АВИЛОВ Роман Сергеевич

канд. ист. наук, научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (г. Владивосток); главный библиотекарь Научной библиотеки ДВФУ (г. Владивосток).
Электронная почта: avilov-1987@mail.ru

«Подробно исследовать пути от урочища Новокиевского в Порт-Артур долинами рек Тумень-ула¹ и Ялу²...»: Экспедиция подполковника В. А. Орановского в Корею и Маньчжурию в 1898–1899 гг. Часть 1

УДК 930:355/359.07

doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-1/26-41

*Корея,
Маньчжурия,
Приамурский военный округ,
военное востоковедение,
разведка,
Русско-японская война 1904–1905 гг.,
Порт-Артур,
В. А. Орановский*

Статья посвящена истории русской рекогносцировочной экспедиции в Корею и Маньчжурию в 1898–1899 гг., проведённой под начальством подполковника В.А. Орановского. В июне 2017 г. удалось разыскать в фондах ОР РГБ итоговый отчёт о её работе, содержащий исчерпывающую информацию. Отряд был послан для изучения пути от урочища Новокиевского до Порт-Артура с целью выяснения возможности переброски русских войск из Приамурского военного округа в Порт-Артур в случае начала войны кратчайшим путем через Корею, а также изучения Корейского полуострова в военном отношении.

Для цитирования:
Авилов Р. С. «Подробно исследовать пути от урочища Новокиевского в Порт-Артур долинами рек Тумень-ула и Ялу...»: Экспедиция подполковника В. А. Орановского в Корею и Маньчжурию в 1898–1899 гг. Часть 1 // Известия Восточного института. 2018. № 1. С. 26–41.
doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-1/26-41

¹ В настоящее время р. Туменная, на большей части течения пограничная между КНР и КНДР, в низовьях – между КНДР и Российской Федерацией. В Российской империи использовалось множество близких по звучанию вариантов транслитерации её названия с китайского и корейского языков на русский: Тумень-ула, Тумынь-ула, Туманган и т.п.

² Пограничная река, определяющая в настоящее время юго-западную часть границы между КНР и КНДР. В Российской империи её название транслитерировалось на русский язык с китайского «р. Ялу» и с корейского «р. Амнокган». В настоящее время, соответственно, р. Ялуцзян или Амноккан.

На страницах «Известий Восточного института» уже ставилась проблема крайне слабой изученности научного наследия русских военных востоковедов, работавших в странах АТР в конце XIX–начале XX в. [3]. И действительно, современное состояние историографии, когда многие русские военные экспедиции в Китай и Корею оказались просто неизвестными российским и зарубежным специалистам, или информация о них ограничивается лишь одной–двумя строчками в специализированных справочниках, где указано, что экспедиция имела место, представляется удручающей. В этой связи единственным способом исправить ситуацию остаётся розыск и постепенное введение в научный оборот материалов об этих экспедициях, достаточно неплохо отложившихся в отечественных архивах и библиотеках.

В рамках данной статьи поставлена цель ознакомить российских исследователей с экспедицией Генерального штаба подполковника В. А. Орановского (рис. 1) в Корею и Маньчжурию в 1898–1899 гг. В широко известном среди специалистов «Сборнике географических, топографических и статистических материалов по Азии» [12] отчётные или какие-либо иные сведения об этой экспедиции не публиковались, и исследователям она практически не известна, хотя представляет огромный интерес не только для военных историков, но и для корееведов. В то же время следует признать, что при резком перекосе современного российского востоковедения в сторону политических наук, случаи обращения профессиональных востоковедов, в том числе и специалистов по исто-

Рис. 1. Владимир Алоизиевич Орановский. На фото в чине генерал-лейтенанта на должности начальника штаба Варшавского военного округа. 1914 г. Источник: [7, с. 35].

рии Кореи и Китая, к подобного рода материалам остаются большой редкостью.

