

Frontier Case of the Railroad Technician Luzhanskiy: Casus of Direct Violence in Manchuria (1901)

Alexander Yu. Meshcheryakov

National Research University – Higher School of Economics. St. Petersburg, Russia.
Email: [daomesheryakov\[at\]gmail.com](mailto:daomesheryakov[at]gmail.com)

Received: 25 October 2022 | Revised: 15 December 2022 | Accepted: 30 December 2022

Abstract

The article analyzes the situation in Southern Manchuria in the Chinese city of Telin in 1901 as a result of the actions of Luzhansky (Luzhanskiy), a railway technician who served in the CER Society. Luzhansky showed direct violence toward indigenous people and Chinese workers during the laying of the track. The established administrative system of administration in the territory of the CER right-of-way could not resolve the conflict between the Chinese and Russian subjects. Luzhansky's case could have been regulated by the Tianjin Treaty of 1858 and the 1896 treaty for the construction and operation of the railroad, but the railway technician's actions extended beyond Northern Manchuria.

Given that the Luzhansky technician's trial caused a clash of Russian and Chinese jurisdictions, this article examines the formation of the judicial system in the CER right-of-way. Such cases of violations of Chinese rights by Russian railway engineers provoked a discussion between Russian ministers on the issue of organizing a Russian court in Manchuria. The specific case of engineer Luzhansky reflects the colonial behavior and the subject's reaction in frontier territory. This article considers only a local case of the exercise of a special imperial right by a railroad technician and the restriction of his activities as a result of violations of the law, corporate ethics, and the 1898 lease agreement.

Keywords

Legal Process; Mixed Court; Colonization; Russian-Chinese Frontier; Railway Engineers; Thelin; Manchuria; China-Eastern Railway; China; Russian Empire



This work is licensed under a [Creative Commons “Attribution” 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



Фронтирный кейс техника Лужанского: судебное дело по вопросу прямого насилия в Маньчжурии (1901)

Мещеряков Александр Юрьевич

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики».
Санкт-Петербург, Россия. Email: [daomesheryakov\[at\]gmail.com](mailto:daomesheryakov@gmail.com)

Рукопись получена: 25 октября 2022 | Пересмотрена: 15 декабря 2022 | Принята: 30 декабря 2022

Аннотация

В статье анализируется ситуация, которая сложилась в Южной Маньчжурии, в китайском городе Телин, в 1901 г. – в результате действий техника путей сообщения Лужанского, служившего в Обществе КВЖД. Лужанский во время укладки пути проявил прямое насилие по отношению к коренному населению и китайским рабочим. Административная система управления на территории полосы отчуждения КВЖД не могла разрешить конфликт между китайскими и российскими подданными. Процесс Лужанского возможно было отрегулировать Тяньцзиньским трактатом 1858 г., договором на постройку и эксплуатацию железной дороги 1896 г., но действия техника выходили за пределы Северной Маньчжурии. Процесс техника Лужанского вызвал столкновение российской и китайской юрисдикции. В статье рассматривается формирование судебной системы в полосе отчуждения КВЖД. Подобные случаи нарушения прав китайцев со стороны российских инженеров путей сообщения спровоцировали дискуссию между российскими министрами по вопросу организации российского суда в Маньчжурии. Конкретный кейс инженера Лужанского отражает колониальное поведение и реакцию субъекта на фронтирной территории. Освещаются локальный случай реализации особого имперского права техником путей сообщения, ограничение его деятельности в результате нарушения закона, корпоративной этики и договора аренды 1898 г.

Ключевые слова

судебный процесс; смешанный суд; колонизация; российско-китайский фронт; инженеры путей сообщения; Телин; Маньчжурия; Общество КВЖД; Китай; Российская империя



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons “Attribution” \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Введение

9 июля 1901 г. на заседании, посвященном организации судебной системы в Маньчжурии, между тремя министрами возникли противоречия. Управляющий министерством юстиций С.С. Манухин указывал С.Ю. Витте и В.Н. Ламздорфу:

«Мы не признаны насаждать в Маньчжурии наши порядки, прививать китайцам наши понятия; наша задача сводится там к скорейшему сооружению дороги, открывающей нам выход к незамерзающему морю; наша обязанность заключается в обеспечении интересов наших подданных, работающих на дороге. С этой точки зрения и должны рассматриваться правительственные мероприятия в районе дороги, и в частности установление на ее территории судебной власти. Эта власть необходима там не в интересах китайцев, а исключительно в интересах русских подданных, чтобы обеспечить им суд, которым пользуются они в пределах Империи» (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 153).

Это заседание проходило после событий в китайском городе Телин, где техник путей сообщения нарушил права местных жителей и китайских рабочих. Телин располагался в южной части Маньчжурии, где инженеры и техники Общества КВЖД имели право на покупку отдельных участков – согласно договору аренды.

В 1901 г. территория, где прокладывалась КВЖД, представляла полосу отчуждения, арендованную у Китая в результате российско-китайских переговоров в 1896 г. Договор предусматривал предоставление концессий¹ на строительство железной дороги в Маньчжурии частному Обществу КВЖД, которое было подконтрольно Министерству финансов Российской империи (Лукоянов, 2008, с. 100). Исходя из правил, установленных в договорах аренды, инженеры путей сообщения имели особое право на покупку участков для строительства КВЖД и ее инфраструктуры. Процесс отчуждения земельных участков в Маньчжурии кардинальным образом отличался от аналогичного на территории России. Если рассматривать частный случай заключения крепостного акта о покупке земельного участка в Маньчжурии, то в этом процессе должны были участвовать инженер от Общества КВЖД, китайский чиновник и уполномоченный агент от Министерства Иностранных дел России (РГИА. Ф. 323, оп. 2, д. 25, л. 2–3). Такая сделка считалась законной как со стороны России, так и со стороны Китая.

В 1990 г. А. Рибер, анализируя феномен появления профессии инженера в Российской империи, писал, что инженер осуществлял одновременно функции государственного служащего и бюрократического политика (Rieber, 1990, р. 539–568). В Маньчжурии инженеры путей сообщения помимо своих основных обязанностей, в зависимости от конкретной ситуации, выполняли функции судьи, государственного служащего, чиновника, дипломата, военного,

1 Концессия или участок земли передавался по договору в аренду России для строительства железной дороги и проживания подданных империи.



финансиста и надзирателя. (Следует оговорить, что во второй половине XIX – начале XX вв. профессиональное сообщество инженеров путей сообщения представляло собой профессиональную корпорацию, реализующую деятельность на территории всей Российской империи.)

