



УДК 342.553:355.69:355.483(571.6)(045)

**Роль Приамурского генерал-губернатора  
Н. Л. Гондатти в обеспечении безопасности  
транспортных перевозок на Дальнем Востоке России  
в период Первой мировой войны.  
Август (июль) 1914 г. – март 1917 г.**

А. В. Соколенко

*Тихоокеанский государственный университет, г. Хабаровск*

**Аннотация.** С началом Первой мировой войны российские порты западной части Российской империи, кроме Архангельского порта, оказались блокированы и роль портов восточной окраины империи в поставках грузов для военных нужд с Японии и Северной Америки резко возросла. Одним из важнейших направлений деятельности Приамурского генерал-губернатора Н. Л. Гондатти в период Первой мировой войны являлось обеспечение безопасности Владивостокского порта и железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока России, так как в условиях военных действий резко возросла угроза совершения вражеской разведкой различного рода диверсий с целью нарушения регулярного снабжения российской армии и флота.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, иностранная разведка, Приамурский генерал-губернатор, взаимодействие, Владивостокский порт, железные дороги.

Первая мировая война внесла кардинальные изменения во все без исключения сферы жизнедеятельности русского Дальнего Востока. Вся экономика региона была перестроена на военные нужды. Для дальневосточных властей этот период оказался сложнейшим в истории Приамурского края. С началом войны на Приамурском генерал-губернаторе Н. Л. Гондатти лежала обязанность организовать деятельность всех подведомственных органов местного управления и учреждений края и мобилизовать все имеющиеся силы и средства на решение задач, обусловленных сложившейся обстановкой военного времени.

С началом боевых действий на Балтийском и Черном морях российские порты, имеющие выход в эти моря, оказались блокированы противниками России в Первой мировой войне. В связи с этим резко возросло значение Архангельского и Владивостокского портов. Через Владивостокский порт осуществлялись прием и отправка по Уссурийской, Амурской, Китайско-Восточной железным дорогам и далее на фронт поступавших из США и Японии грузов и товаров для нужд русской армии и флота. Для дальневосточных органов местного управления и безопасности обеспечение беспере-

бойности доставки грузов на театр военных действий являлось стратегически важной задачей [1, с. 15].

Как отмечают исследователи, с началом Первой мировой войны усилилась активность германской разведки в Китае. Используя нейтралитет Китая в войне, Германия развернула здесь широкомасштабную антироссийскую деятельность. Согласно специальному разработанному плану разведывательная деятельность германских спецслужб в Восточной Азии включала в себя сбор сведений об экономическом положении и состоянии русских вооруженных сил; создание условий для обострения отношений России с Китаем с целью удержания русских войск в местах дислокации на Дальнем Востоке и недопущения их переброски на фронт; срыв поставок на фронт, для чего планировались диверсии на российских железных дорогах; содействие побегам военнопленных из мест содержания за границу, в том числе с помощью шаек хунхузов; осуществление враждебной пропаганды (слухи, дезинформация, публикация в средствах массовой информации ложных и вымышленных данных и т. п.) и мн. др.

Важно отметить, что российской разведке, контрразведке и дипломатии удалось получить ценные сведения о центрах германской разведки в Китае, о ее организации, формах и методах разведывательно-подрывной деятельности против России и предупредить об этом сибирские и дальневосточные гражданские власти, а также штабы Иркутского и Приамурского военного округов. Это дало возможность и тем и другим сориентироваться в сложившейся обстановке и поставить в известность об этом уже все местные власти. В целом взаимообмен сведениями о той или иной деятельности германской разведки против России между представителями российской власти в Поднебесной, да и в других странах, таких, например, как Сингапур и США, с властями в Сибири и на Дальнем Востоке России был хорошо налажен. Одновременно с этим сибирские и дальневосточные гражданские, судебные, военные власти и руководство органов безопасности по полученным сведениям о деятельности неприятельской разведки держали между собой регулярную связь [см., например: 3, л. 1–15; 4, л. 2–4 об., 6–15, 24–37, 42–44, 46–47, 68–69, 80–80 об.; 5, л. 53–54 об., 56, 59–60, 64–65 об.; 21, л. 197–201, 368–373; 22, л. 91–93, 140–141 об., 165–167 об.].

