

## ПОГРАНИЧНИКИ В ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТАХ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ (конец XIX — начало XX в.)



**Олег Владимирович ВИШНЯКОВ,**  
адъюнкт Хабаровского пограничного  
института ФСБ РФ

С середины XIX в. большое значение во внешнеполитическом курсе России приобрело дальневосточное направление. Слабое развитие транспортной инфраструктуры, низкая численность и мобильность российских вооруженных сил вели к уязвимости в военном отношении дальневосточного региона Российской империи<sup>1</sup>. Для изменения создавшегося положения необходимо было преодолеть обособленность дальневосточных районов. В феврале 1891 г. Александр III утвердил решение Совета министров «О строительстве сплошной через всю Сибирь железной дороги» от Челябинска до Владивостока. Железнодорожный транспорт стал важным рычагом реализации геополитических интересов России на Дальнем Востоке.

Строительство Россией железной дороги через Маньчжурию связано с прокладкой Транссибирской железнодорожной магистрали. Произведенные в 1894 г. изыскания свидетельствовали о больших технических трудностях в условиях сурового климата и горного рельефа по трассе от Сретенска до Хабаровска. В 1895 г. С.Ю. Витте внес на рассмотрение Государственного Совета проект, в котором речь шла о приобретении концессии на строительство железной дороги через Маньчжурию и об аренде незамерзающего морского порта на территории Кореи или Китая.

«Маньчжурский проект» поддержало большинство членов Государственного Совета. В результате переговоров министра финансов России С.Ю. Витте и министра иностранных дел Б.А. Лобанова-Ростовского с главой правителя Цинской империи Ли Хуанчжаном 22 мая 1896 г. был подписан секретный русско-китайский договор, устанавливавший военный союз России с Китаем. Согласно договору Россия получала право на использование в случае военной необходимости китайских портов, а также на постройку железной дороги через Маньчжурию во Владивосток с разрешением перевозки по ней русских войск. Официально строительство КВЖД, начатое 16 августа 1897 г.<sup>2</sup>, практически превращало Маньчжурию в сферу русского влияния, что приводило к значительному изменению баланса сил на Дальнем Востоке. Это вызвало усиление соперничества держав в регионе.

14 ноября 1897 г. Германия явочным порядком оккупировала бухту Цзяочжоу. В начале декабря 1897 г. Николай II приказал русской эскадре войти в Порт-Артур и Даляньвань, опасаясь захвата гаваней Англией. 6 марта 1897 г. Германия подписала с Китаем договор об аренде Цзяочжоу на 99 лет и концессиях в Шаньдуне, а 15 марта Россия заключила с Китаем конвенцию об аренде Ляодунского полуострова на 25 лет и распространении концессии Общества КВЖД на соединительную ветку до Даляньваня и Порт-Артура<sup>3</sup>. Примеру Германии и России последовали другие страны. В 1898 г. Англия утвердилась на северном побережье Шаньдуна в порту Вэйхайвэй, а Франция захватила Гуанчжоувань в провинции Гуанси<sup>4</sup>.

Необходимость контроля над КВЖД вынуждала Россию содержать свои войска на этой территории. Кроме того, опасность представляли маньчжурские разбойники — хунхузы (разоренные крестьяне и ремесленники, беглые солдаты, старатели и т.п.). Их банды насчитывали от нескольких десятков до нескольких тысяч человек. Они облагали данью заводы, подпольные игорные дома, богатых китайцев, грабили обозы и население. За распределение «районов действий» происходили сражения между бандами. Хунхузы нападали на деревни и города Маньчжурии, охранявшиеся правительственными войсками<sup>5</sup>.

Таким образом, одной из необходимых предпосылок успешного развития строительной деятельности в Маньчжурии являлось создание надежной военной охраны как для самого пути и сооружений, так и для служебного и технического персонала. Юридически договор на постройку дороги исключал возможность ввода в Маньчжурию русских регулярных войск, поэтому 10 мая 1897 г. на заседании Правления Общества КВЖД было принято решение: «Учредить для КВЖД особую Охранную стражу, укомплектовать её вольнонаёмными чинами запаса армии». Формирование этих частей было поручено командиру 4-й Закаспийской стрелковой бригады, полковнику А.А. Гернгроссу с назначением его главным начальником Охранной стражи<sup>6</sup>.

Основные начала устройства Охранной стражи были разработаны по соглашению министра финансов с военным министром. Охрана КВЖД строилась по принципу войск Отдельного корпуса пограничной стражи (ОКПС). Сотни Охранной стражи в службе и в повседневной жизни должны были руководствоваться соответствующими воинскими уставами. Начальник стражи был приравнен в правах к командиру бригады ОКПС, командиры сотен — к командирам отделов, их помощники — к командирам отрядов, урядники — к вахмистрам<sup>7</sup>. Каждая сотня состояла из командира, 2 младших офицеров, вахмистра, 12 урядников, 2 трубачей, 120 казаков и ветеринарного фельдшера. Рядовой стражник был вооружен винтовкой и шашкой драгунского образца, офицеры, вахмистры и фельдшера — револьверами. Для Охранной стражи была принята особая форма обмундирования<sup>8</sup>.

Стража комплектовалась офицерами на добровольных началах из армейских, казачьих и пограничных частей, которые «временно как бы вышли в отставку»<sup>9</sup>. Офицеры, переводившиеся в Охранную стражу, сохраняли права действительной государственной службы, причем они продолжали состоять в списках своих частей, несмотря на зачисление в запас, и имели право вернуться в свои части, даже сверх вакансии. К выслуге пенсии служба им засчитывалась два дня за три. Ставки содержания в Охранной страже устанавливались более высокие, чем в армии<sup>10</sup>.

Первоначально было сформировано пять конных сотен общей численностью 711 чел.: одна — из Терского казачьего войска, две — из Кубанского, одна — из

Оренбургского и одна сотня смешанного состава из оренбургцев и запасных чинов Закаспийских стрелковых батальонов. 26 декабря 1897 г. они прибыли на пароходе Добровольного флота «Воронеж» во Владивосток, 12 января 1898 г. первые сотни стражи прибыли в г. Нингуту. Поскольку выяснилось, что имевшейся Охранной стражи недостаточно, ее состав было решено довести до 2 тыс. чел. В октябре 1897 г. началось формирование новых 10 сотен численностью 1390 чел. В их состав вошли: одна — терская, две — кубанских, три — донских, три — оренбургских и одна — уральская. 17 мая 1898 г. они на французском пароходе «Les Alpes» прибыли во Владивосток<sup>11</sup>.