В 1901 г. на китайской территории в Телине техник Южного отделения КВЖД Лужанский нарушил правила договоров аренды, в результате чего спровоцировал конфликт между Обществом КВЖД и китайской администрацией. Мы рассматриваем события на территории северной и южной Маньчжурии, так как город Телин располагался между Квантуном и Харбином. Первоначальный договор об аренде территории 1896 г. оставил открытым вопрос о строительстве южной ветви¹ КВЖД к незамерзающему порту на Тихом океане. Конвенция об аренде Квантунской области 1898 г. и договор аренды 1896 г. не регулировали постройку основной линии в южной Маньчжурии. Согласие на постройку южного направления трассы КВЖД удалось получить Э.Э. Ухтомскому² во время переговоров в Пекине в 1897 г. Точного маршрута южного пути на тот момент не существовало: дорога не проектировалась изначально к морю на Ляодунский полуостров. Ли Хунчжан указывал Э.Э. Ухтомскому:

«Мы пустили вас во двор, вы же хотите влезть к нам в самые комнаты, где у нас жены и малые дети» (Цит. по: Лукоянов, 2008, с. 102).

25 июня 1898 г. договор о строительстве южной ветви на Ляодунский полуостров на тех же основаниях, что и КВЖД, был заключен (Лукоянов, 2008, с. 103).

Ориентируясь на технические отчеты инженеров путей сообщения после сдачи в эксплуатацию КВЖД в 1903 г., в Телине провели железную дорогу и построили станцию III класса с оборотным депо, казармами, больницей. Телин являлся семнадцатой станцией по пути следования от Харбина до Дальнего и Порт-Артура (Китайская Восточная железная дорога..., 1903, с. 6), (Альбом сооружений и типовых чертежей..., 1903, с. 15).

Фронтирный кейс техника Лужанского демонстрирует как пример колониального завоевания территории, так и пример подчинения Другого / Чужого. Мы исследуем действия Лужанского во время укладки стального пути КВЖД с юга на север в 1901 г., которые привели к судебному разбирательству в профессиональной корпорации инженеров путей сообщения и Обществе КВЖД. Его дело обсуждалось на уровне нескольких министерств России, отразило реакцию руководства Общества КВЖД и решение мирового судьи. В уставных документах Общества КВЖД не прописывалась возможность подобного разбирательства, весь процесс организовывался

1 Позднее этот путь именовался как Южно-Маньчжурская железная дорога. В технических отчетах за 1903 г. инженеров путей сообщения эта дорога называлась Южно-Маньчжурская ветвь.

2 Российский дипломат и востоковед Э.Э. Ухтомский на тот момент занимал должность председателя правления Русско-Китайского банка.

конкретно для этого случая. Подчеркнем, что в проанализированных источниках не оспаривалось право китайских местных чиновников инициировать подобные разбирательства. В большей степени язык документов является риторически насыщенным.

В статье не рассматривается вопрос формирования смешанных судов в Маньчжурии, но исследуется дискуссия трех министров России о организации судебных процессов в полосе отчуждения в 1901 г. на основании источников, сохранившихся в фонде Правления Общества КВЖД. Корпус архивных документов, раскрывающий казус техника Лужанского, состоит из переписки руководителя Южного отделения КВЖД Ф.О. Гиршмана, писем министров С.Ю. Витте, В.Н. Ламдорфа и С.С. Манухина, телеграмм главного начальника Квантунской области Е.И. Алексеева и главных инженеров Общества КВЖД А.Ю. Юговича и С.И. Кербедза, а также одного отчета о заседании, посвященного вопросу организации судебной системы на территории полосы отчуждения КВЖД.

Ранее в наших исследованиях описывались особенности колониализма в Маньчжурии (Мещеряков & Антропов, 2019). Российская колониальная политика на этой территории отличалась от колониальной экспансии на Юге России, в Сибири, а также в Средней Азии. Исследуя колониализм в Маньчжурии, нельзя придерживаться известных образцов колониальных практик. Например, действий британской администрации в Индии – при условии, что там тоже строились железные дороги. Нельзя говорить о полосе отчуждения КВЖД в Маньчжурии как о европейской колонии нового времени: это была арендованная Россией у Китая для строительства путей территория. Временная аренда в итоге привела к борьбе интересов нескольких империй. Министр финансов С.Ю. Витте являлся основным инициатором постройки железной дороги через Маньчжурию и понимал, что колонизатор может выстраивать мирную форму завоевания с помощью эффективных дипломатических отношений и технических инноваций. Казус Лужанского возник во время острой борьбы за концессии, власть и право владения территорией между Обществом КВЖД и китайской администрацией.

В период активного фронта¹ встреча с Другим / Чужим характеризуется активной борьбой с ним – в виде прямого насилия. Межкультурный диалог в таких условиях может приобретать различную форму, сочетая в себе как дипломатию, так и порабощение. Отметим, что в официальных отчетах и письмах руководители КВЖД и министры определяли местных китайских жителей, чиновников как «туземцев» (РГИА. Ф. 323, о. 1, д. 481, л. 155). Тем

1 Активный фронт – один из периодов, который характеризуется активным завоеванием новых территорий. На этой стадии Другой / Чужой выступает в качестве врага, соперника в борьбе за ресурсы. Также выделяют период раннего фронта, для которого типичны мирные взаимодействия, взаимный обмен и период постфронта. Третий этап во многом отличен от двух предыдущих по своим параметрам. Для него характерна, прежде всего, переоценка и переосмысление прошлой истории (Якушенков & Якушенкова, 2013, с. 308), (Якушенков & Якушенкова, 2015, с. 2).



самым, они противопоставляли китайцев русским подданным, пользующимся в полосе отчуждения КВЖД правом экстерриториальности. В свою очередь, в китайской культуре россиян называли, как и других европейцев, «белыми дьяволами» (Лукоянов & Павлов, 2018, с. 27), (Мещеряков & Антропов, 2017), (Якушенков & Якушенкова, 2012). После боксерского восстания в 1900 г. негативное отношение к Другому / Чужому усилилось как со стороны россиян, так и китайцев. Прямое насилие в полосе отчуждения КВЖД не являлось редким случаем, достаточно вспомнить действия российских казаков в отношении китайских рабочих.

Отметим, что этот казус произошел после событий восстания ихэтуаней. Согласно сведениям российского востоковеда Д. Янчевецкого, инженеру Ф.О. Гиршману и его изыскательным партиям удалось «вчерне» закончить Южную линию Маньчжурской дороги раньше всех других дистанций КВЖД. Летом 1900 г. ихэтуани разрушили все их двухлетние работы по укладке путей. Более половины выстроенной инженерами дороги было уничтожено. Работы пришлось начать заново, и через год техникам и инженерам Южного отделения удалось восстановить разрушенные дистанции (Янчевецкий, 1903, с. 589–590).