Значительное внимание в отечественной историографии уделено деятельности диверсионно-шпионско-подрывной организации в Китае «Гунвей-туан» («Общество нерушимой охраны»), организованной немецким консульством в Мукдене из китайцев и корейцев. Однако эта организация не была единственной. Было много и других, что подтверждается архивными документами из фонда Главархива СССР и материалами исследователей [4, л. 1–5; 5, с. 53; 25, л. 2–11]. Как отмечает Н. В. Греков, несмотря на обширность территории, на которую должна была распространить свою деятельность «Гунвей-туан»: Маньчжурия, Монголия, Сибирь и Приамурье, – все же главным районом действий организации были Северная Маньчжурия и русское Приморье. Историками отмечается, что в 1915 г. (здесь и далее все даты даны по старому стилю. – А. С.) благодаря русской разведке в Китае

существование «Гун-вей-туан» было выявлено практически на начальном этапе ее организации, что дало возможность достаточно успешно действовать против нее железнодорожному полицейскому управлению КВЖД и пограничникам Заамурского округа ОКПС в Северной Маньчжурии, а приморским властям и органам безопасности подготовиться к встрече диверсантов из этой организации. В то же время если меры, которые принимались начальником железнодорожного полицейского управления КВЖД полковником Л. Я. Горгопой против «Гун-вей-туан», описаны довольно подробно в имеющихся публикациях, то о мероприятиях русских властей в Приморье, кроме общих сведений о готовности бороться с деятельностью германских разведывательно-диверсионных групп, в том числе и с «Гун-вей-туан», не сказано практически ничего [см.: 1, с. 114; 2, с. 118–119; 12, с. 289–291, 297–301; 16, 122–133]. Однако остановиться на этом очень важно, чтобы раскрыть механизм и уровень взаимодействия дальневосточных органов власти и органов безопасности в борьбе с деятельностью германской разведки на Дальнем Востоке в период Первой мировой войны.

Русская дипломатия в Китае и разведчики, получив еще в начале 1915 г. сведения о существовании «Гун-вей-туан», немедленно оповестили об этом ГУГШ, штабы Заамурского округа ОКПС, Приамурского, Иркутского и Омского военных округов, Управляющего КВЖД, коменданта крепости Владивосток, Приамурского и Иркутского генерал-губернаторов. О существовании шпионско-разведывательно-диверсионных организаций, в частности «Гун-вей-туан», различных групп и отрядов, организованных немецкой разведкой в Китае, был поставлен в известность командующий Сибирской флотилией, об этом же были предупреждены местные губернаторы и органы безопасности для принятия необходимых мер противодействия. Начальник Хабаровского КРО, получив сведения о «Гун-вей-туан», лично передал имеющийся у него материал на эту организацию заведующим разыскным пунктам в Приамурском генерал-губернаторстве [3, л. 3–13 об.; 17, л. 12, 16–19 об.; 19, л. 58–61 об.].

Ввиду угроз, исходивших со стороны германских шпионско-диверсионных организаций в Китае, в том числе «Гун-вей-туан», различных злоумышленников и подозрительных лиц, возникла крайняя необходимость обеспечить надлежащим образом охрану железнодорожных коммуникаций, подъездных железнодорожных путей, территорию порта и тех грузов, которые поступали во Владивостокский порт для военных нужд. В связи с этим по согласованию с Приамурским генерал-губернатором Н. Л. Гондатти и временно командующим войсками Приамурского военного округа генерал-лейтенантом С. С. Саввичем во Владивостоке под председательством коменданта крепости в апреле и в октябре 1915 г. прошли совещания, в которых приняли участие должностные лица от различных учреждений и ведомств. В частности, на первом совещании присутствовали командующий Сибирской флотилией контр-адмирал М. Ф. фон Шульц и командир Владивостокского порта контр-адмирал П. В. Римский-Корсаков, а на втором – начальник ЖПУ УЖД полковник А. Н. Меранвиль-де-Сент-Клер.

По итогам работы указанных совещаний были разработаны меры по усилению контроля за движением судов по рейду Владивостокского порта. Решено было организовать на входе во Владивостокский порт особый бон с открывающимися воротами для прохода судов. Одновременно с этим был введен ряд требований, обеспечивающих точный учет прибывающих в порт и уходящих из него судов, с подробным их осмотром на учрежденной с 27 мая 1915 г. внешней брандвахте<sup>3</sup> в бухте Улисс и сохраненной внутренней брандвахте на ее постоянном месте у м. Чуркин. Также вводилась усиленная охрана портовой территории и железнодорожной станции Владивосток путем ежедневного наряда дозоров от войск в помощь портовой полиции и жандармерии. Причем порядок охраны и обязанность воинских чинов, призванных для охраны, были определены особыми инструкциями, утвержденными комендантом крепости. Инструкции устанавливали организацию, порядок подчинения чинов военно-полицейской службы и взаимодействие их с другими структурами, обеспечивающими безопасность в районе порта и вокзальной территории [см.: 9, л. 27–31; 17, л. 23–48 об.].