Количественное усиление Охранной стражи продолжалось по мере развития строительных работ. Согласно указу императора от 22 октября 1898 г. Охранную стражу увеличили до 5 тыс. чел. В частности, была сформирована рота в 250 чел. из чинов Приамурского военного округа. В декабре 1898 г. она прибыла походным порядком из Никольска-Уссурийского в Харбин. Назначение этой роты, как и семи других, которые предполагалось сформировать, было двойным — не только как боевой, но и как рабочей силы. Им вменялось в обязанность исполнять различные работы, например, по устройству телеграфа. В качестве поощрения стражникам разрешалось выдавать до 25 коп. за рабочий день. Эта зависимость от служащих дороги порождала взаимные упреки на почве двойного подчинения военному и штатскому начальству. Поэтому в интересах боеготовности пешие части было решено к строительным работам не привлекать<sup>12</sup>.

В 1899 г. в Маньчжурию прибыло еще три эшелона Охранной стражи, что увеличило ее состав на семь рот и четыре сотни<sup>13</sup>. Распределение стражников по постам вдоль линии КВЖД обуславливалось ходом работ. Сотни обыкновенно занимали участки, протяженностью до 120 верст. Роты растягивались на участок до 360 верст. Сотни и роты образовывали смешанные посты и несли охранную, разведывательную и почтовую службу, сопровождали служащих дороги и обозы. Кроме того, они занимали участок по р. Сунгари от Харбина до Хабаровска для охраны паромного сообщения. В 1898 г. полторы сотни несли службу матросов на пароходах Общества КВЖД. Две сотни находились на охране лесных заготовок в окрестности г. Гирина<sup>14</sup>.

Служба Охранной стражи заключалась в непрерывном патрулировании вдоль линии от поста до поста и охране часовыми производимых работ. У постов сооружались вышки для наблюдения и «вехи», представлявшие собой высокий столб, обмотанный соломой. Во время тревоги или нападения солому поджигали, что служило сигналом для соседних постов. Разведывательная служба осуществлялась конными сотнями. Ближняя разведка велась на 25 верст по обе стороны железной дороги (сфера непосредственной охраны), а дальняя разведка (сфера влияния) ещё на 75 верст<sup>15</sup>.

В процессе обустройства русских в Маньчжурии на офицеров охраны дороги была возложена и следственная часть в полосе отчуждения КВЖД с последующим направлением дел в судебные учреждения Амурской и Приморской областей<sup>16</sup>, а в местах расположения постов Охранной стражи ее чинам вменялись обязанности жандармской службы и земской полиции. На 2 июня 1900 г. Охранная стража состояла из 69 офицеров, 9 классовых чинов, 3 священнослужителей и 4658 стражников; размер ежегодного расхода на ее содержание составлял 2,35 млн. руб.<sup>17</sup>

Штаб Охранной стражи был расположен в Харбине. Вся стража делилась на «линии» соответственно участкам дороги: Сунгарийская (начальник линии полковник П.Н. Денисов со штабом на ст. Имяньпо), Аргунская (начальник

линии полковник А.Ф. Зубковский со штабом на ст. Фуляэрти), Порт-Артурская (начальник линии полковник П.И. Мищенко со штабом на ст. Телин)<sup>18</sup>.

Первые годы службы для Охранной стражи прошли под знаком борьбы с хунхузами, нападения которых на железнодорожников начались летом 1898 г. В следующем году активность хунхузов возросла: в течение 1899 г. было семь нападений на служащих железной дороги<sup>19</sup>, случались налеты на поселки, занятые русскими гарнизонами: пока одна часть хунхузов отвлекала гарнизон, другая захватывала намеченные жертвы в качестве заложников, чтобы получить за них выкуп. Нападения на посты Охранной стражи осуществлялись с целью захвата оружия, но чаще нападавшие терпели поражение. Пленных хунхузов сдавали китайским властям ближайших населенных пунктов. Там их допрашивали и судили китайские суды, а затем подвергали публичной казни<sup>20</sup>. В 1900 г. столкновения стали обычным явлением. Так, только на Южной линии с января по май произошло более семи столкновений с хунхузами<sup>21</sup>.

При изысканиях и подготовительных работах по сооружению КВЖД деятельность русских инженеров не встречала со стороны коренного населения проявлений недоброжелательства. Но с развитием работ конфликты между русскими и китайцами стали учащаться. Приамурский генерал-губернатор Н.И. Гродеков предупреждал, что постройка Южной ветки «лишит целый класс населения значительных заработков от извозного промысла и содержания постоянных дворов»<sup>22</sup>. Кроме того, население не желало уступать своих земель под строительство железной дороги. В условиях перенаселенности этот вопрос особенно остро встал в Южной Маньчжурии. Отчуждение земель для КВЖД обездолило тысячи семейств. Как следствие, помимо стычек с хунхузами Охранной страже приходилось применять оружие в случаях сопротивления китайцев и попытках их насилия над железнодорожными служащими.

Первые серьезные столкновения произошли в конце 1898 г. близ Чантуфу, где подверглась нападению со стороны местных жителей партия топографов. В августе 1899 г. в районе Телина население окрестных деревень препятствовало началу строительных работ. Дошло до боя с участием китайских солдат и применением артиллерии. При разграничительных работах близ бухты Бицзыво возникли беспорядки среди местных жителей: вооруженная толпа в 400 чел., протестуя против сбора податей, напала на казачий пост. При усмирении волнения было убито и ранено около 20 китайцев. 10 июля 1899 г. в одной из деревень в окрестностях Дальнего население во главе со своим старостой уничтожило контору отчуждения и захватило инженеров; в октябре среди населения округа Ляояна вспыхнуло волнение из-за переписи, производившейся русскими для картографических целей, ввиду чего перепись пришлось прекратить<sup>23</sup>.

Постройку магистрали китайцы стали считать началом конца Маньчжурии как части Китая. В Охранной страже они видели русскую вооруженную силу, предназначенную для захвата Маньчжурии. Маньчжурские власти считали, что за Порт-Артуром последует захват и всей Маньчжурии, а затем китайская администрация будет заменена русской, и первая лишится обеспеченного существования. Проникновение европейцев в Китай, нарушившее вековой уклад его жизни, проведение железных дорог и занятие китайских территорий вызвали движение против иностранцев, охватившее как народные массы, так и правящие круги<sup>24</sup>. Организатором этого движения выступило религиозное общество «Ихэтуань». Программными требованиями ихэтуаней были: освобождение страны от иностранного присутствия, борьба с христианской церковью, поддержка цинской императорской династии. Восстание вспыхнуло в провинции

Шаньдун, а затем стало распространяться на другие провинции — Чжили, Шаньси и Маньчжурию<sup>25</sup>.