Помимо межкультурного взаимодействия россиян и китайцев, теория фронта позволяет рассмотреть формирование институтов власти в зоне освоения. На фронтире многие вопросы юрисдикции решались совершенно иначе. Историк Уайт Р. делает вывод, что на американском фронтире отношения между колонизатором и коренным населением не регулировались никакими институтами власти (White, 2011, р. 56). Однако он рассматривает фронт на другом этапе. В данном случае анализируется другая стадия формирования российско-китайского фронта в Маньчжурии в начале XX в. К этому времени в Маньчжурии происходили иные процессы. Первые встречи с коренным населением и исследование территории россиянами завершились, началось создание конкретной администрации в полосе отчуждения.

Это исследование раскрывает не судьбу техника Лужанского, а его действия в Маньчжурии и реакцию руководства частного Общества КВЖД. Инженеры путей сообщения исключали любую колониальную риторику из своих отчетов и писем, но данный случай на фронтирной территории свидетельствует о колониальном подчинении Другого / Чужого «туземца» и прямом насилии через особое имперское право со стороны российского техника КВЖД. Отметим, что в фонде Канцелярии Министра путей сообщения не сохранилось формулярного списка техника Лужанского. В проанализированных источниках Лужанского чаще определяют как техника путей сообщения, а не инженера.

Историк Хсу Чиа Инь считает, что после русско-японской войны личный проект С.Ю. Витте КВЖД носил выраженный колониальный характер и сопро-

вождался риторикой «русификации» дальневосточного пограничья империи (Hsu, 2011, p. 217–253).

Мы не можем точно говорить о том, как техник путей сообщения понимал колониализм и колониальную политику на территории иностранного государства в 1901 г. по причине того, что эго-документы и показания Лужанского не сохранились. На данном этапе исследования мы также не можем понять, как в профессиональной корпорации инженеров путей сообщения характеризовали колониализм, так как не сохранилось ни одной работы техника и инженера путей сообщения, раскрывающей взгляд на колониализм на Дальнем Востоке. Хотя колониальная риторика прослеживается в письмах и отчетах инженеров путей сообщения, служивших в Сибири и Дальнем Востоке, но в этих источниках они не обосновывают понятие империи и колониализма в конкретных ситуациях. Также важно подчеркнуть, что на сегодняшний день в российской и англоязычной историографии понятие «империя» не обосновано и не теоретизировано применительно к России (Якушенков & Мещеряков, 2022, с. 133–136). Несмотря на это, конкретный кейс инженера Лужанского отражает колониальное поведение и реакцию субъекта на поведение Другого / Чужого на фронтальной территории.

Нам интересны локальный случай реализации особого имперского права техником путей сообщения, ограничение его деятельности в результате нарушения закона, корпоративной этики и договора аренды 1898 г. Отметим, что действия техника Лужанского определялись специальными полномочиями, которые могли ему делегироваться руководителями Общества КВЖД и начальниками дистанций. Нет ничего удивительного в том, что Лужанский, будучи техником, имел особое право на постройку дороги и отчуждение территории для нужд КВЖД. В данном случае Лужанский действовал от имени начальника дистанции, который в силу различных причин (болезни, большого объема подготовки отчетности, скорейшего завершения постройки дороги) делегировал свои полномочия для работы в полевых условиях.

В российской историографии частично были изучены вопросы формирования административной и судебной системы в зоне отчуждения КВЖД (Салогуб, 2016), (Казанцев, 2012). Исследователи сосредоточили свое внимание на формировании «смешанных» судов, правах аренды и создании системы управления на территории иностранного государства. Слабой стороной разысканий является отсутствие анализа конкретных примеров – процессов и приговоров в «смешанных» судах. Частный случай показывает организацию судебной системы с совершенно другой стороны, чем это представляли в своих трудах В.П. Казанцев и Я.Л. Салогуб.

Историки И.В. Лукоянов и Д.Б. Павлов обратили внимание на формирование судебной системы в Квантунской области в 1899 г. со стороны российской и китайской администраций. Для разбора гражданских дел и мелких уголовных преступлений, совершенных китайцами на арендованной терри-



тории в отношении своих подданных, была создана новая для Квантуна система «народного» суда, включавшая две инстанции – нижнюю волостную и верхнюю участковую (Лукоянов & Павлов, 2018, с. 29). Делается вывод, что с арендой Квантунского полуострова на Дальнем Востоке под российской юрисдикцией сложилась гибридная система управления в форме двух административно не связанных друг с другом, мало схожих структур – Приамурского генерал-губернаторства и вновь приобретенной территории (Там же, с. 22). Действия техника Лужанского выходили за пределы российской юрисдикции в Квантунской области, но регламентировались договором аренды.

Любые правонарушения россиян и китайцев на территории Маньчжурии регулировались юридической практикой, которая вырабатывалась в течение нескольких лет в результате полученного опыта взаимодействия в контактной зоне России и Китая. На момент 1901 г. организация российского правового института в полосе отчуждения КВЖД основывалась на Тяньцзиньском трактате от 2 июля 1859 г. и договоре на постройку и эксплуатацию железной дороги от 27 августа 1896 г. Согласно Тяньцзиньскому договору, разбирательство любого дела между российскими и китайскими подданными в местах, открытых для торговли, должно было производиться китайским начальством совместно с русским консулом или лицом представляющим власть русского правительства. Русского подданного судили исключительно по российским законам, а китайского по законам Цинской империи. Судебный процесс организовывался либо в ближайшем открытом порту, где присутствовал российский консул, либо в суде на территории России (Сикорский, 1915, с. 53–54).

Анализируя юрисдикцию и правовой статус в пределах границ иностранных поселений в Китае, историк П.Н. Дудин подчеркивает, что арендованные территории, такие как полоса отчуждения КВЖД, представляли собой иную юридическую природу стратегического присутствия в регионе. Арендные территории являлись продолжением территории арендующих их государств, а их границы выступали государственными границами, со всеми вытекающими отсюда политико-правовыми последствиями. Начиная со времени «открытия» Китая иностранному присутствию территориальными образованиями с особым (отличным от провинций и других территорий) статусом были именно концессии (Дудин, 2019, с. 61–79).

Учитывая контекст данного исследования, особого внимания заслуживает статья Т. Борисовой и Дж. Бурбанк (Borisova & Burbank, 2018), посвященная развитию права в России в разные исторические периоды. Данная теоретическая работа позволяет проанализировать некоторые особенности складывания судебной системы на фронтирной территории, так как авторы сфокусировались на посредниках правовой системы в России и значении судов для конкретных социальных групп. Изучение судебной системы и правонарушений на фронтире открывает новые возможности для понимания межкультурного диалога в зоне освоения. Диалог двух или более субъектов исторического

процесса мог принимать форму прямого и непрямого насилия, что, в свою очередь, выходило за рамки российского законодательства и договора аренды территории.

Основная работа по истории российского освоения Маньчжурии написана И.В. Лукояновым (Лукоянов, 2008). Сильными сторонами этой монографии являются структурный анализ, использование всех доступных источников, отражающих действия Министерства финансов и подконтрольного ему Общества КВЖД в Маньчжурии в конце XIX – начале XX в.

