

RU

Обеспечение жандармскими полицейскими управлениями безопасности дальневосточной железной дороги в период Русско-японской войны 1904-1905 гг., противодействие шпионажу

Осипов К. Д.

Аннотация. Цель исследования – выявить особенности и методы обеспечения жандармскими полицейскими управлениями и иными структурами безопасности железной дороги в период Русско-японской войны 1904-1905 гг. и противодействия шпионажу на Дальнем Востоке на основе архивных материалов и исследовательской литературы, отражающих их реализацию. Проанализированные документы позволили выделить особенности работы органов безопасности на Дальнем Востоке, проследить порядок предпринимаемых действий жандармских управлений, их содействие другим органам в обеспечении безопасности коммуникаций, предотвращении диверсий и выявлении шпионских сетей. Автор раскрывает проблемы, с которыми сталкивались органы безопасности в ходе противодействия диверсиям и японскому шпионажу до начала и в период военных событий. Научная новизна заключается в выявлении механизмов реализации мероприятий по предотвращению диверсий и японской агентуры на Транссибирской магистрали и Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД), рассмотрении положительной и негативной сторон предпринимаемых методов борьбы. В результате проведенного исследования установлено, что органы жандармерии Приамурского генерал-губернаторства, совместно с военными и контрразведывательными структурами, играли ключевую роль в обеспечении безопасности железной дороги на Дальнем Востоке, включающей защиту коммуникаций, предотвращение диверсий и выявлении шпионских сетей.

EN

Ensuring Far Eastern railway security and countering espionage by gendarmerie police departments during the Russo-Japanese War of 1904-1905

K. D. Osipov

Abstract. The research aims to identify the features and methods used by gendarmerie police departments and other security structures to ensure railway security during the Russo-Japanese War of 1904-1905 and to counter espionage in the Far East, based on archival materials and research literature. The analyzed documents allow us to trace the procedures of the gendarmerie departments, including their cooperation with other bodies in securing communications, preventing sabotage, and uncovering espionage networks. The author reveals the challenges faced by the Russian Empire's security agencies in countering sabotage and Japanese espionage before and during the war. The author explores the challenges faced by security agencies in countering sabotage and Japanese intelligence activities before and during the war. The scientific novelty of the research lies in highlighting the mechanisms for implementing measures to prevent sabotage and Japanese agents on the Trans-Siberian Railway and the Chinese Eastern Railway and examining the positive and negative aspects of these countermeasures. The study found that the gendarmerie agencies of the Amur Governorate-General, together with military and counterintelligence agencies, played a key role in ensuring railway security in the Far East, including protecting communications, preventing sabotage, and identifying spy networks.

Введение

Актуальность исследования обусловлена необходимостью комплексного анализа исторического опыта обеспечения безопасности стратегических транспортных коммуникаций в условиях военного времени

и противодействия иностранному шпионажу. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.12.2025 №3871-р пунктами 18-19 безопасность на транспорте утверждена как одна из основных задач в направлении научно-технологического развития транспортного комплекса до 2035 г. Изучение механизмов, проблем и эффективности деятельности жандармских полицейских управлений и других структур безопасности на Дальнем Востоке в период Русско-японской войны позволяет выявить закономерности, которые имеют значение для понимания истории отечественных спецслужб и могут быть учтены при решении современных задач защиты критической инфраструктуры от диверсионных и разведывательных угроз.

В период Русско-японской войны (1904-1905 гг.) Дальний Восток России превратился в театр военных действий, где обеспечение безопасности транспортных коммуникаций стало вопросом стратегической важности. Жандармско-полицейские управления региона столкнулись с беспрецедентными вызовами, требовавшими реорганизации их деятельности и усиления контрразведывательных функций.

Для достижения вышеуказанной цели необходимо решить следующие задачи:

- определить состояние Транссибирской железнодорожной магистрали и Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), оценить их значение в период войны;
- рассмотреть структуру и функции правоохранительных органов на Дальнем Востоке, отвечавших за безопасность железных дорог, а также порядок их взаимодействия между собой и с другими ведомствами;
- выделить уровень подготовки японских агентов и масштабы внедрения шпионских сетей, осуществления ими диверсий на Дальнем Востоке;
- отметить основные проблемы, с которыми столкнулись правоохранительные органы Дальнего Востока в ходе защиты железнодорожных магистралей от деятельности японских агентурных сетей.