В ноябре 1915 г. Н. Л. Гондатти лично ознакомил командующего войсками Приамурского военного округа генерала от артиллерии А. Н. Нищенкова с положением дел во Владивостокском порту. Более того, для окончательного выяснения всех вопросов, относящихся к обеспечению безопасности в порту, под председательством Н. Л. Гондатти было проведено особое совещание чинов крепостной, железнодорожной и портовой администрации, в котором приняли участие генерал А. Н. Нищенков и председатель правления КВЖД тайный советник А. Н. Вентцель. Как отмечал Н. Л. Гондатти, подобные же совещания по вопросам усиления мер охраны полосы железнодорожного отчуждения станции Владивосток с мысом Эгершельда и береговой территории торгового порта были организованы во Владивостоке председателем Правления КВЖД тайным советником А. Н. Вентцелем и Особым комитетом при Уссурийском отделении КВЖД.

Здесь нужно сказать, что согласно утвержденному императором Николаем II 14 декабря 1905 г. указу № 27043 «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах», при объявлении на военном положении определенной местности железная дорога или ее часть, которая пролегла по этой местности, поступала в распоряжение Особого комитета при управлении данной железной дороги. Вообще указ от 14 декабря 1905 г. являлся ответом на усилившееся в это время революционное и забастовочное движение на железных дорогах и позволял вводить чрезвычайные меры охраны на желез-

---

<sup>3</sup> Брандвахта – это сторожевое судно на рейде, в порту или в устье реки, предназначенное для наблюдения за выполнением судоходных правил, регулирования и учета движения судов и других плавучих объектов. С него посылали наряд на шлюпках или катерах для осмотра судов, приходящих в порт и отходящих из него. Такой осмотр делался во избежание заноса заразы, завоза контрабанды, выявления лиц, скрывающихся на судне и пытающихся незаконно проникнуть на территорию государства. Кроме того, брандвахтой называли людей, несущих караульную службу на таких судах, а также выставляемые посты на берегу или на судне для наблюдения за пожарной безопасностью в районе порта.

ных дорогах. Положения указа изначально были направлены на борьбу с устранением внутренних угроз для деятельности железных дорог империи. Особый комитет учреждался распоряжением Министерства путей сообщения. В состав Особого комитета входили начальник (управляющий) железной дороги, он же являлся председателем данного комитета, заведующий передвижением войск и начальник жандармского полицейского управления соответствующей железной дороги. Двое последних вместо себя могли назначать, в случае невозможности участия в заседании комитета, других должностных лиц от своего учреждения. В соответствии с упомянутым указом при объявлении той местности, по которой пролегает железная дорога, на военном положении или в положении чрезвычайной охраны, Особый комитет этой дороги подчинялся местному генерал-губернатору или же лицу, на которого возлагались права главноначальствующего в полосе отчуждения железных дорог. В свою очередь руководил деятельностью всех особых комитетов на линиях железных дорог Главный комитет по охране железных дорог, действующий при Министерстве путей сообщения, в составе начальника Управления железных дорог, начальника Управления военных сообщений и начальника штаба Отдельного корпуса жандармов.

С началом Первой мировой войны, 6 сентября 1914 г. указом Николая II Сибирская, в районе между ст. Боготол и Иннокентьевская, Забайкальская и Китайско-Восточная с ее Уссурийским отделением железные дороги были объявлены на военном положении. Правами главноначальствующего в полосе отчуждения КВЖД с ее Уссурийским отделением согласно этому же указу был наделен командующий войсками Приамурского военного округа, с подчинением ему по принадлежности жандармских полицейских управлений, находящихся в районе, объявленном на военном положении [8, л. 1–2]. Однако важно подчеркнуть, что если изначально функции Особого комитета железной дороги были связаны с устранением угроз внутреннего характера, то в условиях Первой мировой войны обязанности комитета распространились и на принятие мер, направленных на борьбу с внешними угрозами исходящими от разведывательно-диверсионной деятельности неприятеля.