Основная часть

Казус техника путей сообщения Лужанского возник в результате разбирательства дела о выселении мирного китайского населения из их собственного жилья в Телине. Данное дело изначально получало неоднозначные оценки среди руководства Южно-Маньчжурской линии КВЖД. Когда изыскательная партия прибыла в Телин, по приказу техника Лужанского все проживающие в домах местные семьи потребовали покинуть жилье в течение трех дней. Отмечалось, что в одном из купеческих домов жители хранили в складах до 60 000 пудов хлеба, а сама деревня на момент выселения местных жителей не находилась в полосе отчуждения.

В данной ситуации действия техника Лужанского выходили за рамки временных правил Общества КВЖД и договора о аренде территории. Прямое насилие не было отличительной характеристикой корпорации инженеров путей сообщения. Руководство дороги стремилось выстроить эффективную дипломатию в целях успешной покупки земельных участков в Маньчжурии для нужд железной дороги и скорейшего завершения постройки стального пути. От Лужанского требовалось в самые короткие сроки провести путь, используя для этого все возможные способы. Конкуренция за концессии в Китае между державами требовала от России скорейшего завершения постройки КВЖД.

Инициатором дела Лужанского являлся полковник охранной стражи И.С. Котов¹, который первый получил письменное заявление от китайского чиновника Тифанцуаня (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 68). В 1901 г. начальник Южного отделения КВЖД Ф.О. Гиршман писал В.С. Волкову:

«Инженеры с самого первого дня прибытия в край и до сего времени никогда не обижали население, а что наоборот все время принимались и принимаются самые широкие меры к удовлетворению всяких претензий, иногда даже в таких случаях, где таковое удовлетворение являлось актом простой благотворительности, а не исполнение законных требований» (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 66).

Ф.О. Гиршман прибыл в Квантунская область в 1898 г. для проведения изысканий от Порт-Артура на север и от Телина на юг. По северному направ-

1 И.С. Котов являлся командиром 1-го Нерчинского полка Забайкальского казачьего войска, находящегося в 1901 г. на территории Маньчжурии.



лению работы были начаты в сентябре 1899 г. Согласно собранным сведениям Д. Янчевецкого в 1900 г. Гиршман указывал:

«Я горжусь тем. Что мне удалось побить железнодорожный рекорд на быстроту постройки: в этой полудикой стране...» (Янчевецкий, 1903, с. 590).

Взгляд на Маньчжурию, как «полудикую страну» был сформирован Ф.О. Гиршманом во время пребывания на китайской территории и демонстрирует колониальные взгляды отдельного инженера. Как и другие руководители строительства железных дорог, он стремился оптимально и в короткие сроки завершить строительство пути. Умение сэкономить деньги на производстве, качество работ, быстрота являлись частью корпоративной культуры инженеров путей сообщения. Это позволяло увеличить свой оклад, премию, получить очередную государственную награду и новый чин. Поэтому в скорейшем завершении строительства был заинтересован почти каждый путеец, в том числе и техник Лужанский.

Инженер А.Н. Вентцель подчеркивал, что дипломатическая политика в отношении Маньчжурии, предложенная Министром финансов С.Ю. Витте, не менялась вплоть до 1908 г. Правление Общества КВЖД стремилось поддерживать дружеские отношений с китайцами, так как без этого невозможно было бы рассчитывать ни на успешную эксплуатацию стального пути, ни на обеспечение русских интересов в Маньчжурии (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1256, л. 55). Важно понимать, что профессиональные практики инженеров путей сообщения, направленные на поддержание дипломатических отношений с китайскими чиновниками и коренным населением, расходились с воззрениями центральных ведомств Российской империи, например, военного министерства. Российские военные в Маньчжурии не стремились к выстраиванию дипломатии, их готовили к военным действиям, и специфика их профессиональных практик расходились с действиями инженеров путей сообщения.

Агентам Общества КВЖД были предоставлены широкие права, касающиеся строительства дороги, в том числе и право на любые переговоры с китайской администрацией, до китайских губернаторов включительно (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 66).

Когда китайский чиновник Тифанцуань просил у руководства КВЖД защиты прав своих подданных¹, он обвинял техника Лужанского в разорении местных жителей и незаконном выселении. По решению китайского чиновника Лужанскому предложили свободное место для строительства жилья инженерным партиям и любых нужд железной дороги. Во время проверки жалоб китайского чиновника руководство КВЖД подтвердило, что многие

1 Тифанцуань обращался к руководству КВЖД на русском языке. Согласно правилам, установленным в Обществе КВЖД, ни один китаец не мог обращаться с официальным запросом на родном ему слог. При каждом китайском чиновнике должен был всегда присутствовать переводчик. Эти правила установили из-за отсутствия достаточного количества переводчиков китайского языка в Обществе КВЖД.

жители остались без еды и уже были выселены из своих домов, где по решению Лужанского помещения приспособляли под казармы и конюшни для охранной стражи (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 68). 1 мая 1901 г. полковник Охранной стражи Котов в своем письме писал военному комиссару при мукденском губернаторе полковнику Б.Л. Громдчевскому, что не разделял решения инженера Лужанского:

«Прибывшую в Телин батарею охранной стражи можно было бы разместить не насилуя жителей, но если бы нашему Правительству понадобилось для железной дороги отчуждать даже купеческие дворы и заведения, то конечно может сделать, но только такие дела решаются здесь без сомнения не одиночным распоряжением нашего Инженера...» (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 68).

Совершенно другой точки зрения придерживался начальник южного отделения КВЖД Ф.О. Гиршман, он на протяжении всего разбирательства до судебного процесса поддерживал Лужанского и подтверждал, что никаких противоправных действий в отношении местного китайского населения не предпринималось (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 70–71).

28 апреля 1901 г. начальник 4 участка Южно-Маньчжурской железной дороги сообщал Б.Л. Громдчевскому:

«Имею честь уведомить, что я считаю вполне возможным, что некоторые жители были притесняемы китайскими рабочими заведующего укладкой пути техника Лужанского и считаю также вполне вероятным, что были случаи неплатежа ими денег жителям за съестные продукты, забираемые ими у последних, – но в тоже время полагаю, что и в показаниях жителей есть некоторые преувеличения, к которому китайцы – простолюдины вообще склонны... Я живу в Маньчжурии третий год и положительно знаю, что все мои сослуживцы инженеры пользуются среди местного населения полным уважением и симпатиями, являющиеся результатом строго справедливого и гуманного отношения к нему» (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 99–100 об.).