В процессе исследования применены историко-правовой метод и метод актуализации. Первый позволил определить круг правоохранительных органов, в особенности жандармско-полицейские управления, порядок их формирования в связи со строительством железнодорожных магистралей, их меры, полномочия органов согласно законодательству. Благодаря второму методу установлены связи между прошлыми событиями и настоящими: например, выявлены причинно-следственные связи между недостатками в организации охраны границ и железных дорог в прошлом и успехами вражеской разведки. Облегчение паспортного контроля для азиатской части населения, особенно в пограничных районах КВЖД, несвоевременное создание жандармских управлений и иных правоохранительных органов впоследствии привели к возникновению множества шпионских сетей японцев на территории Дальнего Востока в начале XX века, которые продолжали действовать в период войны. Жандармы испытывали огромные проблемы в защите железнодорожных магистралей и тыла от диверсий, что сыграло важную роль в исходе войны.

Материалы исследования составляют «Положение о корпусе жандармов» от 19 сентября 1867, источники из Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ), мемуары (Куропаткин, 2002; Игнатьев, 1986).

Теоретической базой исследования стали труды отечественных авторов, посвященные правоохранительной деятельности и методам борьбы со шпионажем в период Русско-японской войны (Старостенков, 2001; Вишняков, 2006; Зорихин, 2017; Вотинов, 1939; Христофоров, Погоний, Виноградов и др., 2007; Васильев, Зданович, 2007; Деревянко, 2005; Никонов, 2022; Соколенко, 2016).

Практическая значимость исследования заключена в выявлении проблем, связанных с обеспечением защиты железных дорог Дальнего Востока от японского шпионажа, применении полученных результатов. Материалы и выводы работы могут быть использованы при подготовке учебных курсов и специальных семинаров по истории отечественных спецслужб, правоохранительных органов и военной истории в вузах, осуществляющих подготовку по направлениям «История», «Политология», «Юриспруденция» (профиль «Правовое обеспечение национальной безопасности») и «Организация работы с личным составом в правоохранительных органах». Результаты также представляют интерес для современных специалистов в области защиты критической инфраструктуры и историков, изучающих периоды военных конфликтов.

Обсуждение результатов

Безопасность железной дороги на Дальнем Востоке в период Русско-японской войны 1904-1905 гг. играла важную роль. Сибирская железнодорожная магистраль была единственным соединяющим звеном Европейской и Азиатской частей Российской империи. Многие участки были выстроены по облегченным техническим условиям, например дорога вокруг озера Байкал еще не функционировала, а забайкальская часть магистрали (Забайкальская железная дорога) отличалась большими уклонами и малыми радиусами кривых, что затрудняло движение поездов. На момент начала войны Транссибирская магистраль не была готова для полной эксплуатации, особенно при необходимости постоянной переброски войск и вооружения на Маньчжурский театр военных действий (Куропаткин, 2002, с. 212-213). Как следует из мемуаров командующего 7-ой Маньчжурской армией, главнокомандующего сухопутными и морскими вооруженными силами А. Н. Куропаткина, при ожидаемой, необходимой к началу 1904 года пропускной способности Сибирской и Восточно-Китайской железной дороги до 7 пар воинских поездов в сутки, а с Приамурья и Забайкалья до 14 пар, на практике первая могла пропускать 4 воинских состава, КВЖД могла пускать в январе всего 5 пар поездов, на участке

Забайкальской железной дороги от ст. Карымская до ст. Маньчжурия можно было пропускать с войсками и грузами всего 3 воинских поезда (Куропаткин, 2002, с. 213-216).

Доктор исторических наук Н. В. Старостенков (2001, с. 170-171) в своей книге отмечал, что из-за затруднения движения поездов по Байкальской магистрали в силу того, что она не могла функционировать по техническим недочетам, пропускная способность Сибирской железнодорожной магистрали к началу 1904 года составляла не более 3 пар поездов в сутки. Также автор книги дает полную оценку состояния КВЖД. Проектировщики и инженеры КВЖД учли ошибки, допущенные при строительстве Транссибирской магистрали, старались соблюдать все технические требования, формировать дополнительные железнодорожные бригады (к примеру, Заамурская бригада), что позволило увеличить пропускную способность составов. Однако принятых мер оказалось недостаточно. По оценке Н. В. Старостенкова, начало войны застало Китайско-Восточную железную дорогу неготовой к масштабным воинским перевозкам. Такая ситуация была особенно опасна, поскольку Западная и Восточная ветви КВЖД вместе с Транссибирской магистралью выполняли стратегические функции, а южная линия Харбин – Мукден – Ляоян – Порт-Артур фактически являлась единственным коммуникационным маршрутом на всём театре военных действий. Железная дорога испытывала серьёзную нехватку квалифицированных кадров, паровозов, вагонов и другого подвижного состава. Локомотивные депо оказались не готовы к своевременному ремонту техники. На ряде участков требовалось устройство дополнительных разъездов и строительство новых станционных путей. Значительная часть линии была проложена по временной схеме: вместо тоннелей существовали обходы с настолько крутыми уклонами, что поезда могли проходить их лишь частями – по пять-десять вагонов (Старостенков, 2001, с. 171-172).