Деятельность Особого комитета при Уссурийском отделении КВЖД в период Первой мировой войны носила регулярный характер (такой же характер постоянной работы в период Первой мировой войны был присущ и Особому комитету Забайкальской железной дороги и КВЖД), но четкой периодичности проведения заседаний комитета не было. Заседания проводились по мере необходимости, в отличие, скажем, от Особого комитета Забайкальской железной дороги, который проводил заседания практически ежедневно [см., например: 6, л. 1а–379 об.]. В период с 3 января 1915 г. по 16 декабря 1915 г. было проведено не менее 11 заседаний Особого комитета при Уссурийском отделении КВЖД. Возможно, на таком неплотном графике заседаний Особого комитета при Уссурийском отделении КВЖД сказывался тот факт, что председателю комитета А. Н. Вентцелю, который был еще и председателем Правления КВЖД, необходимо было вести такого же рода работу непосредственно и в Северной Маньчжурии на линии КВЖД. В

целом круг задач, возложенный на комитет, был достаточно обширен. В их число входило и предупреждение нарушений общественного порядка и безопасности в полосе отчуждения железной дороги. Основные усилия комитета при решении указанной проблемы были направлены на разработку и издание обязательных постановлений в части учреждения особых правил поведения на железной дороге и прилегающей к ней территории в условиях военного положения, инструктивных документов и правил по организации охраны железнодорожных путей и привокзальных территорий, в том числе регулирующих вопросы взаимодействия жандармских чинов, чинов военного ведомства и Министерства путей сообщения при организации охраны железнодорожной инфраструктуры и т. п. Все копии журналов заседаний комитета и другие материалы начальник жандармского полицейского управления Уссурийской железной дороги предоставлял в штаб Отдельного корпуса жандармов [8, л. 1–7; 9, л. 1–43 об.].

Указанными мероприятиями по усилению охраны Владивостокского порта и в целом крепостной территории дело не ограничилось. 28 декабря 1915 г. под председательством врид коменданта Владивостокской крепости генерал-лейтенанта Д. Д. Крылова было проведено Особое совещание по вопросу охраны крепости от воздушных набегов со стороны неприятеля. Кроме того, Н. Л. Гондатти, к которому с начала 1915 г. стали регулярно поступать сведения о расширении деятельности немцев против России на Дальнем Востоке, удалось решить вопрос с организацией внутренней охраны порта силами Владивостокского охранного отделения через целенаправленную работу секретной агентуры. Речь шла о предупреждении возможных попыток диверсий (поджогов, взрывов и т. п.). Особое внимание было уделено районам Торгового порта, бухты Амурского залива и Первой речки, где была организована сборка вагонов, приходящих из Америки. В этой связи главному начальнику Приамурского края удалось убедить министра внутренних дел выделить для усиления 12 жандармских унтер-офицеров, а Управляющего КВЖД – увеличить штат стражников при вагонных мастерских на 30 человек. Кроме этого, начальнику ВОО были выделены дополнительные денежные средства на содержание агентуры для борьбы с иностранной разведкой, причем товарищ министра внутренних дел С. П. Белецкий вообще отдал распоряжение начальнику ВОО не жалеть денег на заведение агентуры [12, с. 300; 24, 16 об. – 18].

18 января 1916 г. Н. Л. Гондатти получил от С. П. Белецкого новые сведения о том, что в Китае немцы при содействии шаек хунхузов и бежавших из Приморской области военнопленных готовят массовое нападение на КВЖД. Начальник штаба ставки Верховного главнокомандующего генерал-адъютант М. В. Алексеев на основании сообщения Белецкого отдал указание о необходимости принять соответствующие меры, причем все виновные должны были предаваться военно-полевому суду [21, л. 197–197 об.]. По этому поводу 16 апреля 1916 г. Н. Л. Гондатти писал председателю Совета министров Б. В. Штюрмеру о том, «что, несомненно, немецкие агенты, находящиеся, делают попытки к прекращению движения военных грузов по

КВЖД. Однако благодаря бдительному надзору и усиленной охране дороги и главным образом тоннелей и мостов их начинания пока результатов не дали» [21, л. 196–196 об.].