Во всех письмах начальники Южно-Маньчжурской линии, в том числе Ф.О. Гиршман, защищали и старались любыми способами оправдать действия техника Лужанского. Считалось, что статус и положение инженеров путей сообщения не позволяли обсуждать их поведение за пределами корпорации. Инженеры стремились решать любые конфликты, прибегая к корпоративным правилам и особой этике, которая сложилась во второй половине XIX в. Тем не менее, в Обществе КВЖД было представление о возможности судить о делах членов корпорации. Это привело к тому, что дело перешло в сферу судебно-административного разбирательства.

21 мая 1901 г. по делу техника Лужанского состоялся открытый судебный процесс, его обвиняли в превышении власти в Телине и незаконном лишении свободы китайских рабочих. Свидетелями на судебном процессе выступили



низшие чины Охранной стражи, казак Кондратьев, стрелки¹, чиновник и переводчик. Открытость судебного процесса предполагала присутствие «толпы» китайцев.

В результате расследования выяснилось, что китайский чиновник Тифанцуань в сопровождении переводчика и двух невооруженных солдат обратились к Лужанскому в деревне Санда-пу² с требованиями вернуть местным жителям их дома. Согласно показаниям свидетелей, инженер в ответ сильно ругался, в дальнейшем ударил плетью переводчика китайского языка. Ситуация осложнялась еще и тем, что во время укладки дороги инженер Лужанский более суток удерживал китайских рабочих в товарном вагоне, при этом связав их веревками (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 2763, л. 112).

Судебный процесс инженера Лужанского производился в Маньчжурии при отсутствии организованной судебной системы в полосе отчуждения КВЖД. Во время дискуссии о ее создании, обсуждении вопроса включения и исключения китайцев и коренного населения в рамки российского закона кейс Лужанского являлся для российских министров наглядным примером конкретной ситуации на российско-китайском фронтире. Товарищ Министра финансов В.Н. Коковцев в 1901 г. писал С.Ю. Витте:

«Правосудие в Маньчжурии находится в неудовлетворительном состоянии, тяжбы решаются железнодорожными служащими, а следствие проводится офицерами охранной стражи, недостаточно сведущими в юридических делах... никакой управы на дорогу и ее служащих найти нельзя... железнодорожные агенты являются судьями в своих собственных делах»³ (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1252, л. 18–18 об.).

Процесс Лужанского затронул интересы в первую очередь китайского населения, а не российских подданных, что осложнило ситуацию во время судебного разбирательства. Действия техника Лужанского выходили за рамки правил частного Общества КВЖД, российского закона и интересов китайского населения. Согласно мнению Министра иностранных дел В.Н. Ламздорфа, в полосе отчуждения КВЖД на момент 1901 г. осуществление правосудия происходило органами, подведомственными железнодорожной администрации, а именно – полицейскому управлению в Харбине, которое было организовано по инициативе главного инженера Общества КВЖД А.И. Юговича. В других местах по линии КВЖД решения принимались начальниками участков и дистанций, нередко даже простыми десятниками. Компетенция чинов железнодорожной администрации не распространялась на преступления уголовного характера. В результате этого возникла потребность в орга-

1 В письме указаны как стрелки. Вероятно, солдаты Восточно-Сибирского стрелкового полка, так как Ляояне находился Восточно-Сибирский полк, из которого была образована городская полиция (Янчевецкий, 1903, с. 588).

2 Деревня Санда-пу располагалась вне полосы отчуждения КВЖД.

3 В.Н. Коковцев делал этот вывод, основываясь на большом количестве случаев, а не исходя только из одного казуса.

низации системы правосудия в Маньчжурии (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1252, л. 1-1 об.). Создание системы управления территорией в полосе отчуждения КВЖД стало возможно благодаря делегированию широких правительственных полномочий министром финансов С.Ю. Витте главному инженеру А.И. Юговичу (Салогуб, 2016, с. 679). Создавая систему управления Обществом КВЖД, С.Ю. Витте исходил из опыта Министра путей сообщения М.И. Хилкова, который делегировал свои полномочия инженеру постройки Забайкальской железной дороги А.Н. Пушечникову (РГИА. Ф. 274, оп. 2, д. 472, л. 4).

В данном случае можно говорить о том, что во время строительства КВЖД включения коренного населения Маньчжурии в правовую систему Российской империи не предполагалось. Подобное можно проследить не только на российско-китайском фронтире, но и на других фронтирных территориях в новое и новейшее время. В условиях, создаваемых инженерами путей сообщения, китайцы не могли рассчитывать на защиту в местном российском суде или в Министерстве иностранных дел России, но они могли ее получить от китайских чиновников, которые, в свою очередь, имели право напрямую обращаться к главному инженеру Общества КВЖД. В данном случае китайские чиновники являлись единственными представителями интересов местного населения. Министр иностранных дел России предлагал назначить специального чиновника в Маньчжурии для урегулирования конфликтов между китайскими и российскими подданными, тем самым спровоцировав спор с С.Ю. Витте по вопросу распределения полномочий между инженерами Министерства путей сообщения и агентами от Министерства иностранных дел. С точки зрения С.Ю. Витте, назначение особого дипломатического агента помимо главного инженера КВЖД воспринималось бы в глазах местного населения как двоевластие, могло бы отрицательно отразиться на престиже российской власти в Маньчжурии и строительстве железной дороги (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1252, л. 18).

В январе 1901 г. в Маньчжурию прибыл консул В.Ф. Люба¹ – для службы в качестве представителя от Министерства иностранных дел России при цзянь-цзюнях (кит. 將軍 – генерал-губернатор) Цицикара и Гирина. Многие живущие на линии, и русские подданные, и китайские чиновники, обращались к нему с жалобами как к органу российской правительственной власти. Но в силу утвержденного 8 апреля 1898 г. Положения Комитета Министров и последовавших затем распоряжений чиновник В.Ф. Люба не считал вправе принимать жалобы к рассмотрению и был вынужден их отклонять или, в случаях невозможности отказа в правосудии, прибегать к частным отношениям с заинтересованными лицами и улаживать недоразумения путем личных переговоров (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1252, л. 17 об.). В подобной ситуации главный

1 В.Ф. Люба на момент 1901 г. являлся чиновником XI класса, в чине надворного советника служил в качестве представителя от Министерства иностранных дел России.



инженер и дипломатический агент не могли справиться с задачей организации судебного процесса.

Историк Т. Борисова отмечает важную закономерность: местный суд играл значительную роль в жизни российских подданных. Она подчеркивает, что закон распространялся по всей империи – поддерживая подлинность и легитимность правления российского государя (Borisova & Burbank, 2018, p. 483–493). В случае с КВЖД суд был необходим как для инженеров, офицеров и их семей, пользующихся правом экстерриториальности¹ в Китае, так и для местного населения, включая китайских рабочих. Право экстерриториальности инженеры путей сообщения отстаивали в случае покупки участков и расширения полосы отчуждения. Оно разрешало российским подданным законно проживать в собственных домах на арендованной территории. Например, когда председатель Общества КВЖД С.И. Кербедз предложил устроить в Дальнем обычный для открытых портов Китая иностранный сеттлмент с правами экстерриториальности для его жителей, это было расценено как «добровольное низведение себя на ступень нецивилизованного народа» и отвергнуто китайской администрацией (Цит. по: Лукоянов & Павлов, 2018, с. 34). С точки зрения руководителей Общества КВЖД, полоса отчуждения являлась территорией России, представляла единую экстерриториальную «артерию» для дальнейшего освоения Северной и Южной Маньчжурии – с особой системой управления и системой судов, создаваемых по соглашению российских министров.