15 (28) февраля 1904 г. генерал В. В. Сахаров направил предписание генералу А. И. Алексею, в котором императором Николаем II первою целью ставилась защита КВЖД – удержание вражеских сил на наибольшей дистанции от железной дороги. Особое значение придавалось защите крупного города Харбин, через который проходила магистраль, провозились подкрепления и запасы на театр военных действий. Отмечалось, что в случае потери города и пролегающей линии КВЖД связь западной России с Приамурским округом и Приморской областью будет прервана, нарушена поставка вооружения и подкрепления, необходимых в то время, поскольку японская армия использовала момент внезапности, учитывая неподготовленность русских вооружённых сил на Дальнем Востоке Российской империи (Русско-японская война 1904-1905 гг. ..., 1941, гл. 1, с. 27).

Русский военный дипломат генерал А. А. Игнатьев (1986, с. 150), сыгравший ключевую роль в организации военной контрразведки и одним из первых начавший привлекать иностранных граждан в качестве военных агентов, отмечал, что данная магистраль имела решающее значение в ходе Русско-японской войны. По его оценке, она являлась единственной транспортной линией, обеспечивавшей регулярное пополнение русской армии и поддерживавшей её функционирование. Игнатьев подчёркивал, что эта уязвимая однокорейная железнодорожная трасса вызывала постоянное беспокойство как у русского командования, опасавшегося потери коммуникации, так и у японского, стремившегося нарушить её работу.

Таким образом, обеспечение бесперебойной работы и охраны магистрали становилось важнейшей стратегической задачей. К её решению, наряду с военными, были привлечены специальные структуры Корпуса жандармов.

Корпус жандармов, созданный ещё в первой половине XIX в., к началу Русско-японской войны имел чётко отлаженную систему охраны стратегически важных объектов. Согласно «Положению о корпусе жандармов» от 19 сентября 1867 г. (гл. 1, ст. 1), в его составе действовали специальные жандармские управления, отвечавшие за безопасность железных дорог. На Дальнем Востоке эта структура охватывала Уссурийскую железную дорогу (от Владивостока до Хабаровска) и Амурскую линию (Чита – Хабаровск). Уже к 1900 г. перед жандармами ставилась задача не только охраны поездов, станций и сооружений, но и обеспечения общественной безопасности в прибрежных районах, где активизировались иностранные агенты. В период 1892-1893 гг. в ходе строительства магистрали был организован временный полицейский надзор на участке строящейся дороги, 12 июня 1893 года вышло Положение «Об образовании жандармского полицейского управления Уссурийской железной дороги» (Полное собрание законов Российской империи, 1893, л. 137). Оно определило состав должностей, куда вошли: начальник управления, адъютант, начальник отделения, вахмистр, тридцать один унтер-офицер и два писаря. Непосредственно к работе полицейское управление Уссурийской железной дороги приступило 6 октября 1893 г., постепенно заменяя временную железнодорожную полицию. Вдоль путей Уссурийской железной дороги было создано четыре отделения жандармско-полицейского управления примерно в 200 верст друг от друга: Владивостокское (г. Владивосток – ст. Черниговка), Графское (ст. Черниговка – ст. Графская), Средне-Уссурийское или Никольск-Уссурийское (ст. Графская – р-д Видный), Хабаровское (р-д Видный – г. Хабаровск). Каждым отделением руководил начальник, в подчинении которого были вахмистр и от тринадцати до семнадцати унтер-офицеров (РГИА ДВ, справка к ф. 497, л. 3). Отделения находились в подчинении штаба корпуса жандармов, Департамента полиции и Министерства внутренних дел и разделялись на внутренние подотделы до станционных пунктов.

В условиях военных действий 1904-1905 гг. особое значение приобретала борьба с разведывательно-диверсионной деятельностью противника. Жандармы сопровождали эшелоны, патрулировали станции, охраняли мосты и тоннели, а также вели розыск шпионов и лиц, подозреваемых в связях с японской разведкой (РГИА ДВ, предисловие к ф. 497, л. 4). Таким образом, корпус жандармов стал одним из ключевых звеньев в системе противодействия японскому шпионажу и диверсиям на Дальнем Востоке.