Кроме того, как отмечал главный начальник края, были проверены сведения о том, что в китайские города Нингуту и Хулунчень доставляются аэропланы для осуществления налетов на Владивосток и КВЖД и запасы оружия, которые не получили подтверждения. Вместе с тем Приамурский генерал-губернатор указал, что нет никаких оснований и для утверждений, что нападения хунхузов осуществляются под руководством или по указанию главного организационного немецкого бюро в Пекине, а их целью является оказание содействия побегам, так как до этого времени ни местными пограничными властями, ни специально командированными для борьбы с хунхузами экспедициями не было захвачено среди хунхузов ни одного европейца [4, л. 30–37, 43–44; 21, л. 200]. Тем не менее работа в этом направлении продолжалась. По словам Н. Л. Гондатти, особенно тесно по предмету наблюдения за действиями враждебных немецких организаций в Китае он взаимодействовал с императорским посланником в Пекине, который ставил его «в известность о всех заслуживающих внимания проявлениях этих организаций».

Н. Л. Гондатти хорошо понимал, что действия немцев против России на Дальнем Востоке представляют также угрозу для безопасности стратегических объектов инфраструктуры, а следовательно, необходимо было усиливать охрану железнодорожных путей и их инженерных коммуникаций и сооружений (тоннели, мосты и др.) от Владивостока до пределов Европейской России. Непосредственно касаясь Дальнего Востока и Сибири Гондатти неоднократно в 1915 г. сообщал в телеграммах министру внутренних дел о том, что в целях недопущения совершения диверсий на коммуникациях железных дорог особое внимание необходимо обращать на поддержание усиленной охраны на КВЖД, проходящей по территории другого государства, и Забайкальской железной дороге. Также Гондатти указывал на возросшее значение Амурской железной дороги (АЖД), так как в случае повреждения КВЖД АЖД становилась бы единственной артерией, соединяющей Дальний Восток России с западной частью страны, по которой должны были идти грузы, имеющие первостепенное значение для нужд армии и флота. По мнению Гондатти, обеспечить надежную охрану АЖД от разведывательно-диверсионной деятельности иностранной разведки можно было путем охраны дороги воинскими частями, увеличения личного состава железнодорожных жандармских чинов, а также улучшения общей постановки дела охранной разведки по линии дороги. Видимо, это понимал и начальник ЖПУ АЖД полковник К. И. Глиноецкий. В апреле 1915 г. он потребовал от всех начальников отделений Управления предоставить ему подробные доклады о порядке организации на вверенных им участках охраны железнодорожного полотна и всех железнодорожных коммуникаций, численности полицейской и специальной военной стражи и т. п. [23, л. 15].

Внимая просьбам и обеспокоенности главного начальника Приамурского края относительно обеспечения безопасности инфраструктуры Амурской железной дороги, 27 декабря 1915 г. товарищ министра внутренних дел сенатор С. П. Белецкий сообщил Приамурскому генерал-губернатору, что начальнику ЖПУ АЖД было указано принять все меры по охране дороги, а для создания широкой осведомительной агентуры ему же была отпущена 1 тыс. руб. Кроме этого, Белецкий подчеркнул, что об увеличении личного состава жандармского железнодорожного надзора было «сделано соответственное сношение со Штабом Корпуса Жандармов». Однако выделенных ассигнований на содержание секретной агентуры начальнику ЖПУ АЖД не хватало. В январе 1917 г. начальник ЖПУ АЖД просил руководство Департамента полиции увеличить размер аванса, выделяемого на содержание секретной агентуры [7, л. 3].

В целом Н. Л. Гондатти в период Первой мировой войны был организатором и инициатором приведения в жизнь многих мер, направленных на противодействие шпионско-разведывательно-диверсионной деятельности германской и других неприятельских разведок на Дальнем Востоке России. Рассмотренная в статье деятельность Н. Л. Гондатти по организации усиленных мер охраны железнодорожной и портовой инфраструктуры Дальнего Востока России является только лишь одним из многих направлений в сфере обеспечения внешней и государственной безопасности, в реализации которых за время войны главный начальник Приамурского края принимал активное участие до окончания своей деятельности на посту генерал-губернатора в марте 1917 г. В рамках осуществления комплекса мер, направленных в целом на обеспечение государственной безопасности Российской империи на Дальнем Востоке и Сибири в период Первой мировой войны, совместными усилиями гражданской, военно-морской власти и органами безопасности проводился огромный объем работы, где тесное взаимодействие являлось необходимым условием для решения поставленных задач. В частности, благодаря этому до начала 1917 г. удавалось в необходимой степени обеспечить безопасность и бесперебойность доставки с Дальнего Востока России на фронт грузов для нужд российской армии и флота.