С разрастанием масштабов восстания в Китае в Приамурском военном округе 12 июня 1900 г. была объявлена мобилизация. Началось наращивание сил и Охранной стражи. 2 июня 1900 г. С.Ю. Витте вышел с предложением увеличить состав стражи до 6 тыс., а уже 16 июня — до 7 тыс. чел., но и этого было недостаточно, так как помимо гарнизонов для охраны пути требовалось сформировать еще особые резервы, которые могли бы использоваться в случае осложнений в полосе отчуждения. Поэтому 22 июня Николай II разрешил довести численность стражи до 11 тыс. чел.<sup>26</sup> Предполагалось сформировать 15 сотен в составе 2068 чел. в казачьих войсках Европейской России. Однако военный министр запретил набор людей в названных войсках из-за уменьшения их численности<sup>27</sup>, но по просьбе министра финансов о содействии в набор 3 тыс. чел. (в том числе 500 артиллеристов) из числа солдат, подлежащих переводу в запас, он предложил агентам дороги «выбрать 750 пехотинцев и 200 артиллеристов из войск Московского и 1750 пехотинцев и 300 артиллеристов из войск Киевского военных округов», которые изъявят желание перейти на службу в Охранную стражу<sup>28</sup>. Но вследствие необходимости учреждения при Охранной страже горной артиллерии С.Ю. Витте «испросил разрешения» произвести набор 250 артиллеристов на тех же основаниях из горных батарей Кавказского и Одесского военных округов, поскольку «в Киевском военном округе имеется небольшое количество горных артиллерийских частей, а в Московском их вовсе нет»<sup>29</sup>. Кроме того, для ускорения формирования новых частей стражи он просил «отпустить из охотников Приамурских войск 1000 чел. для немедленной отправки в охрану с тем, чтобы служба в охране им засчитывалась в срок обязательной службы»<sup>30</sup>. Но так как в Приамурском округе была объявлена мобилизация, набор добровольцев в Охранную стражу разрешалось провести в Сибирском военном округе<sup>31</sup>. Тогда же для усиления Охранной стражи С.Ю. Витте (с разрешения Николая II) откомандировал в Маньчжурию 500 нижних чинов и 20 офицеров-добровольцев из числа Пограничной стражи<sup>32</sup>.

В июне 1900 г. волнения распространились на район КВЖД. Население стало нападать на Охранную стражу, русских служащих и разрушать дорогу. Китайское правительство вступило в сговор с руководителями повстанцев и 21 июня 1900 г. заявило о состоянии войны со всеми странами, чьи войска в то время находились на территории Китая. 22 июня железная дорога подверглась нападениям китайцев на многих участках. Железнодорожные служащие и охрана отступали, преследуемые отрядами китайских войск. С учетом того, что в Маньчжурии находилось до 75 тыс. китайских правительственных войск и действовало более 100 тыс. повстанцев, главный инженер приказом по линии от 28 июня 1900 г. предписал снять с работ всех служащих дороги и охрану. На Западной ветви отступление велось от Цицикара через Хинганский перевал к Забайкалью, на Восточной — от Шитоухэцзы к Приамурью, на Южной ветке — от Ляояна к Порт-Артуру и Дальнему. Пока сообщение по р. Сунгари не было прервано, удалось эвакуировать из Харбина женщин и детей и тех железнодорожных служащих, которые сопровождали денежную отчетность<sup>33</sup>. К концу июня 1900 г. китайцы овладели всей линией за исключением Харбина, Восточного отделения дороги от р. Мудандзян до ст. Пограничной и на юге — от Инкоу до Порт-Артура<sup>34</sup>.

27 июня 1900 г. Харбин был отрезан от внешнего мира, так как китайцы вывели из строя телеграф. В город прибывали русские, отступавшие с линии.

Начальник Охранной стражи генерал А.А. Гернгросс взял на себя общее руководство обороной города. Силы русских в Харбине составили 2 тыс. стражников и 1 тыс. вооруженных запасных нижних чинов<sup>35</sup>. Кроме того, из числа добровольцев сформировали дружину, которая принимала активное участие в обороне города. Против Харбина сосредоточилось более 8 тыс. китайцев, у которых на вооружении имелась артиллерия. Но защитники города выстояли под ударами превосходивших сил противника. Осада Харбина закончилась 21 июля с прибытием на пароходах из Хабаровска отряда генерала В.В. Сахарова<sup>36</sup>.

Восстание ихэтуаней было подавлено совместной военной экспедицией восьми держав (России, Англии, Германии, Австро-Венгрии, Франции, Японии, США и Италии). Наступление русских войск в Маньчжурии осуществлялось по пяти направлениям. Китайцы, сосредоточив в районе г. Сахалина более 9 тыс. войск с артиллерией, 2 июля начали обстрел Благовещенска. Из Сретенска и Хабаровска на судах по Амуру были посланы на выручку отряды русских, которые разгромили 22 июля при Айгуне осаждавшие Благовещенск войска. Сформированный в Забайкалье отряд полковника Н.А. Орлова перешел границу 13 июля и вдоль железной дороги двигался на Цицикар, туда же после деблокады Благовещенска был направлен отряд полковника П.К. Ренненкампа. Войска под командованием генерал-майора Айгустова начали наступление 15 июля со стороны Приморья на Нингуту. К боевым действиям со стороны Ляодуна подключились войска Южно-Маньчжурского отряда под командованием генерал-майора Флейшера, перед которым ставилась задача наступать на Ляоян и Мукден<sup>37</sup>.

Бойцы Охранной стражи вошли в состав различных подразделений русских войск. К 20 августа магистраль КВЖД на протяжении 1380 верст была освобождена от восставших; 23 сентября завершилось освобождение Южной ветки дороги. Все основные районы Маньчжурии были взяты под контроль российскими войсками. Строители и Охранная стража вернулись к исполнению своих прямых обязанностей. Местные жители, состоявшие в рядах войск, разошлись по домам. Пришрое население и остатки разбитых китайских войск пополнили банды хунхузов. Задача по уничтожению этих отрядов вблизи железной дороги легла на подразделения Охранной стражи как самостоятельно, так и во взаимодействии с регулярными русскими войсками.

12 октября 1900 г. Н.И. Продеков писал начальнику Главного штаба: «...чины Охранной стражи принадлежат к составу Российской армии и следовательно за отличия подлежат награждению наравне со всеми чинами и вверенных мне войск. Охранная стража первые удары мятежа приняла на себя... За оказанные боевые отличия, я наградил 107 нижних чинов Охранной стражи знаками отличия, о чем объявлено в моих приказах, некоторым повесил кресты лично»<sup>38</sup>. Всего 417 чел. рядового состава Охранной стражи КВЖД награждены Георгиевскими крестами<sup>39</sup>. 73 офицера получили памятную серебряную медаль «В память похода в Китай»<sup>40</sup>.

