгаузен, Э.Э. Ухтомский. Возглавить строительство пригласили инженера А.И. Юговича. Для ускорения делопроизводства были учреждены четыре исполнительные комиссии: техническая, финансовая, хозяйственная и административная. Последняя занималась обеспечением общественного порядка и полицейского надзора в зоне строительства, а также установлением взаимосвязи между правлениями Общества КВЖД в Петербурге и Пекине [6, с. 24—25]. Заседания правления было решено проводить в помещении Русско-Китайского банка на Английской набережной. В январе 1897 г. император Китая по ходатайству правления Общества КВЖД издал указ о назначении бывшего посланника Китая в Петербурге и Берлине Сюй Цзэнчэна председателем Общества КВЖД. В это же время в Пекине открылся филиал правления, который возглавил директор Пекинского филиала Русско-Китайского банка и член правления Д.Д. Покотилов. В период сооружения дороги (1897—1903) гражданское управление в полосе отчуждения совмещалось с общим руководством строительством. Главный инженер А.И. Югович осуществлял административные полномочия через строительное управление КВЖД [РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 384. Л. 11]. Как личная канцелярия главного инженера оно начало работу в Петербурге с января 1897 г. и окончательно оформилось во Владивостоке к лету 1897 г. В мае 1898 г. управление переехало в Харбин [6, с. 36, 71].

Несмотря на слабую заселённость территории строительства, сразу возникла необходимость создания согласительного органа, правомочного разбирать споры между китайской администрацией и управлением дороги. По договору главного инженера с китайскими властями в 1896 г. учреждается «дипломатическое бюро». Оно функционировало на основании Тяньцзинского трактата 1859 г., по которому разбирательство конфликтов русских и китайских подданных в местах, открытых для международной торговли, производилось китайскими властями совместно с русским консулом [6, с. 537].

Сама жизнь потребовала от строителей принятия мер безопасности. Протоколом правления от 10 мая 1897 г. в соответствии с шестым параграфом договора 1896 г. и восьмым параграфом Устава Общества охрана порядка и благочиния в пределах полосы отчуждения возлагалась на специальных агентов дороги по полицейскому надзору. Для охраны изыскательских партий Приамурский генерал-губернатор С. М. Духовской летом 1897 г. прислал в распоряжение строительного управления 800 солдат. Протоколом правления от 20 июня 1897 г. № 114 формирование первых охранных частей поручалось командиру Четвёртой закаспийской стрелковой бригады А. А. Гернгроссу с назначением его главным начальником Охранной стражи. Офицеров набирали из регулярных частей с зачислением их в запас, но (по повелению императора от 10 июня 1897 г.) с сохранением всех преимуществ военной службы. Офицеры по мере необходимости выполняли простейшие административные и судебные функции [2, с. 56]. Численность личного состава Охранной стражи быстро увеличивалась и к концу 1900 г. составила 11 тыс. чел. [РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 2409. Л. 1 об — 2 об.]. Чтобы не нарушать договор 1896 г., не позволявший России размещать в полосе отчуждения регулярные войска, подразделение подчинили Министерству финансов.

Значительный урон дороге нанесло «боксёрское восстание» 1900 г., в результате которого было уничтожено около 900 вёрст магистрали. После событий лета 1900 г. Россия и Китай совместно разработали «Основания русского правительственного надзора в Маньчжурии», вступившие в действие с 4 декабря 1900 г. Согласно «Основаниям», администрация дороги могла обращаться к местным китайским властям по всем спорным вопросам [6, с. 225]. Особо оговаривалась территориальная целостность Китая и вывод китайских войск из Маньчжурии.

Для охраны строительства часть русских войск осталась в полосе отчуждения. Эти войска и Охранная стража КВЖД в 1901 г. были преобразованы в Заамурский округ отдельного корпуса Пограничной стражи (ОКПС). Шефом корпуса был министр финансов [6, с. 512—513]. Численность личного состава планировалось довести до 16 тыс. чел. Округ, имевший на вооружении артиллерию, бронепоезда и даже канонерские лодки на р. Сунгари, по оснащённости мог претендовать на звание самого передового воинского соединения на Дальнем Востоке. С 1902 по 1910 г. начальником Заамурского округа был Н. М. Чичагов [РГВИА. Ф. 409. Оп. 1. Д. 125139. Послужной список 73—574. Л. 5].