В июне 2017 г.³ автору посчастливилось разыскать в фондах отдела рукописей РГБ рукописный отчёт об этой экспедиции и ряд сопутствующих материалов, что даёт возможность исследовать как её, так и сами материалы достаточно подробно. Отчёт представляет собой огромный, в кожаном переплёте и твёрдой обложке, рукописный том формата А4 и весом около 7 кг. Переписан писарским почерком, листы исписаны с двух сторон. Карты приложения отсутствуют⁴ (Отчёт о рекогносцировке кратчайших путей соединяющих Порт-Артур с Приамурским военным округом. Составил Генерального Штаба Подполковник Орановский. 1898/9 год. Хабаровск. 976 с. // ОР РГБ⁵. Ф. 68. № 280. М. 6781).

Первая глава отчёта содержит географическое описание пройденной экспедицией местности и её рельеф: важнейшие горные хребты, горы, реки и их притоки, речные долины, леса и т.д. (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 7–414). Вторая глава полностью посвящена характеристике населения Кореи и Маньчжурии, с которым пришлось столкнуться: «распределение населения по национальностям», плотность населения, переселение, язык, религия, «характерные черты и быт населения», «физическое строение», «отношение населения к русским и другим иноземцам», «способность жителей к военной службе», народное образование, населённые пункты, города в Корее,

³ Все последующие даты приведены по юлианскому календарю, т.е. по старому стилю.

⁴ Следует отметить, что отсутствие карт существенно затрудняет соотнесение названий ряда географических объектов, упомянутых в отчёте, с современными.

⁵ ОР РГБ – Отдел рукописей Российской государственной библиотеки.

⁶ 1 дюйм = 25,4 мм.

«корейские города в военном отношении», корейские постройки, селения в Маньчжурии, города в Маньчжурии, китайские постройки (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 414–511).

Третья глава посвящена экономическим вопросам и включает разделы: деятельность населения, земледелие в Корее, «сорта возделываемых хлебов», площади пахотной земли на семью, «общее заключение о возможности собирать запасы в Корее», земледелие в Маньчжурии, сбор запасов в Маньчжурии, мельницы для перемола зерна, скотоводство, корм скота, добыча соли, горные промыслы, прочие промыслы, торговля и монетная система (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 511–558).

Четвёртая глава даёт подробную характеристику путей сообщения на Корейском полуострове по маршруту следования экспедиции (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 558–849).

Пятая глава «Административные подразделения и войска» содержит информацию об административно-территориальном делении Кореи, системе чиновников, корейских войсках, а также административном делении той части Маньчжурии, через которую прошла экспедиция (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 850–872).

Все эти данные, собранные непосредственно на месте русским офицером, а не представленные в письменных китайских или японских источниках, зачастую предвзятых в отношении Кореи этого периода, представляют большую ценность для исследования истории Кореи конца XIX–начала XX в. Подполковник В. А. Орановский был заинтересован прежде всего в получении максимально объективной информации о стране для последующего производства военных расчетов штабом Приамурского военного округа, а затем и Главным штабом Военного министерства, а не в той или иной интерпретации собранных данных в соответствии с политической конъюнктурой, идеологическими или националистическими соображениями.

Изначально отчёт, как и всякая подобного рода работа, сопровождался мощным картографическим приложением, состоящим из карт, кроки пройденной местности и маршрутных съёмок:

«1) Карта 20 вёрст в дюйме⁶, составленная по маршрутам с дополнением распространённых сведений.

2) Карта 40 вёрст в дюйме издания Главного Штаба.

3) Восковка к 20-ти вёрстной карте с обозначением некоторых административных границ и проекта почтового сообщения при помощи казачьих постов между Порт-Артуром и Новокиевском.

4) Кроки местности около Ляо-Мяо.

5) Кроки местности у с. Хоугушанза.

6) Восковка к 20-ти вёрстной карте с обозначением путей, пройденных чинами экспедиции, и сборный лист маршрутов.

7) Маршрутная съёмка топографа Обнорского; маршруты №№ 1–53.

8) Маршрутная съёмка поручика Алексева; маршруты №№ 54–77.