Анализ действий Охранной стражи летом 1900 г. показал необходимость совершенствования ее организационно-штатной структуры в соответствии со стоявшими перед ней задачами. Исходя из той роли, которую она сыграла в охране дороги в период восстания ихэтуаней, по предложению С.Ю. Витте 4 декабря 1900 г. Охранную стражу перевели в подчинение командиру ОКПС, а 9 декабря 1900 г. последовало «высочайшее повеление» об увеличении Охранной стражи до 16 тыс. чел.<sup>41</sup>, 9 января 1901 г. вышел «высочайший приказ» об образовании на базе Охранной стражи особого округа ОКПС, при этом содержание округа входило в обязанности Общества КВЖД<sup>42</sup>. 16 февраля 1901 г.

император приказал «...вновь образованный Округ ОКПС для охраны КВЖД наименовать Заамурским»<sup>43</sup>.

Поскольку ОКПС состоял в исключительном ведении министра финансов, соблюдалось положение, согласно которому Россия не могла содержать в полосе отчуждения КВЖД свои регулярные войска. Эти преобразования были связаны с изменившейся к тому времени точкой зрения на само назначение частей охраны дороги. Военное ведомство вместо скромной задачи охраны дороги от случайных нападений стало придавать Заамурскому округу характер военного авангарда, способного в случае необходимости дать первый отпор неприятелю до прибытия регулярных войск<sup>44</sup>.

Таким образом, статус Охранной стражи КВЖД был повышен до общегосударственного уровня. В силу специфики подчинения и своеобразия решаемых задач возникла необходимость в правовой регламентации деятельности Заамурского округа по охране КВЖД. На основании соглашения с военным ведомством было разработано «Временное положение о Заамурском округе Отдельного корпуса пограничной стражи», в котором уточнялись его задачи. 18 мая 1901 г. по «всеподданнейшему» докладу С.Ю. Витте штаты округа были утверждены царем (3 генерала, 58 штаб- и 488 обер-офицеров, 24 врача, 17 ветеринаров, 1 священник, 1 артчиновник, 25 тыс. нижних чинов, а также 9384 строевых и артиллерийских лошадей)<sup>45</sup>. Высшее руководство Заамурским округом возлагалось на министра финансов как шефа Пограничной стражи, а непосредственное управление — на начальника округа. В дисциплинарном, административном и инспекторском отношении он подчинялся непосредственно министру финансов, а по вопросам денежных расходов и хозяйственной части — через Правление КВЖД.

Заамурскому округу были поставлены задачи: охрана линии железной дороги, зданий, сооружений, поездов и другого имущества; охрана производимых дорогой работ как на самой линии, так и вне её; надзор за местностью, прилегающей к железной дороге, отражение и преследование злоумышленников; назначение особых команд для участия в экстренных случаях в ремонте пути если это не причиняло ущерба охране дороги); исполнение в полосе отчуждения полицейских обязанностей специально назначенными чинами округа<sup>46</sup>.

Первым начальником округа стал помощник командира ОКПС генерал-лейтенант И.Я. Дитерихс<sup>47</sup>. Части округа надлежало сформировать из чинов бывшей Охранной стражи КВЖД и из срочнслужащих солдат Пограничной стражи. В марте 1901 г. было принято решение о переводе из бригад ОКПС 20 унтер-офицеров и 1980 рядовых последнего срока призыва<sup>48</sup>.

Штатный состав округа был определен в 55 рот, 55 сотен, 12 пеших и 12 конных учебных команд и 6 батарей, эти части сведены в 8 линейных, 4 резервных отряда и составили 4 бригады<sup>49</sup>. Штаб округа по-прежнему находился в Харбине, а штабы бригад для удобства управления занимали центральное положение в своих районах. Основной организационной единицей охраны линии КВЖД был отряд, отвечавший за сохранность порученного участка железной дороги со всеми станциями, искусственными сооружениями. Каждая бригада состояла из двух линейных и одного резервного отряда, имевших «общую нумерацию по всему округу, отдельно линейные и отдельно резервные»<sup>50</sup>. В задачу линейных отрядов входила служба вдоль железной дороги. Резервные отряды должны были поддерживать и в случае надобности пополнять части линейных отрядов и служить учебным пунктом для вновь прибывшего пополнения.

Соотношение числа рот, сотен, батарей в составе отрядов зависело от протяженности участка, количества станций, населенности местности и характера

отношения местных жителей к железной дороге<sup>51</sup>. Отрядные участки разделялись на ротные. Роты располагались на станциях и вблизи важных пунктов вдоль линии железной дороги в путевых казармах на расстоянии около 20 верст друг от друга. Путевые казармы были приспособлены к обороне против отрядов силой «в несколько сот человек без артиллерии»<sup>52</sup>. Личный состав роты распределялся следующим образом: 50 чел. состояли в резерве при штабе роты, а остальные находились на постах вдоль линии. Посты располагались на 5-верстном расстоянии друг от друга, каждый насчитывал от 5 до 20 чел.<sup>53</sup>

Сотни линейных отрядов также принимали непосредственное участие в охране объектов железной дороги. Они распределялись вдоль линии на станциях и полустанках. Сотенные участки охраны не совпадали с границами ротных<sup>54</sup>. В их задачу входил надзор за прилегающей к железной дороге местностью и охрана застав и жителей полосы отчуждения от внезапных нападений, для чего они высылали разъезды численностью до 15 чел.<sup>55</sup>

Роты и сотни резервных отрядов составляли частные резервы. На них были возложены следующие задачи: действия против шаек хунхузов в 60-верстном районе в каждую сторону охраняемого участка дороги, поддержка путевых рот и застав в случае нападения на них и в случае надобности их пополнения, охрана станции и искусственные сооружения железной дороги в районе своего сосредоточения, выделение различных команд для охраны производимых железной дорогой работ, назначение конвоев для охраны агентов железной дороги и сопровождения поездов, высылка разъездов<sup>56</sup>.

Поскольку Заамурский округ состоял на содержании Общества КВЖД, все расходы велись напрямую Правлением дороги. Расходы на содержание дополнительного штата офицеров в Управлении ОКПС, на пошив формы и изготовление снаряжения в мастерской корпуса возмещались из сумм, перечисляемых авансом Правлением КВЖД в депозиты управления корпуса<sup>57</sup>. Содержание округа в мирное время по смете Правления Общества КВЖД до 1904 г. обходилось в 6,8 млн. руб. ежегодно<sup>58</sup>. Ввиду государственной гарантии дохода обществу эти расходы в конечном счете оплачивались государственным казначейством в порядке погашения дефицитов согласно уставу Общества КВЖД<sup>59</sup>.