На момент подписания «Оснований русского правительственного надзора в Маньчжурии» в декабре 1900 г. правительство России надеялось сохранить занятые в Маньчжурии позиции. Однако события в Китае, где началась открытая интервенция иностранных держав, и нараставший социально-экономический кризис внутри самой России раскололи правительственный блок. Это сказалось на решении «Маньчжурского вопроса». 26 марта 1902 г. Россия заключила с Китаем договор, в который

частично вошли «Основания». Он подписывался под давлением Японии и стал дипломатическим поражением России. В соответствии с ним русские войска полностью эвакуировались с территории Маньчжурии к сентябрю 1903 г. [7, с. 18].

Летом 1902 г. С. Ю. Витте посетил Дальний Восток и Маньчжурию. Сразу после поездки в начале августа он отправился на доклад к императору в Ялту. На состоявшемся совещании обсуждались вопросы заселения и управления полосой отчуждения КВЖД. В докладе С. Ю. Витте спрашивал согласия императора на разработку Министерством финансов проекта управления полосой отчуждения. Его основой, по мнению Витте, должно было стать совмещение гражданского управления с общим управлением дорогой при передаче административных полномочий главным агентам КВЖД. Предполагалось, что контроль будет осуществлять не МВД, а Министерство финансов. Несмотря на противодействия министра внутренних дел В. К. Плеве, император поддержал эти положения [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 1–1а]. На время разработки проекта с 1 июля 1903 г. приказом № 2 по КВЖД вводились в действие утверждённые министром финансов «Общие основания организации управления территорией КВЖД», составленные в соответствии с договором 1896 г. [4, с. 125].

«Столицей» полосы отчуждения стал Харбин. Деятельность аппарата управления, отдельных его звеньев и должностных лиц регламентировалась русскими законами. Во главе управления, согласно Уставу, находился управляющий. Его полномочия определялись Уставом, инструкциями, положением об управлении гражданской частью в полосе отчуждения, правилами и отдельными распоряжениями Правления. В целом управляющий обладал правами губернатора Европейской России. Для управляющего предусматривались два помощника и заместители из начальников служб. Поручения исполняли особые агенты железной дороги. Должностные обязанности чиновников Правления определялись в распоряжениях и указах управляющего. Система управления дорогой включала одиннадцать подразделений. Десятый отдел (гражданского управления и земельного устройства) возглавлял один из помощников управляющего. Он контролировал всех чиновников гражданского управления.

При разработке проекта необходимо было учитывать условия, вытекавшие из договора 1896 г. Гражданское управление принадлежало концессионеру (Обществу КВЖД) и не могло осуществляться русскими властями непосредственно. Однако договор не определял, какую систему управления (русскую или китайскую) необходимо ввести в полосе отчуждения. Китайский император сохранял суверенитет над своими подданными, но на дорогу и на Общество КВЖД юрисдикция китайских властей не распространялась. Это давало возможность искать основы для организации административной системы полосы отчуждения в российском

законодательстве. Приходилось учитывать различия в управлении железнодорожной сетью российской империи и местном управлении КВЖД: задачи, стоявшие перед её администрацией, были обширнее и разнообразнее, что предполагало надлежащий объём полномочий и значительную по сравнению с Европейской Россией децентрализацию в управлении. Это выразилось в передаче части прав общих органов управления дорогой начальникам служб, а части полномочий последних — начальникам отделений на линиях. После русско-японской войны 1904—1905 гг. в организацию управления были внесены изменения в сторону большей централизации.

24 июня 1903 г. С. Ю. Витте отправил свой проект, основу которого составили «Общие основания организации управления территорией КВЖД», главному начальнику Квантунской области Е. И. Алексееву. Местное гражданское управление на территории КВЖД по административной и полицейской части предлагалось оставить в непосредственном ведении управляющего дорогой и помощника по гражданской части с подчинением главному начальнику Квантуна. Управляющему дорогой предоставить полномочия губернатора внутренних российских губерний, право присутствовать в Совете начальника Квантуна при рассмотрении дел, касающихся дороги. Помощнику по гражданской части планировалось оставить гражданские дела и делопроизводство. Постановления управляющего по гражданским вопросам должны были утверждаться начальником Квантуна. Через него управляющий обращался к министрам по вопросам гражданского управления. Административно-полицейские полномочия С. Ю. Витте предлагал передать агентам службы пути по полицейскому надзору [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 13, 14—18]. Проект не предусматривал подчинение местных ведомственных учреждений непосредственно министерствам. С. Ю. Витте планировал поставить руководство дорогой в ведение начальника Квантуна на тех же основаниях, что и управление г. Дальнего [3, ст. 101], т. е. под высший контроль Министерства финансов.