К. О. Никонов (2022, с. 131) в своей диссертации отмечает, что указом от 31 декабря 1866 года и указом военного министра от 8 января 1867 года «Об обязанностях и подчинении Жандармских полицейских управлений железных дорог» железнодорожные жандармы наделялись правами и обязанностями наружной, сыскной полиции, также на них возлагались функции наблюдения, что привело к появлению новых методов деятельности и закреплению требований к работе железнодорожных служащих. Однако автор говорит, что из-за отсутствия нормативной регламентации порядка действий жандармы не могли в полной мере проявлять инициативу по возложенным на них обязанностям, особенно необходимую на Дальнем Востоке в период Русско-японской войны.

Жандармские части выполняли функции военной полиции и охраны, их обязанности заключались в контроле железнодорожных сооружений, станций, мостов и тоннелей; проверке рабочих, участвовавших в строительстве и ремонте дорог; патрулировании участков железнодорожной линии и прилегающих территорий; выявлении и нейтрализации иностранных агентов, действовавших под видом гражданских. В силу особенностей управления железной дороги жандармы обладали широкими функциями, одной из которых являлся надзор за населением, находящимся в полосе отчуждения. Помимо этого, они также выполняли простые полицейские обязанности (РГИА ДВ, предисловие к ф. 493, л. 3).

Особое внимание уделялось районам Владивостока, Харбина и Порт-Артура, где сконцентрировались основные объекты японского интереса. В 1904-1905 гг. задачи охраны путей сообщения усложнялись не только активностью шпионов, но и использованием ими сети пособников из числа местного населения, а также иностранцев, работавших на стройках и предприятиях (Зорихин, 2017, с. 21).

5 июля 1882 г. (по старому стилю. – А. С.) при Главном штабе состоялось совещание с участием представителей шести ведомств: Министерства внутренних дел (МВД), Отдельного корпуса жандармов (ОКЖ), Военного и Генерального штабов, Министерства иностранных дел (МИД) и Министерства финансов. Участие этих структур отражало круг органов, занимавшихся борьбой со шпионажем в Российской империи (Христофоров, Погоний, Виноградов и др., 2007, с. 368).

Итогом совещания стало создание механизма взаимодействия ведомств для организации негласного наблюдения за иностранцами, прибывающими в Россию. Консульские сотрудники извещали о таких лицах шифрованными телеграммами или ставили в паспортах условный знак – двойное подчеркивание фамилии. На пограничных пунктах велась специальная книга, куда заносились лица, которым запрещён въезд, за которыми требовалось наблюдение, а также сведения о потерянных или похищенных документах (Краткий систематический свод..., 1903, с. 114-115).

Прибывшие иностранцы с условным знаком подвергались тщательному таможенному досмотру. Если подозрительных предметов не находили, им позволяли двигаться дальше, но в паспорте проставлялась отметка о пункте назначения, что служило сигналом для жандармерии и полиции о необходимости установления скрытого наблюдения за данными лицами (Соколенко, 2016, с. 5).

Функции негласного надзора на территории Приамурского генерал-губернаторства выполняли органы общей и жандармской полиции. Поскольку в регионе не существовало губернского жандармского управления, наблюдение со стороны железнодорожной жандармерии велось исключительно на станциях, в пределах полосы отчуждения железной дороги и в близлежащих населённых пунктах (Соколенко, 2016, с. 15).

Крепостная жандармская команда, в свою очередь, осуществляла контроль главным образом за иностранцами в пределах крепостного района. Вся остальная территория находилась под наблюдением общей полиции, которая, однако, из-за отсутствия окружной (уездной) стражи не могла полноценно выполнять надзорные функции. Поэтому обязанности по контролю за иностранными подданными возлагались на командиров воинских частей и соединений, размещённых в областях, а также на казачьи подразделения, действовавшие на границе и в приграничных районах (Соколенко, 2016, с. 15-16).

В систему контроля были включены и другие ведомства, в частности Министерство путей сообщения: на железных дорогах надзор осуществляли кондукторы или жандармы в гражданском. По прибытии иностранца в город местные полицейские власти уведомлялись телеграфом. Если тот вызывал подозрение, на его документах ставился тот же условный знак, что и в консульствах. При выезде из России иностранец обязан был получить справку «О неимении препятствий к выезду». Главный штаб рассылал перечень районов, представлявших интерес для разведок, а Департамент полиции на основе этих сведений направлял циркуляры губернаторам и жандармским управлениям (Краткий систематический свод..., 1903, с. 114-115).