9) Маршрутная съёмка Подполковника Орановского; маршруты №№ 78–95» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. VIII–XIX). Однако выйти на след этих материалов пока не удалось.

Рассматриваемая экспедиция стала одним из многих подобного рода военных мероприятий, имевших место в период 1895–1903 гг.

После Японо-китайской войны 1894–1895 гг., закончившейся полным поражением Китая и *de facto* выходом Японии на мировую арену в качестве кандидата в великие державы, вмешательством трёх держав, включая Российскую империю, в ход Симоносекских мирных переговоров, в результате чего Япония вынуждена была отказаться от притязаний на Ляодунский полуостров с тогда ещё китайской крепостью Порт-Артур⁷ [1, с. 98–104; 2, с. 93–98; 14, с. 191–210; 15, р. 44–47; 16, р. 247–293], которую японские войска в ходе прошедшей кампании первый раз взяли штурмом [15, р. 36–37; 15, р. 197–222], ситуация на Дальнем Востоке изменилась кардинально. С одной стороны, стало очевидно, что к активной экспансионистской внешней политике в регионе перешла Япония, что моментально вывело её в ранг не только потенциальных, но и наиболее вероятных противников России на Дальневосточном ТВД, где раньше больше всего опасались Британской империи и Китая [1, с. 98–107]. Это *de facto* открыло новый этап истории русской армии в регионе [4, с. 311–312, 315–316]. С другой, совершенно неожиданно не только для империи Микадо, но и для командования Приамурского военного округа к активной внешней политике в регионе перешла Россия. Не вдаваясь в подробности этого поворота на Восток, который к настоящему времени изучен сравнительно неплохо [8; 10; 14], отметим лишь, что необходимыми для решительной поддержки избранного курса военными ресурсами Россия, в отличие от Страны восходящего солнца, в регионе не обладала, о чём Николаю II из Хабаровска своевременно докладывали (РГВИА⁸. Ф. 846. Оп. 3. Д. 96. Л. 3–8 об., 12–18; ГА РФ⁹. Ф. 543. Оп. 1. Д. 193. Л. 2–12 об.) [5, с. 40–50]. Отчёт в этом отдавали японская политическая элита, командование Приамурского военного округа, но только не принимавшие решения круги высшей власти империи в Петербурге во главе с Николаем II. Последние, с одной стороны, в лице министра финансов С. Ю. Витте с его идеей строительства стратегической железной дороги (КВЖД), соединяющей Дальний Восток с сердцем империи по территории потенциального противника, Морского министерства с *idée fixe* приобретения незамерзающего порта на Тихом океане и клики А. М. Безобразова с авантюрными проектами – все в разной степени поддерживаемые Николаем II, с другой – в лице военного министра А. Н. Куропаткина, всерьёз опасавшегося возникновения войны в Европе и поэтому категорически выступавшего против усиления русских войск в Приамурском военном округе, которое, по его мнению, неизменно вело к ослаблению империи на Европейском ТВД, очень сильно обострили ситуацию в регионе (ГА РФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 190. Л. 20 об.–21) [1, с. 107–142, 204–208; 8, с. 94–268, 299–318; 10, с. 82–208; 14, с. 221–259].

15 марта¹⁰ 1898 г. в Пекине была подписана конвенция, по которой китайское Правительство уступило Южную часть Ляодунского полуострова с Порт-Артуром в арендное пользование России на 25 лет. В тот же день на кораблях зимовавшей в Порт-Артуре русской Тихоокеанской эскадры стало известно об оставлении его китайским гарнизоном. В связи с этим уже вечером началась высадка на берег русских войск (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 1) [8, с. 319–320; 11, т. 8, ч. 1, с. 37–38; 13, с. 331–337; 15, р. 111–112]. Таким образом, у России появился незамерзающий порт на побережье Тихого океана, который после завершения строительства Транссиба и КВЖД

⁷ В настоящее время г. Люйшунь в КНР.

⁸ РГВИА – Российский государственный архив военно-исторический архив.

⁹ ГА РФ – Государственный архив Российской Федерации.