Е. И. Алексеев сразу же ответил телеграммой [9], где изложил свои замечания. Он был согласен с решением правления КВЖД о совмещении гражданского и железнодорожного управления, но выразил сомнение, «...не много ли забот у управляющего дорогой». Самые большие нарекания Алексеева вызвало желание передать общее управление полосой отчуждения КВЖД начальнику Квантунской области под высшим надзором министра финансов и организация полиции. По мнению главного начальника Квантунской области, полицию надлежало выделить в самостоятельную структуру, так как агенты службы пути не были подготовлены к административно-полицейской работе. Алексеев предложил разделить полотно дороги на три участка — от Харбина до Квантуна, от Харбина до станции Маньчжурия, от Харбина до станции Пограничной — и назначить в каждый особое должностное лицо, подчинённое заведующе-

му гражданским управлением. Для несения низшей полицейской службы образовать железнодорожную полицию и не возлагать в дальнейшем полицейские обязанности на нижние чины Заамурского округа. Несогласие с организацией общего управления Алексеев объяснял тем, что КВЖД проходит по чужой территории, арендованной частным обществом, и подчинение её русским властям Квантуна вызовет ненужные толки о желании России завладеть Маньчжурией. По его мнению, статус полосы отчуждения нельзя сравнивать со статусом г. Дальнего, находившегося на территории, арендованной Российским государством, где было введено русское управление. Поэтому гражданское управление полосой отчуждения должно оставаться в ведении министра финансов до определения планов России в отношении Маньчжурии.

После выхода указа от 30 июля 1903 г. об учреждении Наместничества на Дальнем Востоке верховное попечение о порядке и безопасности в полосе отчуждения передавалось наместнику. Разработкой положений об управлении КВЖД занялась созданная в Порт-Артуре комиссия для планирования административной реформы на Дальнем Востоке [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1005. Л. 74, 117]. В течение второй половины 1903 г. министр финансов убеждал наместника принять за основу его проект. Признавая, что полоса отчуждения нуждается в самостоятельном гражданском управлении, С.Ю. Витте пытался доказать, что реорганизация идёт вразрез с действующей системой управления и приведёт к росту затрат при отделении полицейских органов. Для снижения издержек нужно оставить административные обязанности в ведении агентов пути, а полномочия полицмейстеров — офицерам Заамурского округа, хотя, по его «уразумению», лучше, чтобы полицейские функции тоже были частью управления дорогой. Эти доводы наместника не убедили [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 33—36 об.].

Перед началом работы комиссии (9 сентября 1903 г.) проект устройства гражданского управления полосой отчуждения представил наместнику начальник Заамурского округа Н.М. Чичагов. Он предложил соединить гражданское управление с командованием округом, а во главе поставить генерального комиссара (с полномочиями генерал-губернатора, как на Квантуне), назначаемого наместником по согласованию с министром финансов [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 40—42]. Проект изучался в кулуарах, так как Министерство финансов отвергло его без обсуждений.

На первых заседаниях комиссии 10 сентября 1903 г. от КВЖД присутствовал управляющий дорогой, генерал-майор Д.Л. Хорват, а затем С.В. Игнациус [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1005. Л. 89]. Открывая заседания подкомиссии по обсуждению вопросов о гражданском управлении полосой отчуждения, генерал И.П. Надаров сообщил присутствующим указания наместника об основных принципах управления дорогой: 1) КВЖД изымается из ведения министра финансов и подчиняется

наместнику, включая коммерческую часть. Для руководства дорогой при Главном управлении (ГУ) наместника будет учреждён особый железнодорожный отдел; 2) в полосе отчуждения будет единая административная власть. Комиссии следует обсудить, возложить гражданское управление на управляющего дорогой или на отдельного чиновника. Вопросы распространения российской юрисдикции на иностранцев в подкомиссии не обсуждались [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1005. Л. 117].

В соответствии с инструкциями руководства представитель Министерства финансов настаивал на невозможности разделения гражданского и общего управления дорогой. В крайнем случае он допускал назначение (по соглашению наместника и министра финансов) особого заведующего гражданской частью с подчинением этого управления наместнику и министру финансов (как в г. Дальнем). Функции полицейской стражи должны были оставаться у нижних чинов Заамурского округа, пока содержание полиции не будет покрываться доходами дороги. В виде уступки министерство предлагало обсудить возможность создать при наместнике должность уполномоченного от правления для исполнения указаний наместника по делам дороги [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1005. Л. 5—6].