Разработанный в 1882 г. механизм взаимодействия действовал до Русско-японской войны 1904-1905 гг. и с небольшими изменениями после её окончания (Краткий систематический свод..., 1903, с. 650). На Дальнем Востоке порядок паспортного досмотра и установления негласного наблюдения за подозрительными иностранными лицами начали применять после 1892-1893 годов, поскольку ранее этот регион не рассматривался как приоритетный для шпионской деятельности недружественных государств. Поздняя реализация была связана и с тем, что многие правоохранительные органы появились намного позже, только в начале XX в.

Долгое время власти империи полагали, что борьба с иностранным шпионажем возможна лишь традиционными средствами – негласным надзором и секретностью документов. Из-за отсутствия чёткой позиции правительства контрразведывательные меры как система в России фактически отсутствовали вплоть до начала Русско-японской войны (Васильев, Зданович, 2007, с. 131-173).

Проблемой, затруднявшей осуществление указанных выше мер, являлось то, что в период с 1856 по 1913 гг. на территории Дальнего Востока и образовавшегося в 1884 г. Приамурского генерал-губернаторства действовал режим свободной торговли (порто-франко) (Сборник договоров России..., 1889, с. 110-121).

Наличие режима беспопытного ввоза товаров обусловило необходимость установления специальных паспортно-визовых правил для дальневосточного региона. При этом российские власти, стремясь сделать транзитный путь, проходящий из портов Тихоокеанского побережья по линии КВЖД в Сибирь и далее в Европеекую часть страны, экономически более привлекательным, намеренно упрощали пограничные и паспортные процедуры на рубежах Дальнего Востока и Забайкалья (Коробченко, Синиченко, 2009, с. 52-54).

Однако подобная политика экономического либерализма, проводившаяся без учета военно-политической обстановки, создала серьезные уязвимости в системе безопасности. Этими пробелами незамедлительно воспользовалась японская разведка.

Японский генеральный штаб имел широкую агентурную сеть, проникая вглубь российской территории под различными прикрытиями. Шпионы японской военной агентуры собирали информацию о дислокации и численности русских войск, состоянии крепостей, пропускной способности и оборонительных сооружениях железных дорог, а также о настроениях местного населения еще до начала войны.

Небезынтересно в предлагаемом контексте рассмотреть данные о количестве иностранцев, пересекавших азиатскую границу Российской империи в начале XX в., большая часть из них являлась японскими эмигрантами. Если в 1900 г. число иностранцев, осевших на территории России, составило 17430 чел., то в 1902 г. – 56673 чел. За два года численность эмигрантов увеличилась более чем в три раза. Во Владивостоке на постоянной основе проживало 1250 японских подданных, многие размещались в крупных городах, станциях Дальнего Востока (Вотинов, 1939, с. 9-10).

Исследуя социокультурное развитие городов юга Приамурского генерал-губернаторства, Ю. С. Ланкина (2016) в своей диссертации приводит данные Первой Всеобщей переписи населения Российской Империи 1897 г. Приморской области. Так, в 1897 г. иностранное население азиатского происхождения во Владивостоке составляло 43,5%, до Русско-японской войны варьировалось от 25-45% населения города. К 1903 г. в городе официально проживало 1158 японских подданных. Стоит отметить, что многие агенты могли приезжать с паспортами иных государств, маскируясь под китайских, корейских подданных, которых в том году проживало 15927 и 1327 чел. (Ланкина, 2016, с. 45-46). Можно сказать, что массовый приток азиатского населения, отсутствие на многих пограничных пунктах таможенных органов и жандармских управлений как в городах, так и на станциях, упрощенный паспортный досмотр – факторы, облегчавшие японским диверсантам процесс внедрения на территорию Дальнего Востока России и сбор необходимой информации. Участвовавшие диверсии в тылу Российской империи способствовали появлению множества иностранных шпионских сетей.

Агенты маскировались под поваров, торговцев, приказчиков и даже санитаров, что позволяло им свободно перемещаться вблизи военных объектов и собирать сведения без подозрений. Часть японских офицеров действовала как инспекторы или строители, «устроившиеся работать в качестве строительных рабочих» на линии Транссибирской железной дороги и КВЖД (Вотинов, 1939, с. 38).

Японские агенты активно применяли диверсионные методы, направленные на подрыв транспортной системы России. В подготовке и реализации этих действий использовались как профессиональные шпионы, так и специально обученные офицеры.