#### Список литературы

1. Буюков А. М. Контрразведка в полосе отчуждения КВЖД в начале XX в. // Дальний Восток России: исторический опыт и пути развития региона (Первые Крушановские чтения, 1998). – Владивосток : Дальнаука, 2001. – С. 111–114.
2. Буюков А. М. Становление и развитие русской контрразведки на Дальнем Востоке в начале XX в. // Изв. Рос. гос. ист. архива Дальнего Востока : сб. науч. тр. – Владивосток, 1998. – Т. 3. – С. 108–127.
3. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 11. Д. 91.
4. ГАИО. Ф. 600. Оп. 1. Д. 907.
5. ГАИО. Ф. 600. Оп. 1. Д. 988.
6. ГАИО. Ф. 603. Оп. 1. Д. 26.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 102. Оп. 316. Д. 50 ч. 122 (1916 г.).

8. ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 3633.
9. ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 3895.
10. ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 4409.
11. Греков Н. В. Защита Транссибирской магистрали от диверсий в годы Первой мировой войны // *Вопр. ист.* – 2014. – № 10. – С. 15–30.
12. Греков Н. В. Русская контрразведка в 1905–1917 гг.: шпиономания и реальные проблемы / Н. В. Греков. – М.: Моск. обществ. науч. фонд; Издат. центр науч. и учеб. программ, 2000. – 356 с.
13. Именной Высочайший указ, данный Сенату, утвержденный 14 декабря 1905 г. императором Николаем II № 27043 «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах» [Электронный ресурс] // Рос. национал. б-ка. Полное собрание законов Российской империи: офиц. сайт. – URL: [http://www.nlr.ru/eres/law\\_r/search.php](http://www.nlr.ru/eres/law_r/search.php).
14. Историческая справка о Германской шпионско-диверсионной организации в Китае «Гунь-Вей-Туан» // ГАРФ. Ф. Р-5325. Оп. 4. Д. 198.
15. Кирмель Н. С. Германские шпионы торговали в Сибири швейными машинками «Зингер» // *Воен.-ист. журн.* – 2002. – № 4. – С. 50–55.
16. Киселев Д. В. «Подозрительные немцы»: агенты и военнопленные центральных держав в Маньчжурии в годы Первой мировой войны // *Россия и АТР.* – 2015. – № 2. – С. 121–138.
17. Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 1122. Оп. 1. Д. 301.
18. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 1477. Оп. 1. Д. 70.
19. РГИА ДВ. Ф. 537. Оп. 1. Д. 52.
20. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 4. Д. 814.
21. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 4. Д. 853.
22. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 4. Д. 864.
23. РГИА ДВ. Ф. 800. Оп. 2. Д. 8.
24. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1284. Оп. 194 (1916 г.). Д. 43.
25. Справка о шпионской деятельности немцев на Дальнем Востоке, о шпионско-диверсионной организации «Гун-Вей-Туань» 1914–1918 гг. // ГАРФ. Ф. Р-5325. Оп. 4. Д. 185.

## **The Role of the Priamursky Governor-General N. L. Gondatti to Ensure Transport Security in the Far East of Russia in the First World War. August (July) 1914 – March 1917**

A. V. Sokolenko

*Pacific National University, Khabarovsk*

**Abstract.** With the outbreak of World War II Russian ports of the western part of the Russian empire, except for the Arkhangelsk port, they were blocked and the role of the eastern margin of the Empire port in the supply of goods for the war effort with Japan and North America has increased dramatically. One of the most important activities of the Priamursky Governor-General N. L. Gondatti during the First World War was to ensure

the safety of the Vladivostok port and rail infrastructure of the Far East of Russia, as in war has increased dramatically the threat to commit hostile reconnaissance of various kinds of sabotage to disrupt the regular supply the Russian army and navy.

**Keywords:** Far East, foreign intelligence, Priamursky Governor-General, the interaction, the Vladivostok port, railways.

***Соколенко Артем Васильевич***

*аспирант*

*Тихоокеанский государственный*

*университет*

*680035, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская,*

*136*

*тел.: 8(4212) 73-40-08*

*e-mail: forum5022@mail.ru*

***Sokolenko Artem Vasilevich***

*Postgraduate*

*Pacific National University*

*136, Tihookeanskaya st., Khabarovsk,*

*680035*

*tel.: 8(4212) 73-40-08*

*e-mail: forum5022@mail.ru*