Своим заключением комиссия подтвердила, что на почве концессии невозможно организовать в полосе отчуждения самостоятельное гражданское управление с прямым подчинением российской администрации, как в Квантунской области. Было рекомендовано сформировать гражданское управление в рамках Общества КВЖД, но выделить из общего управления особую административную часть; высший надзор из Министерства финансов передать наместнику, действующему в особых случаях по соглашению с министром финансов. С.Ю. Витте настоял на передаче гражданской части в заведование управляющего дорогой (на правах губернатора внутренних российских губерний) и помощника управляющего по заведованию гражданской частью (на правах вице-губернатора). Избирать их должно было правление, а утверждать — наместник при согласии министра финансов [РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 384. Л. 11 об.]. Полицию признали целесообразным организовать как самостоятельную структуру гражданского управления; дорожное полотно разделить на участки и во главе поставить особых чиновников с правами уездных начальников; в полицию приглашать как гражданских лиц, так и военных (офицерам сохранять все преимущества по службе); низших полицейских набирать из вольнонаёмных, но пока дорога доходов не давала, временно назначать военных [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1005. Л. 117].

Заключения комиссии и действующие «Общие основания организации управления территорией КВЖД» легли в основу «Временных правил о гражданском управлении в полосе отчуждения КВЖД», введённых в действие приказом наместника от 13 декабря 1903 г. Управляющий до-

рогой в отношении гражданского управления должен был руководствоваться Общим губернским учреждением с изменениями, вытекающими из Закона о наместничестве от 30 июня 1903 г. и договоров с Китаем относительно китайских подданных. Общаться с властями Китая по административным вопросам управляющий мог самостоятельно. Намечалось, что по мере разработки положений об управлении областей Дальнего Востока, управление дорогой будет строиться на общих с другими территориями основаниях [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 73—74 об.]. Частью задачи административного устройства полосы отчуждения стала организация полиции. До введения дороги в эксплуатацию функции полиции исполняли агенты дороги по полицейскому надзору, а затем — чины Охранной стражи КВЖД. После преобразования стражи в Заамурский округ (1901) туда же перешли полицейские полномочия. Хотя министр финансов согласился выделить полицию в независимое подразделение, это ничего не изменило: на линии дороги полицейскими считались нижние чины Заамурского округа, назначенные встречать поезда [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 40 об.]. Кем-то вроде первого полицмейстера Харбина стал казачий сотник Казаркин, выполнявший по поручению главного инженера обязанности следователя, прокурора и даже судьи [6, с. 538].

С началом деятельности Эксплуатационного управления (1903 г.) полицию решили организовать по тем же принципам, что и в Центральной России. Заведующим с 1 октября 1903 г. был назначен подполковник А.И. Заремба. При нём состояли помощник, особая канцелярия и обер-офицер для поручений [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 97 об.]. Для несения полицейской службы из Заамурского округа откомандировали 19 офицеров и 714 нижних чинов. В ноябре линию дороги разделили на семь участков (отделений) во главе с начальником (заведующим) участка и его помощником. Харбин выделили в самостоятельную административно-полицейскую единицу во главе с полицмейстером и четырьмя помощниками [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 28—28 об.]. Ровно через месяц чины полиции приступили к службе. Для начальников отделений и их помощников была разработана временная инструкция, определявшая объём полномочий начальника как соответствующий полномочиям станového пристава российской губернии (с учётом местных условий). В исключительных случаях начальник отделения под личную ответственность мог принимать меры на месте. О таких распоряжениях доносилось не заведующему полицейской частью, а непосредственно управляющему по телеграфу [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 113—113 об.].

К февралю 1904 г. Общество КВЖД разработало «Временное положение о Полицейском надзоре», где полиция создавалась как самостоятельное подразделение, подведомственное начальнику Заамурского округа. Русско-японская война помешала его утверждению [РГА ВМФ.

Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 97]. С 14 февраля 1904 г. КВЖД перешла в подчинение военных [6, с. 307]. Изменение структуры гражданского управления полосы отчуждения в период военных действий не проводилось. Развитие органов полиции осуществлялось на основании приказов и инструкций для КВЖД по полицейскому надзору, так как положений об организации полиции, утверждённых наместником, не было. Приказом по КВЖД от 3 июля 1904 г. за № 383 дорогу разделили на четыре участка и одно полицмейстерство (Харбин). Комплектование личного состава производилось из служащих Заамурского округа с установленными для чинов полиции доплатами. Приказом № 144 по полицейскому надзору от 19 сентября 1904 г. Харбин был разделён на четыре полицейских участка: Новопристанский, Старопристанский, Новгородный, Старохарбинский. По этому же приказу заведующие участками получили наименования приставов [6, с. 542—543].