Японская разведка еще до начала военных действий направила на территорию России, Маньчжурии и сопредельных государств собственных резидентов, подготовивших почву для будущей агентурной работы. В предвоенные годы район фронта и тыловые зоны русской армии вдоль железнодорожных коммуникаций были разделены на отдельные участки, что позволяло вести систематическое наблюдение за перемещением частей и своевременно получать сведения через разветвленную сеть осведомителей. В каждом секторе руководство осуществлял либо офицер японской разведки, либо опытный агент, прошедший обучение в специализированных школах, располагавшихся в Чинчжоу (Корея), Инькоу и Цзиньчжоу (Маньчжурия) и других пунктах. Такой «смотритель участка» контролировал деятельность подчиненных шпионов, проверял достоверность информации и передавал отобранные данные в центральные органы разведки (Вотинов, 1939, с. 37-38).

Для функционирования агентурной сети использовались значительные финансовые средства. Шпионские группы нередко открывали мелкие торговые заведения – чаще всего хлебные лавки, посетителями которых являлись различные социальные группы, включая военных. Здесь в непринужденных разговорах можно было узнать о передислокации войск, а по погоням и форме определить принадлежность вновь прибывших частей. Разговоры обычно начинал владелец заведения, а остальные участники группы выступали в роли приказчиков или рабочих, создававших фон и подслушивавших беседы. Другая распространенная форма разведывательной работы заключалась в маскировке под строительных рабочих: внедряясь в артели, шпионы получали доступ к сведениям о планировке и габаритах укреплений. Нередко ситуация осложнялась излишней беспечностью российского командования: подрядчикам-китайцам передавались чертежи фортов, а охрана стратегических объектов поручалась наемным сторожам из местного населения (Вотинов, 1939, с. 38).

Во время войны японская разведка активно использовала «нейтральную зону», образовавшуюся благодаря заявленному Китаем нейтралитету. Одним из ключевых центров стал город Синьминьтин (Шэньян), где агенты развернули сеть осведомителей и организовали тыловую базу снабжения армии генерала Ноги в период Мукденской операции. Важнейшую роль в этом процессе сыграл местный командир гарнизона полковник Ганзолин (Чжан Цзолин), фактически оказавшийся агентом японской разведки (Вотинов, 1939, с. 41).

Однако зачастую японцам не требовалось прибегать к сложным приемам. В местах скопления военных информация добывалась благодаря беспечности русских офицеров. Так, мукденский вокзал во время стоянки войск превратился в своеобразный «офицерский клуб», где открыто обсуждались планы кампании.

Подобные сведения быстро распространялись в гражданской среде и оказывались в распоряжении противника. Показателен эпизод января 1905 г., когда на вокзале открыто говорили о предстоящем наступлении 2-й армии генерала А. В. Каульбарса 12 числа данного месяца. Информация дошла до японцев, которые даже позволили себе «подтвердить» её, подбросив на русские позиции записку с указанием даты атаки (Вотинов, 1939, с. 42).

Особым местом концентрации агентов стал вагон-ресторан в городе Мукден (Шэньян). Здесь собирались иностранные корреспонденты, военные атташе и многочисленные ординарцы, среди которых было много молодых российских гвардейских офицеров. В стремлении произвести впечатление знанием иностранных языков и осведомлённостью они нередко проговаривались о делах высшего командования. Эти разговоры подслушивались иностранцами и местными жителями, активно сотрудничавшими с японской разведкой. Дополнительную угрозу создавала пёстрая среда торговцев, авантюристов и искателей наживы, стекавшихся в Мукден из разных стран. Особенно многочисленными были китайцы, некоторые из которых уже находились на службе у японцев. Именно это сообщество обеспечивало постоянный приток сведений в японский штаб (Вотинов, 1939, с. 42).

Наряду с агентурной работой японская разведка систематически организовывала диверсии на железнодорожных и телеграфных линиях. Русские войска регулярно задерживали переодетых агентов, действовавших под видом китайцев (монголов) и занимавшихся разборкой железнодорожных путей либо повреждением телеграфной связи. Наиболее яркие эпизоды произошли весной 1904 г. В конце февраля при попытке подорвать железнодорожный мост на линии Харбин – Владивосток были схвачены диверсанты. В начале апреля в окрестностях Харбина задержали двух японских офицеров, замаскированных под тибетских лам, при которых нашли значительные запасы пироксилина, бикфордовы шнуры, динамит и специальные инструменты для раскручивания рельсовых соединений. В конце того же месяца у станции Хайлар пять китайцев пытались заложить пироксилиновые заряды под русский железнодорожный воинский состав, но были вовремя остановлены патрулем. Подобные действия наглядно показывали, что подрывная деятельность японцев носила системный характер и представляла собой постоянную угрозу для функционирования транспортной системы армии (Вотинов, 1939, с. 58).