Получило дальнейшее развитие взаимодействие войск Заамурского округа и военного ведомства. В марте 1903 г. министром финансов и военным министром было разработано и утверждено императором «Положение о правах командующих войсками Приамурского военного округа и Квантунской области по отношению войск Заамурского округа ОКПС». В соответствии с этим документом по вопросам строевого обучения и боевой готовности войска Заамурского округа в инспекторском отношении состояли в ведении указанных командующих войсками, которые «...для установления возможно полного единства службы и боевой подготовки войск, находящихся на Дальнем Востоке» имели право проверять «степень успешности строевой подготовки, дисциплины, воинского порядка и боевого снабжения» войск округа. При этом пределом разделения районов их ведения служила граница Гиринской и Мукденской провинций (ст. Кайюаньсянь). В случае объявления войны войска округа поступали в распоряжение командующих войсками<sup>60</sup>.

В мае 1903 г. штаб Приамурского округа разработал мобилизационный план войны с Японией. Основной расчет в нем делался на то, что главный удар японское командование нанесет в Южной Маньчжурии, и, следовательно, туда потребуется перебросить большие массы войск. С учетом низкой пропускной способности КВЖД данную операцию рассчитывали завершить за 74 суток. В этих условиях проблема обеспечения быстроты и безопасности выдвижения

войск в Маньчжурию была одной из важнейших в начальный период войны. Охрана переброски войск возлагалась на войска Заамурского округа. Таким образом, согласно стратегическому планированию в случае войны с Японией войска Заамурского округа поступали в оперативное подчинение войсковому командованию, которое заблаговременно возлагало на них задачу охраны важнейших коммуникаций тыла действующей армии<sup>61</sup>.

Русско-японская война стала следствием экспансионистских устремлений как России, так и Японии в Маньчжурии и Корее. Заамурский округ ОКПС сыграл важную роль во время русско-японской войны, так как его служащие хорошо изучили местность театра военных действий<sup>62</sup>. С началом войны определенная мобилизационным планом задача Заамурскому округу не изменилась. Приказом от 29 января 1904 г. наместник поручил начальнику Заамурского округа охрану КВЖД «с возложением на него полной ответственности за безопасность движения от покушения неприятеля и злоумышленников»<sup>63</sup>. В соответствии с обстановкой военного времени была произведена передислокация войск округа. При этом на Южной ветке дороги было сосредоточено более половины войск округа. Согласно мобилизационному предписанию 15 февраля 1904 г. стали в строй после 6-недельного обучения новобранцы пехоты, а к 1 марта — новобранцы конницы и артиллерии (после 3-месячного обучения)<sup>64</sup>.

Для улучшения управления войсками в условиях военного времени штат каждого отряда Заамурского округа был увеличен на двух штаб-офицеров в чине подполковников, которые назначались на должности помощников отрядного командира: один — для заведования пешим отрядом, а другой — конным. Соответственно этому штат округа вырос на 24 штаб-офицера. С целью увеличения возможностей артиллерии по огневой поддержке подразделений, участвовавших в боевых действиях, приказом от 5 марта 1904 г. управляющий Министерством финансов В.Н. Кокцов утвердил новую организацию артиллерии Заамурского округа. Пешегорные батареи округа были переформированы в конногорные и переданы в распоряжение военного ведомства<sup>65</sup>.

С первых дней русско-японской войны противник пытался вывести из строя железнодорожные сооружения и прервать движение поездов. В январе 1904 г. японская разведка направила в район КВЖД несколько диверсионных отрядов для разрушения мостов, станций и других сооружений на дороге, чтобы затруднить переброску по ней войск русской армии. Для этих же целей японцы подкупали банды хунхузов, которые нападали на железную дорогу и посты пограничников как совместно с диверсионными отрядами японцев, так и самостоятельно. Объекты дороги неоднократно подвергались нападениям: 7 февраля — у станции Цицикар, 8 февраля — близ Янтайских копей и близ станции Майшанцзы, 12 февраля — у Бицзыво, 14 февраля — мост между станциями Шаньши и Хандахэцзы, 17 февраля — у станции Пуландян, 23 февраля — у станций Вафандян, Удими и Тафашина, 1 марта — близ Цзиньчжоу и Дальнего, 8 марта — у станций Тулачжоу и Гунчжулин, 11 марта — у Бицзыво<sup>66</sup>.

В связи с такой активностью противника пришлось использовать для путевой охраны почти все силы округа. В результате на версту пути приходилось по 11 чел. охраны<sup>67</sup>. Охрана станций при этом почти прекратилась. По ходатайству начальника Заамурского округа из русского населения Маньчжурии в помощь железнодорожной охране началось формирование особых вольных дружин. К 14 апреля 1904 г. было сформировано 57 вольных дружин из запасников (3275 штыка и 64 шашки). Эти дружины приняли на себя охрану железнодорожных касс, складов, конвоирование арестованных<sup>68</sup>. Но тем не менее и эта помощь оказалась недостаточной, нападения на железную дорогу продолжались.

Так, 23 марта у разъезда Эхо произошла стычка с хунхузами, а 4 апреля на перегоне Маньгосун сожжен мост, из-за чего движение прекратилось на пять часов. Вблизи Хайлара 5 апреля взорвали часть пути, а у станции Эхо напали на след японских шпионов. 16 апреля произошла стычка с хунхузами у станции Фанцзятунь, а у станций Телин и Синтайцзы был поврежден путь. 17 апреля совершено нападение на пост между станциями Гайчжоу и Сюйючен<sup>69</sup>. В подкрепление охране дороги по распоряжению главнокомандующего были командированы 8 пеших батальонов и одна полевая пешая батарея. Кроме того, из команд пополнения, прибывших из России на укомплектование действующей армии, к Заамурскому округу прикомандировали 5500 чел.; состав округа доведен до 31 104 чел., что позволило увеличить численность путевых рот до 300 чел.<sup>70</sup>

Для предупреждения внезапных нападений банд хунхузов и диверсионных отрядов японцев на кавалерийский переход в сторону от полотна железной дороги были выставлены кавалерийские заставы силой до полусотни. Эти заставы держали разъезды еще на переходе в глубь страны<sup>71</sup>. Огромную роль в охране железной дороги сыграла разведка. Широко развернутая сеть агентуры давала возможность получать достоверные сведения о хунхузах и позволяла более рационально распоряжаться имевшимися силами и средствами. Благодаря этому подразделения Заамурского округа заблаговременно знали о появлении врага и пресекали попытки японцев выйти к КВЖД для совершения диверсий. Вышеперечисленные меры позитивно сказались на обеспечении безопасности объектов КВЖД. За время войны было совершено 512 попыток диверсий на железной дороге, однако японцам удалась только одна крупная диверсия, когда в ночь на 31 января они напали на мост севернее ст. Гунчжулин и взорвали один пролет<sup>72</sup>.