На фронтирной территории местный суд должен был приобрести форму смешанного, но российские министры опасались введения смешанной системы правосудия по ряду причин. Во-первых, основной вопрос деятельности российских судей в Китае, по мнению министров, вызвал бы возражения со стороны иностранных государств² (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 81, л. 146). В этом случае сравнивался опыт введения российского суда в Бухаре, где престиж российского законодательства сохранялся, и эта практика казалась довольно успешной (Там же, л. 150). Согласно мнению министра юстиций, судебная власть в Маньчжурии была необходима не в интересах китайцев, а исключительно в интересах российских подданных – для обеспечения судебного процесса, которым они пользовались в границах империи (Там же, л. 153). Во-вторых, министры понимали, что в Цинской империи существовала своя судебная система, и не хотели подрывать авторитет администрации Общества КВЖД путем навязывания формального закона коренному населению, что приводило бы к конфликтам с китайской администрацией. По этим причинам российское право не могло стать культурным образцом для Маньчжурии и стратегией ненасильственного завоевания. Министр финансов

1 Право экстерриториальности предполагало проживание на территории полосы отчуждения КВЖД.

2 Великобритания, Франция, Германия, Бельгия, Япония и США осуществляли свою юрисдикцию в Китае, в том числе и в Маньчжурии, через консульские суды (Сикорский, 1915, с. 57).

С.Ю. Витте настаивал на том, что деятельность судей не могла пересекаться с распоряжениями администрации. С точки зрения В.Н. Ламздорфа, инженеров путей сообщения необходимо было освободить от несвойственного им дела организации правосудия, отвлекающего их от прямых обязанностей. Он считал, что подобное решение способствовало бы усилению авторитета руководства Общества КВЖД в глазах китайцев (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 2).

Суды в Маньчжурии были необходимы как российским подданным, так и китайцам. Но исследователь Д. Бурбанк (Borisova & Burbank, 2018, p. 487) поднимает важный вопрос: уважали ли они эти суды? Часто на различных фронтальных территориях из-за отсутствия права и судебной системы господствовала вседозволенность. Инженеры, техники, казаки и офицеры не хотели установления в Маньчжурии российских порядков, желали сохранить статус-кво, который был введен главным инженером А.Ю. Юговичем. Например, техник Г.С. Москвитин, служивший на строительстве основного пути КВЖД, 5 декабря 1901 г. писал:

«Маньчжурия сокращает штаты, уменьшает оклады, и кроме того произвольной траты и без отчетности нет, заводятся российские порядки» (ГААО. Ф. 1096, оп. 1, д. 3, л. 26).

К концу 1901 г. по соглашению трех министров¹ удалось ввести «российские порядки» через организованную судебную систему, которая была представлена в лице трех российских судей и двух прокуроров, действующих на территории зоны отчуждения железной дороги. Юрисдикция судей распространялась на дела, возникающие исключительно в полосе отчуждения и только среди российских подданных, причем этот порядок устанавливался и на Южной ветви дороги, за исключением ее части, проходящей в пределах Квантунской области (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 24). На заседании 9 июля 1901 г. после обсуждения три министра приняли решение, что российские судьи будут решать дела только российских подданных. А относительно судебных дел, в которых участвуют китайцы, до окончания постройки КВЖД сохранится существующий порядок разрешения их российскими дипломатическими агентами и чинами железнодорожной администрации по соглашению с китайскими властями (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1252, л. 156).

Приговор по делу Лужанского выносил мировой судья, который осуществлял свою юрисдикцию в Квантунской области. Министр финансов С.Ю. Витте отмечал, что на момент 1901 г. на основании утвержденного Временного положения об управлении Квантунской области все дела были подсудны Порт-Артурскому Окружному суду² и подведомственны его двум

1 Министр финансов С.Ю. Витте, министр иностранных дел В.Н. Ламсдорф и министр юстиций С.С. Манухин.

2 26 февраля 1900 г. в Порт-Артуре открылся окружной суд. В Квантунской области в соответствии с общероссийским судебным законодательством начали действовать мировые судьи, однако коренное население вывели из-под их юрисдикции. Суд был введен согласно утвержденным временным правилам от 13 мая 1896 г. (Лукоянов & Павлов, 2018, с. 29, 254).



мировым судьям, которые находились в г. Дальнем и в известных случаях выезжали для судопроизводства на линию дороги. Подобные выезды требовали много времени от мирового судьи и являлись исключительными (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 30–31). Решение этого конкретного дела подтверждает выводы Т. Борисовой о российском праве как системе, имеющей тенденции и возможности приспособления к новым условиям (Borisova & Burbank, 2018, p. 498). В данном случае гибкость российского права зависела от колониальной ситуации на фронтирной территории, конфликта с Другим / Чужим, экстерриториального положения техника Лужанского, договора аренды и взаимодействия руководства Общества КВЖД с китайской администрацией.

1 июня 1901 г. в своей телеграмме инженеры А.Ю. Югович и С.И. Кербедз отмечали, что путеец Лужанский являлся укладчиком и вел укладку пути с юга на север. Он был привлечен мировым судьей в городе Телин к ответственности по делу о конфликте с китайскими рабочими, приговорен к аресту на два с половиной месяца с правом апелляции в течении двух недель (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 1252, л. 41). Телеграмма генерала-адъютанта Е.И. Алексеева¹ подтверждает, что техник Лужанский был приговорен к тюремному заключению на два месяца и две недели за присвоение не принадлежащей ему власти и незаконное лишение свободы китайских рабочих. Приговор судьи обжаловали, в начале августа 1901 г. дело направили на пересмотр в окружной суд (РГИА. Ф. 323, оп. 1, д. 481, л. 1).

По мнению начальника южного отделения КВЖД Ф.О. Гиршмана, подобный приговор для инженера, вынесенный в присутствии толпы китайцев, воспринимался как позорное и тяжелое наказание. На самом деле приговор носил «адаптивный» характер, учитывал фронтирную ситуацию, взаимодействия колонизатора и Другого / Чужого. Для руководства Общества КВЖД в этом деле была важна публичная демонстрация своего неодобрения. Историк Л. Энгельстайн в своих исследованиях приходит к выводу, что в Российской империи сформировалось два принципа принятия решений – правовое и административное (rule of law и rule of administration) (цитата по: Борисова, 2018), (Engelstein, 1992). Т. Борисова также, на примере процесса над В.И. Зусулич, доказывает, что в российском судопроизводстве существовала грань между административным решением и правовым порядком (Borisova, 2016, с. 242–243). В Маньчжурии в зоне российского освоения изначально проявилась власть администрации, и только спустя некоторое время верховенство закона. С нашей точки зрения, это является закономерным процессом на российско-китайском фронтире в конце XIX – начале XX в.