Таким образом, методы японской разведки в годы Русско-японской войны сочетали хорошо организованную агентурную сеть, использование несерьезности противника, эксплуатацию нейтральных зон, внедрение в социальную и хозяйственную среду, а также систематические диверсионные акции. Всё это превращало шпионаж и подрывную деятельность японцев в мощный инструмент ведения войны, оказывавший серьёзное влияние на устойчивость тыла и эффективность коммуникаций русской армии.

По сведениям современников, японцы вели разведку расположения складов, станций и телеграфных линий, тщательно определяли уязвимые места, где можно было нанести удар. Особое внимание уделялось мостам и туннелям, подрыв которых мог вызвать серьёзные перебои в снабжении войск (Шахновский, 1906, с. 10-15).

В показаниях японского шпиона, потомственного дворянина Игнатия Гейштора приводятся примеры диверсионных планов японской разведки, направленных против ключевых объектов транспортной инфраструктуры России. По его свидетельству, японские офицеры рассматривали возможность подрыва туннеля на Хингане, что должно было привести к серьёзному нарушению железнодорожного сообщения. Для реализации этой задачи использовались агенты-монголы и китайцы, маскировавшиеся под мирных жителей. Кроме того, упоминались группы, направленные через Пекин, Кяхту и Верхнеудинск с целью диверсий на Кругобайкальской железной дороге – одном из важнейших участков сообщения, связывавших европейскую часть России с Дальним Востоком (РГВИА, ф. ВУА, д. 27513, л. 106-108).

И. Гейштор уверял, что японская разведка снабжала своих агентов прокламациями и специальными удостоверениями, позволяющими беспрепятственно проходить через охраняемые районы, что повышало эффективность их действий (РГВИА, ф. ВУА, д. 27513, л. 106-108).

Для противодействия перечисленным угрозам жандармерия и армейская контрразведка применяли комплекс мер, таких как:

- 1) патрули и сопровождение эшелонов. Регулярные обходы и пешие конные патрули повышали вероятность обнаружения подозрительных предметов и лиц вблизи железнодорожного полотна. Жандармы сопровождали военные поезда, проверяли составы и грузы (Вишняков);

- 2) контроль стройбригад и рабочих. На стройках и при ремонте дорог усилили проверку персонала, вводили обязательную идентификацию и регистрацию, особенно когда в составах бригад оказывались иностранцы или подозрительные лица (Никонов, 2022, с. 122-123);

- 3) агентурная работа. Жандармерия совместно с военной разведкой использовала сеть информаторов среди местного населения, железнодорожников и служащих. Информация от таких осведомителей позволяла своевременно выявлять покушения и планируемые диверсии (Деревянко, 2005, с. 307-309);

- 4) аресты и следственные мероприятия. По фактам подозрительной деятельности осуществлялись задержания, обыски и, при необходимости, судебное преследование. Иногда удавалось захватить тайники с подготовленной взрывчаткой и документацией (Деревянко, 2005, с. 392-396).

Несмотря на это, жандармерия испытывала объективные трудности: огромная протяжённость дорог, недостаток обученного персонала, многократное смешение гражданских и военных потоков, многонациональный состав рабочих, – что осложняло проверки и позволяло агентам внедряться в среду строителей и бригад.

Заключение

Деятельность жандармско-полицейских управлений на Дальнем Востоке в 1904-1905 гг. показала как сильные, так и слабые стороны российской контрразведки. С одной стороны, была создана эффективная система наблюдения и пресечения возможных диверсий, с другой – нехватка ресурсов и международные ограничения не позволили полностью обезопасить транспортные артерии.

Эта деятельность осложнялась приграничным положением, слабой заселённостью и угрозой иностранного вмешательства. Контрразведывательные действия активно начали применять к концу войны, создавая агентурный аппарат из рабочих среди местного населения и внедряя своих агентов. Однако этого оказалось недостаточно, чтобы в равной степени противостоять хорошо организованной шпионской сети. К примеру, в районе КВЖД на работах состояло 6 тыс. рабочих китайского, корейского и маньчжурского происхождения, когда жандармов приходилось около 200 человек. На Уссурийской магистрали ситуация складывалась аналогично, недостаток кадров не позволял в полной мере организовать безопасность по всей линии дороги. Проблема также была связана с тем, что система управления дальневосточной территорией начала складываться лишь к концу XIX в. Важную роль играло и то, что российское государство до начала Русско-японской войны создавало благоприятные переселенческие условия на Дальний Восток для представителей стран Азии, многие из которых получали гражданство, что усложняло работу жандармским управлениям.

Опыт, полученный в ходе войны, был учтен при реформировании спецслужб в последующие годы и лег в основу создания более совершенной системы контрразведки в регионе.