Монголия, расположенная на протяжении 1500 верст на фланге сообщений русских армий, действовавших в Маньчжурии, по своему стратегическому положению имела важное значение. Одной из первых мер, предпринятых для обеспечения целостности железной дороги, было формирование разведывательных отрядов из подразделений Заамурского округа ОКПС. В задачу этих отрядов входило выяснение и изучение возможных путей движения японцев в тыл русских войск, наблюдение за деятельностью японцев в Монголии, настроением населения и политикой китайского правительства в Монголии; важно было получить информацию и о продовольственной базе. Округ завязал сношения с самыми влиятельными монгольскими князьями и ламами для надзора за проникновением японцев в Монголию и их деятельностью там. О работе Заамурского округа в Монголии генерал Н.М. Чичагов докладывал шефу ОКПС: «В этом отношении успех был полный, т.к. удалось раздать монголам несколько тысяч бердановских ружей и организовать монгольские отряды, охранявшие нейтралитет Монголии и наблюдавших, под командой наших офицеров, пути, ведущие в северную часть Монголии». Принятые округом меры заставили японцев отказаться от плана более широкого использования Монголии для действий против КВЖД, поскольку они не могли рассчитывать, что движение их отрядов через Монголию не будет обнаружено<sup>73</sup>.

Заамурским округом было обеспечено успешное выдвижение и развертывание армейской группировки войск в Маньчжурии. Николай II объявил «высочайшую» благодарность начальнику Заамурского округа генерал-лейтенанту Н.М. Чичагову «...за вполне успешную и энергичную деятельность по охране Восточной Китайской железной дороги, благодаря чему могло успешно завершиться сосредоточение Маньчжурской армии»<sup>74</sup>.

С началом отступления русских войск генерал Н.М. Чичагов приказом от 2 мая 1904 г. поставил перед пограничниками боевую задачу: «При нападении неприятеля на железную дорогу, в случае, если даже полевые войска будут отходить, замурцам отступления нет. Участки дороги можно оставлять лишь в крайнем случае, с боем отдавая каждый стык рельс»<sup>75</sup>. Части, находившиеся к северу от ст. Пуландян, постепенно отходили вместе с полевыми войсками и совместно с ними участвовали в боях под Вафангоу, Ташичао, Хайченом, Айсяндзяном, Ляояном и др. Части округа, расположенные к югу от ст. Пуландян (всего 4 офицера и 416 нижних чинов), отошли к крепости Порт-Артур и влились в состав ее гарнизона<sup>76</sup>.

С отходом русской армии к северу начали освобождаться роты и сотни Заамурского округа, охранявшие Южную линию. Генерал А.Н. Куропаткин 11 мая 1904 г. приказал шесть сотен Заамурского округа объединить в полк, дав ему название «Сводного конного полка Заамурского округа Пограничной стражи». Полк был включён в состав Уссурийской конной бригады с целью иметь на театре военных действий конную часть, знавшую местность, население и его язык. С отходом русских армий к северу из освободившихся от службы по охране железной дороги частей было сформировано еще два конных полка<sup>77</sup>.

В апреле 1904 г. главнокомандующий русскими армиями в Маньчжурии генерал А.Н. Куропаткин приказал силами округа произвести разведку в Северной Корее и выявить намерения японцев. Для выполнения этой задачи в рейд были направлены две сотни замурцев под общим начальством капитана Генерального штаба Агапьева<sup>78</sup>. Силы отряда составили 10 офицеров, 2 врача, 382 нижних чина, 2 орудия и 28 одиночных двуколки. Отряд преодолел 2 тыс. верст пути, из них 1,3 тыс. — по Корее, во время движения пришлось выдержать три боевых столкновения с японцами<sup>79</sup>.

Местное китайское население активно вербовалось как российской, так и японской разведками. Китайцы под видом местных жителей могли проникать в расположения русских воинских частей, общаться с военнослужащими, следить за перемещениями войск. В конце 1904 г. японское командование начало в широких масштабах привлекать на службу отряды хунхузов, численность которых в то время достигла 30 тыс. чел.<sup>80</sup> Японцы снабжали их оружием и усиливали добровольцами из числа японских военнослужащих. Эти формирования собирали разведанные, терроризировали местное население, запугивая и привлекая его на сторону японцев.

Русская сторона заимствовала эту тактику у противника. В январе 1905 г. по распоряжению генерала А.Н. Куропаткина русское командование стало создавать отряды под названием «туземных сотен», которые выявляли японских агентов и лиц, сочувствовавших японцам, собирали разведанные, выполняли обязанности летучей почты, решали задачи контрразведывательного характера. Каждая сотня состояла из 10 русских и 100 китайцев. Командование осуществляли русский офицер и подчиненный ему офицер-китаец<sup>81</sup>.

Весьма успешной была деятельность хабаровского купца Тифонтая, китайца по национальности. Тифонтай создал разведывательно-партизанский отряд «Пинтуй», укомплектованный китайцами. Он оплачивал жалованье бойцам из «своего кармана» и просил лишь выделить 400 винтовок для вооружения. В случае, если этот опыт будет признан успешным, он надеялся на возмещение своих расходов со стороны русской казны. Численность отряда составила 500 чел., которые были разделены на три сотни: одна — 100 чел., две — по 200 чел. Командиром отряда был китайский полковник Чжан Чжэнюань. Он установил в отряде суровую дисциплину и добился хороших результатов. Успешному ведению разведки способствовало знание местности, владение местным языком,

родственные связи в районе боевых действий, поддержка местного населения<sup>82</sup>. С учетом удачного опыта действий отряда «Пинтуй» в русской армии было создано еще пять сотен, укомплектованных китайцами. Кроме того, четыре отряда были сформированы штабом Заамурского округа<sup>83</sup>. Одна из «туземных сотен», состоявшая на службе Заамурского округа ОКПС, находилась в Сихайчене. Этот отряд, официально насчитывавший 150 всадников, нес разведывательную службу на границе Монголии и вел борьбу с хунхузами. На деле численность отряда доходила до 600 чел. (за счет хунхузов, находивших службу у русских выгодной). В качестве наблюдателя и инструкторов при отряде состояли один офицер, один прапорщик, владевший китайским языком, и несколько пограничников младших чинов. Начальник отряда Сяоцунгер в прошлом был китайским офицером, а позже — предводителем хунхузской шайки, которая причиняла немало хлопот пограничникам. Но в начале 1905 г. его банда была рассеяна, а сам он захвачен в плен. Сяоцунгеру предложили организовать отряд, и он принял это предложение. Его семья — старики-родители, жена с маленьким сыном — была взята в качестве заложников и жила в Харбине<sup>84</sup>.