Действия Лужанского привели к конфликту юрисдикций разной природы, его судебное дело сложно было отрегулировать положениями и соглашениями между Россией и Китаем, так как он действовал на территории Южной Маньчжурии. Таким образом, процесс над Лужанским разбирался с позиции власти

1 В 1900–1903 гг. Е.И. Алексеев занимал выборную должность судьи Порт-Артурского окружного суда.

администрации, которая сложилась на российско-китайском фронтире, а не конкретного права. Мировой судья «адаптивным» приговором облегчил участь Лужанского, удовлетворил претензии местных чиновников, коренного населения и китайских рабочих, тем самым разрешив конфликт, который препятствовал скорейшей постройке и восстановлению КВЖД после боксерского восстания.

«Адаптивный» приговор мирового судьи доказывает, что в этом конкретном случае прослеживается доминирование российского интереса в Маньчжурии, согласно которому русским давалось преимущество, неважно, был ли этот интерес прописан или нет.

Заключение

Процесс инженера Лужанского не влиял на организацию судебной системы в Маньчжурии и на отношения агентов КВЖД с местным китайским населением. Один случай не может быть показательным для понимания формирования всей судебной системы на арендованной территории. Очевидно, что для обоснованных представлений нужно несколько кейсов, охватывающих разные по значимости, характеру самого суда и по хронологии сферы. Спустя месяц после вынесения приговора, 5 июля 1901 г., в Маньчжурии создали суд «смешенного присутствия» (Сикорский, 1915, с. 57), состоящий из китайских чиновников и дипломатических представителей от главного инженера («Цзяо шэ цзюй» – кит. 交设局¹) для разбора гражданских процессов, возникающих между агентами КВЖД с одной стороны и китайскими подданными с другой. Также этот суд рассматривал все предъявляемые китайцами к служащим КВЖД обвинения. Подчеркнем, что данный суд был создан в интересах Общества КВЖД и выносил решения по процессам, основываясь не на китайском, а на российском законодательстве. Наравне с этим судом в Маньчжурии начал действовать суд дипломатических чинов Министерства иностранных дел, без участия китайской администрации. Т.е. в Маньчжурии сложилось две системы российских судебных органов, связанных между собой. Можно утверждать, что к 1901 г. смешанные суды в Маньчжурии еще не сложились, так как российские министры не хотели уступать свои интересы на арендованной территории, уравнивать российские и китайские нормы права.

Процесс продемонстрировал понимание колониальной ситуации на фронтальной территории и доказал прямое насилие колонизатора, колониальные действия через особое имперское право и нарушение договора аренды техникум Лужанским. Логика процесса возвышала российские нормы права над китайскими, ни один из факторов вплоть до 1905 г. не мог этому помешать.

¹ Дипломат от строительного бюро Общества КВЖД.



Суд над Лужанским не выявил нового способа принятия решений в Обществе КВЖД и полосе отчуждения. Он решал конкретный конфликт, возникший во время постройки железной дороги. Суд не гарантировал защиты китайцев от дальнейшего произвола со стороны инженеров путей сообщения, казаков или офицеров охранной стражи. Для руководства КВЖД суд и приговор стали способом избежать дальнейших ухудшений отношений с китайской администрацией, а для Лужанского – освободиться от сурового наказания. Китайцам суд дал возможность доказать справедливость, отстоять собственные права на территории полосы отчуждения.

Список литературы

- Borisova, T. (2016). Public Meaning of the Zasulich Trial 1878: Law, Politics and Gender. *Russian History*, 43 (3–4), 221–244. <https://doi.org/10.1163/18763316-04304002>
- Borisova, T. & Burbank, J. (2018). Russia's Legal Trajectories. *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*, 19 (3), 469–508. <https://doi.org/10.1353/kri.2018.0027>
- Engelstein, L. (1992). *The keys to happiness: Sex and the search for modernity in fin-de-siècle Russia*. Cornell University Press.
- Hsu, C. Y. (2011). Railroad Technocracy, Extraterritoriality, and Imperial *Lieux de Mémoire* in Russian Émigrés' Manchuria, 1920–1930s. *Ab Imperio*, 2011 (4), 59–105. <https://doi.org/10.1353/imp.2011.0029>
- Rieber, A. J. (1990). The Rise of Engineers in Russia. *Cahiers Du Monde Russe et Soviétique*, 31 (4), 539–568.
- White, R. (2011). *The Middle Ground. Indians, Empires and Republics in the Great Lakes Region, 1650–1815*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511976957>
- Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги 1897–1903. (1903). Фото-литография К. А. Фишеръ.
- Борисова, Т. Ю. (2018). «Необходимая оборона общества»: Язык суда над Засулич. В Т. Атнашев & М. Велижев (Ред.), *Кембриджская школа: теория и практика интеллектуальной истории* (с. 522–546). Новое литературное обозрение.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (б. д.). Ф. 1096. Оп. 1. Д. 3.
- Дудин, П. Н. (2019). Квазигосударственные границы европейских держав в Восточной Азии: «экспорт юрисдикции» и иностранные поселения в Китае в конце XIX – начале XX в. *Международные отношения*, 4 (4), 61–79. <https://doi.org/10.7256/2454-0641.2019.4.31465>
- Казанцев, В. П. (2012). Формирование административно-полицейской системы КВЖД (1896–1905). *Россия и АТР*, 3, 33–43.
- Китайская Восточная железная дорога. *Схема распределения станций и развязов. Южно-Маньчжурская ветвь*. (1903). Техн. Аотолит Г. де-Кельш.
- Лукоянов, И. В. (2008). «Не отставать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. *Нестор-История*.