Постепенно в статусе чинов Заамурского округа, исполнявших полицейские обязанности, выделилась характерная особенность. По русско-китайским договорам и «Временным положениям» полицейский надзор принадлежал Обществу КВЖД и управляющему, но чины, несущие непосредственную полицейскую службу, не имели отношения к управлению дорогой — они подчинялись начальнику Заамурского округа, который, в свою очередь, подчинялся министру финансов и наместнику. Управляющий дорогой Д.Л. Хорват неоднократно, но безрезультатно ходатайствовал перед министром финансов и наместником о предоставлении ему дисциплинарной власти над чинами Заамурского округа, служащими в полиции КВЖД [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 174].

Сфера деятельности полицейского надзора в полосе отчуждения была обширной и многогранной. Полицейские чины в полосе отчуждения, как и в Приамурье, часто исполняли обязанности, принадлежавшие в Европейской России чиновникам судебного ведомства и служащим земских учреждений. Особенно успешно развивалась полиция в Харбине. Для ведения сыскного дела при Харбинском полицейском управлении было создано специальное отделение [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 180]. Точную дату начала его работы установить трудно. В официальных изданиях указывается 1908 г. [6, с. 544], в архивных материалах его деятельность упоминается с 1904 г. [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 128—128 об.]. Для регистрации жителей в Харбине под контролем полиции с 1903 г. велись домовые книги и учёт безработных. При канцелярии полицмейстера действовал паспортный стол, функции заведующего из-за отсутствия штатной должности безвозмездно выполнял делопроизводитель [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1. Д. 194. Л. 127]. Полицейские исполняли обязанности судебных приставов и мировых судей. Представители русских и китайских фирм сообщали представителю КВЖД при управлении наместника и лично наместнику в благодарственных телеграммах, что довольны действиями полиции [РГА ВМФ. Ф. 469. Оп. 1.

Д. 194. Л. 132, 169]. Данная организация полиции существовала до 1907 г. и носила местный характер. Только в 1907 г. было опубликовано «Положение о Заамурском округе», подписанное императором, где устройство полиции в полосе отчуждения КВЖД получило окончательное закрепление [6, с. 542].

В первый период истории развития КВЖД, с 1 июля 1903 г. по конец 1905 г., гражданское управление осуществлялось в рамках Общества КВЖД и совмещалось с общим управлением дорогой. Созданные в этот период органы управления полосой отчуждения исходили из существующей в России практики управления железными дорогами и окраинами империи. «Временные правила» не были воплощены в жизнь в полном объеме в связи с началом русско-японской войны и последующим упразднением наместничества. В проектах организации системы управления КВЖД определялась необходимость выделения гражданского управления из общего руководства дорогой. Общие контуры административной системы были определены уже после 1905 г. Именно для КВЖД впервые в российской практике местного управления было предложено разделить административные и полицейские органы.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Великий железнодорожный путь через Сибирь и Восточно-Китайская железная дорога с 1887 г. // Железнодорожное дело. 1901. № 45—46. С. 510—529.
2. Вишняков О.В. Создание Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи. Конец XIX — начало XX в. // Военно-ист. журнал. 2007. № 1. С. 55—57.
3. Временные положения об управлении Квантунской областью // Законы об управлении областей Дальнего Востока. СПб.: Тип. И.Н. Скороходова, 1904.
4. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб.: Изд-во «Дмитрий Буланин», 2008. 664 с.
5. Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842—1925). М.: Изд-во института востоковедения, 1927.
6. Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД 1896—1923 гг. В 2 т. Т. 1. Харбин: Тип. Правл. о-ва Кит. Вост. ж. д., 1923. 690 с.
7. Романов Б.А. Россия в Манчжурии (1892—1906 гг.): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. 605 с.
8. Сонин В.В. Приамурское генерал-губернаторство и его роль в становлении управления полосы отчуждения КВЖД (1884—1917 гг.) // Проблемы Российского государственного строительства и законодательства. Владивосток, 1994.
9. Телеграмма начальника Квантунской области адмирала Е.И. Алексеева министру финансов С.Ю. Витте из Порт-Артура от 29 июля 1903 г. // РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1005. Л. 37—38.

РГА ВМФ (Российский гос. арх. военно-морского флота).

РГВИА (Российский гос. военно-исторический арх.).

РГИА (Российский гос. ист. арх.).

РГИА ДВ (Российский гос. ист. арх. Дальнего Востока).