Перспективы дальнейшего исследования видятся в более детальном изучении архивных материалов о конкретных операциях японской разведки и контрразведывательных мероприятиях жандармских управлений, а также в сравнительном анализе опыта безопасности на разных участках Транссибирской магистрали.

Материалы исследования | Research materials

1. Игнатъев А. А. Пятьдесят лет в строю. М.: Воениздат, 1986.
2. Краткий систематический свод действующих законоположений и циркулярных распоряжений, относящихся до обязанностей чинов Губернских Жандармских Управлений по наблюдению за местным населением и по производству дознаний / сост. В. И. Добряков. СПб.: Типография Штаба Отд. корп. жанд., VI, 1903.
3. Куропаткин А. Н. Русско-японская война, 1904-1905: итоги войны / под ред. Н. Л. Волконского. СПб.: ООО «Издательство «Полигон»», 2002.
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.12.2025 №3871-п. <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202512220024?ysclid=ml77s27nrd701214182&index=1>
5. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. ВУА.
6. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 497.
7. РГИА ДВ. Ф. 493.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание XIII. 1893. <https://old.runivers.ru/lib/book3139/10007/?ysclid=mlzydbxr7w331459435>
9. Положение о корпусе жандармов от 9 сентября 1867 г. <https://constitutions.ru/?p=7632&ysclid=mknjt171kl64388230>
10. Сборник договоров России с Китаем. 1689-1881 гг. / изд. Д. Пещуров. СПб.: М-во ин. дел, 1889.
11. Шахновский И. К. Очерк деятельности Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи в период минувшей Русско-Японской войны (1904-1905 гг.). СПб.: Типо-литография «Энергия», 1906.

Источники | References

1. Васильев И. И., Зданович А. А. Защита военных и государственных секретов в России до начала XX в. // Труды Общества изучения истории отечественных спецслужб. М.: Кучково поле, 2007. Т. 3.
2. Вишняков О. В. Российские пограничники в вооруженных конфликтах на Дальнем Востоке (конец XIX – начало XX в.). <https://www.abirus.ru/content/564/623/626/632/748.html>
3. Вотинов А. Японский шпионаж в Русско-японскую войну 1904-1905 гг. М.: Воениздат, 1939.
4. Деревянко А. И. «Белые пятна» Русско-японской войны. М.: Эксмо; Яуза, 2005.
5. Зорихин А. Г. Роль военной разведки Японии в поражении русской в русско-японской войне 1904-1905 гг. // Ежегодник Японии. 2017. № 46.
6. Коробченко А. И., Синиченко В. В. Паспортно-визовые правила и правовое положение иностранцев на Дальнем Востоке России в конце XIX – начале XX в. // Восток (ORIENS). 2009. № 6.
7. Ланкина Ю. С. Социокультурное развитие юга Приамурского генерал-губернаторства в 1884-1913 гг.: дисс. ... к. ист. н. Хабаровск, 2016.
8. Никонов К. О. Деятельность железнодорожной жандармерии на дальнем востоке российской империи (1893-1917 гг.): дисс. ... к. ист. н. Хабаровск, 2022.

9. Соколенко А. В. Взаимодействие ведомств и органов Российской империи в борьбе со шпионажем в Приамурском генерал-губернаторстве до начала Русско-Японской войны 1904-1905 гг.: особенности и проблемы // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 3 (65).
10. Старостенков Н. В. Железнодорожные войска России / под ред. Г. И. Когатько. М.: Евросервис-СВ, 2001. Кн. 1. На службе Российской империи: 1851-1917.
11. Христофоров В. С., Погоний Я. Ф., Виноградов В. К., Зданович А. А., Аверьянов К. А. Лубянка: Из истории отечественной контрразведки. Изд-е 3-е, доп. М.: Изд-во Главархива Москвы: Московские учебники и Картолитография, 2007.

Информация об авторах | Author information



Осипов Константин Дмитриевич¹

¹ Дальневосточный институт управления и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Хабаровск



Konstantin Dmitrievich Osipov¹

¹ Far Eastern Institute of Management and Public Administration under the President of the Russian Federation, Khabarovsk

¹ osipov.kos2000@ya.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 19.11.2025; опубликовано online (published online): 23.03.2026.

Ключевые слова (keywords): жандармские полицейские управления; Русско-японская война 1904-1905 гг; Дальний Восток; безопасность железнодорожных коммуникаций; выявление шпионских сетей; gendarmerie police departments; Russo-Japanese War of 1904-1905; Far East; railway communications security; detecting spy networks.