- Лукоянов, И. В. & Павлов, Д. Б. (2018). *Порт-Артур и Дальний, 1894–1904 гг.: последний колониальный проект Российской империи*. Центр гуманитарных инициатив.
- Мещеряков, А. Ю. & Антропов, О. К. (2017). Русская диаспора на китайской земле: Вариант культурной гибридности. *Журнал Фронтирных Исследований*, 2, 30–58. <https://doi.org/10.46539/jfs.v0i2.55>
- Мещеряков, А. Ю. & Антропов, О. К. (2019). Особенности колонизации Маньчжурского края в конце XIX – начале XX в. *Manuscript*, 4, 35–40. <https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.4.6>
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-а). Ф. 274. Оп. 2. Д. 472.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-б). Ф. 323. Оп. 1 Д. 481.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-с). Ф. 323. Оп. 1. Д. 1252.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-d). Ф. 323. Оп. 1. Д. 1256.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-е). Ф. 323. Оп. 1. Д. 2763.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-f). Ф. 323. Оп. 2. Д. 25.
- Салогуб, Я. Л. (2016). Становление смешанных судов в полосе отчуждения КВЖД (1896–1905). *Общество и государство в Китае*, 46 (1), 647–652.
- Сикорский, Ф. Ю. (1915). Русский суд в Маньчжурии. *Журнал Министерства юстиций*, 3, 49–83.
- Якушенков, С. Н. & Мещеряков, А. Ю. (2022). Сады империи: имперские практики и конструирование нового имперского пространства. *Журнал Фронтирных Исследований*, 7(1), 131–170. <https://doi.org/10.46539/jfs.v7i1.373>
- Якушенков, С. Н. & Якушенкова, О. С. (2012). Тело варвара: Конструирование образа Чужого на китайском фронтире. *Каспийский регион: политика, экономика, культура*, 4, 233–240.
- Якушенков, С. Н. & Якушенкова, О. С. (2013). Типология этапов фронта сквозь призму гендерных межэтнических отношений: Исторический опыт на Диком Западе и Нижней Волге. *Каспийский регион: политика, экономика, культура*, 3, 304–310.
- Якушенкова, О. С. & Якушенков, С. Н. (2015). Трансформация образа Чужого в условиях пост-фронтирной культурной парадигмы. *Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета*, 114, 326–337.
- Янчевецкий, Д. (1903). *У стен недвижного Китая. Дневник корреспондента «Нового края» на театре военных действий в Китае в 1900 г.* Издание П. А. Артемьева.

References

- Album of constructions and type drawings of Chinese Eastern line 1897–1903.* (1903). Photo-lithography by K.A. Fisher. (In Russian).
- Borisova, T. (2016). Public Meaning of the Zasulich Trial 1878: Law, Politics and Gender. *Russian History*, 43 (3–4), 221–244. <https://doi.org/10.1163/18763316-04304002>
- Borisova, T. Y. (2018). “The Necessary Defense of Society”: The language of Zasulich's trial. In T. Atna-shev & M. Velizhev (Eds.), *The Cambridge School: Theory and Practice of Intellectual History* (pp. 522–546). New Literary Review. (In Russian).



- Borisova, T. & Burbank, J. (2018). Russia's Legal Trajectories. *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*, 19 (3), 469–508. <https://doi.org/10.1353/kri.2018.0027>
- Chinese Eastern line. Scheme of stations and passing-tracks allocation. South Manchurian branch. (1903). Technician Aotolit G. de Kelsch. (In Russian).
- Dudin, P. N. (2019). Quasi-State Frontiers of European Powers in East Asia: “Export of Jurisdiction” and Foreign Settlements in China in the Late 19th and Early 20th Centuries. *International Relations*, 4 (4), 61–79. <https://doi.org/10.7256/2454-0641.2019.4.31465> (In Russian).
- Engelstein, L. (1992). *The keys to happiness: Sex and the search for modernity in fin-de-siècle Russia*. Cornell University Press.
- Hsu, C. Y. (2011). Railroad Technocracy, Extraterritoriality, and Imperial *Lieux de Mémoire* in Russian Émigrés' Manchuria, 1920–1930s. *Ab Imperio*, 2011 (4), 59–105. <https://doi.org/10.1353/imp.2011.0029>
- Kazantsev, V. P. (2012). Formation of the Administrative and Police System of the CEL (1896–1905). *Russia and the Asia-Pacific Region*, 3, 33–43. (In Russian).
- Lukoyanov, I. V. (2008). “Keeping up with the powers...”: Russia in the Far East in the late 19th – early 20th centuries. Nestor-Istoriya. (In Russian).
- Lukoyanov, I. V. & Pavlov, D. B. (2018). Port Arthur and the Dalny, 1894–1904: The Last Colonial Project of the Russian Empire. Center for Humanitarian Initiatives. (In Russian).
- Meshcheryakov, A. Yu. & Antropov, O. K. (2017). Russian diaspora in China: variant of cultural hybridity. *Journal of Frontier Studies*, 2, 30–58. <https://doi.org/10.46539/jfs.v0i2.55> (In Russian).
- Meshcheryakov, A. Yu. & Antropov, O. K. (2019). Peculiarities of the Russian Colonization of Manchuria at the end of the 19th – the beginning of the 20th centuries. *Manuscript*, 4, 35–40. <https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.4.6> (In Russian).
- Rieber, A. J. (1990). The Rise of Engineers in Russia. *Cahiers Du Monde Russe et Soviétique*, 31(4), 539–568.
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-a). F. 274. In. 2. C. 472. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-b). F. 323. In. 1 C. 481. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-c). F. 323. In. 1. C. 1252. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-d). F. 323. In. 1. C. 1256. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-e). F. 323. In. 1. C. 2763. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-f). F. 323. In. 2. C. 25. (In Russian).
- Salogub, Y. L. (2016). Formation of mixed ships in the CEL right-of-way (1896–1905). *Society and State in China*, 46(1), 647–652. (In Russian).
- Sikorsky, F. Yu. (1915). Russian court in Manchuria. *Journal of the Ministry of Justice*, 3, 49–83. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Region (GAAR). (n. d.). F. 1096. In. 1. C. 3. (In Russian).
- White, R. (2011). *The Middle Ground. Indians, Empires and Republics in the Great Lakes Region, 1650–1815*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511976957>

- Yakushenkov, S. N. & Mescheryakov, A. Yu. (2022). Gardens of Empire: Imperial Practices and the Construction of a New Imperial Space. *Journal of Frontier Studies*, 7 (1), 131–170. <https://doi.org/10.46539/jfs.v7i1.373> (In Russian).
- Yakushenkov, S. N. & Yakushenkova, O. S. (2012). The Body of the Barbarian: Constructing the Image of the Alien on the Chinese Frontier. *Caspian Region: Politics, Economy, Culture*, 4, 233–240. (In Russian).
- Yakushenkov, S. N. & Yakushenkova, O. S. (2013). Typology of Frontier Stages through the Prism of Gender Interethnic Relations: Historical Experience in the Wild West and the Lower Volga. *Caspian Region: Politics, Economy, Culture*, 3, 304–310. (In Russian).
- Yakushenkova, O. S. & Yakushenkov, S. N. (2015). Transformation of the Alien image in the conditions of postfrontier cultural paradigm. *Polythematic Network Electronic Scientific Journal of the Kuban State Agrarian University*, 114, 326–337. (In Russian).
- Yanchevetsky, D. (1903). *At the walls of immobile China. Diary of a correspondent of “Noviy Kray” in the theater of military operations in China in 1900*. Published by P.A. Artyemyev. (In Russian).