Поражение России в русско-японской войне привело к тому, что Япония в 1905 г. захватила Южный Сахалин и, укрепившись на Курильских островах, фактически закрыла все выходы России в Тихий океан. Русское государство потеряло право на аренду Порт-Артура и Дальнего. Японцам было передано 1025 км ЮМЖД от ст. Куаньченцзы до Порт-Артура. Портсмутский договор определил, что «...договаривающиеся Стороны представляют себе право сохранить стражу для охраны своих железнодорожных линий в Маньчжурии. Количество этой стражи не будет превышать 15 чел. на километр»<sup>85</sup>. Таким образом, при протяженности линии железной дороги в 2116 км общее количество охранных войск могло быть доведено до 31,7 тыс. чел. При этом Д.Л. Хорват настаивал на том, чтобы численность железнодорожных войск устоять в 13 тыс. чел., но для усиления состава охранных войск признал возможным содержать в пределах Маньчжурии только 7,9 тыс., а остальные 5,1 тыс. — вне пределов Китая. Всего охранным частям можно было содержать 23,8 тыс. чел.<sup>86</sup> 14 октября 1907 г. император утвердил новую организацию Заамурского округа, который был в административном отношении разделен на три бригады, причем каждая состояла из четырех отрядов, а каждый отряд — из одного сводного батальона пехоты и одного сводного конного дивизиона<sup>87</sup>. Новые штаты округа составили 54 роты, 42 сотни, 4 батареи и 25 учебных команд<sup>88</sup>.

Главной особенностью дальневосточных военных конфликтов начала XX в. было то, что они в своем большинстве проходили за пределами России. В связи с этим пограничным войскам приходилось выдерживать удары превосходящих сил противника в начале войны и обеспечивать выдвижение и развертывание в Маньчжурии главных сил армии. Рассматривая российское военное присутствие в Маньчжурии через призму геополитических интересов России на Тихом океане, можно сделать вывод, что, имея в Маньчжурии свои войска, Россия исправляла недостатки географического расположения Уссурийского края. Тогда сложилось два рубежа охраны зоны российских интересов. Первый проходил по линии государственной границы, второй — вдоль Китайско-Восточной железной дороги. Россия не допускала в регион враждебные державы, которые не упустили бы возможности воспользоваться территорией для угрозы российским позициям на Дальнем Востоке. Военно-политическая ситуация в регионе в конце XIX — начале XX в. вынудили Россию прибегнуть не только к экономическим рычагам защиты своих национальных интересов, но и к использованию фактора военного присутствия.

- <sup>1</sup> Конфигурация юго-восточной границы Российского государства имела форму внутреннего прогиба, что значительно увеличивало дистанцию между Приморьем и Центральной Россией. Территорией, вклинившейся между российскими регионами, была Маньчжурия. В случае войны возникала опасность потери Россией Приамурья и Приморья. Захват противником территории в излучине Амура и Усури при отсутствии путей сообщения севернее реки отрезал владения России на востоке и ставил их в критическое положение (См.: Часовой М.Х. Грядущее Дальнего Востока. СПб., 1910. С. 50—52).
- <sup>2</sup> История Северо-Восточного Китая XVII—XX вв. Владивосток, 1987. С. 292.
- <sup>3</sup> Мясников В.С. Договорными статьями утвердили. Хабаровск, 1997. С. 353—356.
- <sup>4</sup> Широкоград А.Б. Россия и Китай. Конфликты и сотрудничество. М., 2004. С. 119.
- <sup>5</sup> Дигамма: Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Томск, 1898. С. 37.
- <sup>6</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД. 1896—1923 г. Харбин, 1923. С. 503—504.
- <sup>7</sup> Центральный пограничный музей Федеральной службы безопасности Российской Федерации (далее ЦПМ ФСБ РФ). Док. ф., д. 528, л. 7—9.
- <sup>8</sup> Стражники носили черные тужурки и синие шаровары кавалерийского покроя с желтым кантом. Желтые петлицы, пуговицы и кокарды на головных уборах имели изображение дракона. Папаха полагалась черная с желтым верхом, а фуражка имела черный околыш и желтую тулью. На воротниках офицерской формы петлицы были черного цвета с желтым кантом и пуговицей, ниже последней — арматура: скрещенные шашка с винтовкой. Погон на форме не было. У офицеров их заменяли наплечные позолоченные жгуты, а у вахмистров и урядников — галуны на рукавах (см.: Орлов Н.В. Замурцы. 1898—1917 гг.: ист. очерк в пяти частях // Россияне в Азии. 1998. № 5. С. 91.).
- <sup>9</sup> Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849—1911 гг.: В 2 т. М., 1997. Т. 1. С. 244.
- <sup>10</sup> Орлов Н.В. Замурцы... // Россияне в Азии. 1998. № 5. С. 92.
- <sup>11</sup> ГАХК. Ф. Р-831, оп. 2, д. 41, л. 145—148.
- <sup>12</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД... С. 508—509.
- <sup>13</sup> ГАХК. Ф. Р-831, оп. 2, д. 41, л. 148.
- <sup>14</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД... С. 506—509.
- <sup>15</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. С. 104—106.
- <sup>16</sup> Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова за 1898—1900 гг. Хабаровск, 1901. С. 134.
- <sup>17</sup> Овсянный Г.М. Военные действия в Китае. СПб, 1910. Ч. 3. С. 51—53.
- <sup>18</sup> ЦПМ ФСБ РФ. Док. ф., д. 528, л. 6—9.
- <sup>19</sup> Овсянный Г.М. Военные действия в Китае... С. 47.
- <sup>20</sup> Деникин А.И. Путь русского офицера. М., 1991. С. 120—121.
- <sup>21</sup> Дацышен В.Г. Русско-китайская война: Маньчжурия 1900 г. СПб., 1996. Ч. 1. С. 44—46.
- <sup>22</sup> Глинский Б.Б. Пролог русско-японской войны. Петроград, 1916. С. 74.
- <sup>23</sup> Там же. С. 71—72.
- <sup>24</sup> Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора... за 1898—1900 гг. С. 141.
- <sup>25</sup> Сидехменов В.Я. Маньчжурские правители Китая. М., 1985. С. 182.
- <sup>26</sup> ГАХК. Ф. Р-831, оп. 2, д. 30, л. 50.
- <sup>27</sup> Материалы для описания военных действий в Китае в 1900—1901 гг. Отд. II. Кн. 2. СПб., 1902. С. 108.
- <sup>28</sup> Там же. Отд. I. Кн. 2. СПб., 1902. С. 5—6.
- <sup>29</sup> Там же. С. 43.
- <sup>30</sup> Материалы для описания военных действий в Китае в 1900—1901 гг. Отд. III. Кн. 1. СПб., 1902. С. 131—132.
- <sup>31</sup> Там же. С. 70.
- <sup>32</sup> Чернушевич М.П. Материалы к истории Пограничной Стражи. СПб., 1906. Ч. 1. Вып. 4. С. 695.
- <sup>33</sup> ГАХК. Ф. Р-831, оп. 2, д. 41, л. 148—150.
- <sup>34</sup> Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора... за 1898—1900 гг. С. 143.
- <sup>35</sup> Материалы для описания военных действий в Китае в 1900—1901 гг. Отд. III. Кн. 2. СПб., 1902. С. 1.
- <sup>36</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД... С. 217.
- <sup>37</sup> Керсновский А.А. История русской армии. В 4 т. Т. 3. М., 1994. С. 49—50.
- <sup>38</sup> Материалы для описания военных действий в Китае в 1900—1901 гг. Отд. III. Кн. 4. СПб., 1903. С. 266.
- <sup>39</sup> Дацышен В.Г. Русско-китайская война... С. 128.
- <sup>40</sup> ГАРФ. Ф. 7071, оп. 1, д. 1, л. 33.
- <sup>41</sup> Овсянный Г.М. Военные действия в Китае... С. 54.
- <sup>42</sup> ЦПМ ФСБ РФ. Док. ф. д. 461. Приказ по войскам ОКПС от 19 января 1901 г.
- <sup>43</sup> Там же. Приказ по ОКПС от 16 февраля 1901 г.
- <sup>44</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД... С. 512.
- <sup>45</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 517, л. 26.

- <sup>46</sup> Там же. Ф. 4888, оп. 2, д. 4, л. 1—3 об.
- <sup>47</sup> ЦПМ ФСБ РФ Док. ф. Д. 461. Приказ по ОКПС от 11 мая 1901 г.
- <sup>48</sup> Там же. Приказ по войскам ОКПС № 13 от 12 марта 1901 г.
- <sup>49</sup> Орлов Н.В. Заамурцы. С. 272.
- <sup>50</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 487, л. 66 об.
- <sup>51</sup> Троцкий В. Заамурский округ пограничной стражи на охране железной дороги в кампанию 1904—1905 гг. // Воен. сб. 1908. № 8. С. 66.
- <sup>52</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 487, л. 41.
- <sup>53</sup> Байков Н.А. Записки заамурца: Маньчжурия 1902—1914 г. // Россияне в Азии. 1997. № 4. С. 46.
- <sup>54</sup> Троцкий В. Заамурский округ пограничной стражи... С. 73.
- <sup>55</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 487, л. 178.
- <sup>56</sup> Троцкий В. Заамурский округ пограничной стражи... С. 73—74.
- <sup>57</sup> ЦПМ ФСБ РФ. Док. ф. Д. 461. Приказ по войскам ОКПС № 61 от 1 июня 1901 г.
- <sup>58</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 517, л. 26 об.
- <sup>59</sup> Полное собрание законов Российской империи. Т. 16. № 13486. С. 756.
- <sup>60</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 487, л. 105—106.
- <sup>61</sup> Русско-японская война 1904—1905 гг. СПб., 1910. Т. 1. С. 203—204.
- <sup>62</sup> Витте С.Ю. Избранные воспоминания... С. 243.
- <sup>63</sup> ГАРФ. Ф. 7071, оп. 1, д. 3, л. 24.
- <sup>64</sup> Троцкий В. Заамурский округ пограничной стражи... С. 71—72.
- <sup>65</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 517, л. 27 об.
- <sup>66</sup> Русско-японская война 1904—1905 гг. СПб., 1910. Т. 2, ч. 1. С. 137.
- <sup>67</sup> ГАРФ. Ф. 7071, оп. 1, д. 3, л. 50.
- <sup>68</sup> Русско-японская война 1904—1905 гг. Т. 1. С. 375—376.
- <sup>69</sup> Русско-японская война 1904—1905 гг. Т. 2, ч. 1. С. 137.
- <sup>70</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 517, л. 26—27 об.
- <sup>71</sup> Троцкий В. Заамурский округ пограничной стражи... С. 71—72.
- <sup>72</sup> Русско-японская война в сообщениях в Николаевской Академии генерального штаба. СПб., 1907. Ч. 2. С. 162.
- <sup>73</sup> ГАРФ. Ф. 7071, оп. 1, д. 47. л. 1—2.
- <sup>74</sup> ЦПМ ФСБ РФ. Док. ф., д. 463, Приказ по ОКПС от 11 августа 1904 г.
- <sup>75</sup> Боевые награды Заамурского округа ОКПС за отличия в войну с Японией 1904—1905 гг. Харбин, 1907. С. 17.
- <sup>76</sup> РГВИА. Ф. 400, оп. 4, д. 517, л. 27 об — 28.
- <sup>77</sup> ГАХК. Ф. Р-831, оп. 2, д. 41, л. 154—155.
- <sup>78</sup> Ежуков Е. Заамурцы // Пограничник. 1991. № 9. С. 68.
- <sup>79</sup> Агапьев В. Разведка летучего отряда на протяжении 2000 верст // Воен. сб. 1908. № 11. С. 165—167.
- <sup>80</sup> Троцкий В. Заамурский округ пограничной стражи... С. 68—70.
- <sup>81</sup> Деревянко И.В. Шпионов ловить было некому: Контрразведывательная служба России в период русско-японской войны 1904—1905 гг. // Воен.-ист. журнал. 1993. № 12. С. 53.
- <sup>82</sup> Попов И.М. Россия и Китай: 300 лет на грани войны. М., 2004. С. 376—378.
- <sup>83</sup> Сергеев Е.Ю. Военная разведка России в борьбе с Японией (1904—1905 гг.) // Отеч. история. 2004. № 3. С. 86.
- <sup>84</sup> Левитский М.Н. В трущобах Маньчжурии и наших восточных окраин. Одесса, 1910. С. 321—322.
- <sup>85</sup> Шацилло В.К., Шацилло Л.А. Русско-японская война. 1904—1905. Факты. Документы. М., 2004. С. 465.
- <sup>86</sup> РГВИА. Ф. 4888, оп. 1, д. 41, л. 1—2 об.
- <sup>87</sup> Там же. Оп. 2, д. 4, л. 2.
- <sup>88</sup> Корнева Л.В. Из истории военной охраны КВЖД // Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: материалы междунар. науч.-практ. конф. Хабаровск, 1998. С. 57.

**SUMMARY:** The author of the article “Frontier guards in armed conflicts in the Far East at the end of the 19<sup>th</sup> — the early 20<sup>th</sup> cc.” tells about the great significance of the Russian Far Eastern direction in foreign course of Russia. The article is written by a post-graduate student O. Vishniakov. The author makes an attempt to analyze the basic principles, structure and stages of reorganization of guard in the Chinese Eastern railway. The analysis and conclusions are based on archival documents and materials.