¹⁰ 27 марта по н. ст.

¹¹ В настоящее время г. Цзилинь в одноимённой провинции КНР.

¹² В настоящее время г. Шеньян в КНР.

¹³ Современный пос. Краскино Приморского края.

¹⁴ С 11 августа 1895 г. по 10 марта 1896 г. в Корею работал Генерального штаба капитан И. И. Стрельбицкий, с 14 октября 1895 г. по 21 апреля 1896 г. – Генерального штаба капитан М. А. Соколов, с 29 ноября 1895 г. по 13 марта 1896 г. – Генерального штаба полковник В. П. Карнеев, с 30 ноября 1895 г. по 17 марта 1896 г. – подполковник В. А. Альфтан, с 10 мая по 20 октября 1896 г. – Генерального штаба капитан С. П. Илинский и с 1 августа по 20 декабря 1896 г. – капитан А. Г. Лубенцов. В результате эти 6 экспедиций прошли 10089 вёрст, сняли 5178 вёрст (в масштабе 1,2, 2 ½, 3, 5 и 20 вёрст в дюйме) и собрали данные о северной части Кореи и путях от Фусана к Сеулу и от Сеула к Гензану и Ычжу. Осенью 1898 г. северную часть Кореи прошла экспедиция ротмистра А. И. Звегинцова и Генерального штаба подполковника барона Н. А. Корфа [6, с. 13–14, 95, 125, 222–223, 229–230; 11, т. 1, с. 160, 766; 12, вып. 69, с. 1–96].

должен был оказаться связанным непрерывным рельсовым путём с Европейской Россией. Одновременно остро встал вопрос: как его оборонять? Особенно с учетом того, что связь его с русскими владениями на Дальнем Востоке, т. е. Приамурским генерал-губернаторством, рассматривалась военными как весьма условная не только до окончания строительства КВЖД, но и после. Военные прекрасно понимали, что коммуникация (не важно, железная это дорога или колёсная), проложенная по территории Китая, т. е. государства в то время постепенно разваливающегося и плохо управляемого, может в любой момент подвергнуться воздействию разного рода неожиданностей, вплоть до полного уничтожения. Последнее и случилось, когда в результате Боксёрского восстания в 1900 г., КВЖД пришлось практически строить заново, т. к. шпалы были сожжены, рельсы – украдены, а насыпи и технические сооружения – частично разрушены [9, с. 199–219].

В этой связи вставал вопрос: как обеспечить непрерывную и оперативную связь Порт-Артура с российским Дальним Востоком в случае начала войны? В неизбежности такой войны среди наиболее образованной части русских офицеров, постоянно служивших в регионе, мало кто сомневался. Даже в отчёте В. А. Орановского, завершённом 1899 г., указывалось: «Важное значение Порт-Артура как по географическому положению, так и по той роли, какую ему предстоит играть в отношении нашего военного флота и в деле развития нашего влияния и нашей торговли на Дальнем Востоке, даёт основание предполагать, что в случае политических осложнений, он явится одним из главных объектов, против которых будет направлена неприятельская вооружённая сила. Выгоды, приобретённые Россией с занятием Порт-Артура и самый факт занятия его нашими войсками, вызывают обязанность защищать его до последней крайности. Можно с уверенностью заранее сказать, что если противник попытается овладеть Порт-Артуром, то решится на такое предприятие только с силами, далеко превосходящими силу гарнизона, и тогда положение этого последнего вследствие изолированности от прочих частей Империи грозит сделаться крайне тяжёлым» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 2–3). А поскольку «ближайшая помощь» Порт-Артуру могла быть направлена только из Приамурского военного округа, отделённого от него обширными пространствами Маньчжурии, то после занятия Квантунского полуострова, «вся полоса местности между ближайшими частями Приамурского военного округа и Порт-Артуром» стала предметом самого живого интереса военного ведомства (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 3).

По имевшимся в штабе Приамурского военного округа, а значит и в Военном министерстве, данным, расстояние от Южно-Уссурийского края до Порт-Артура по дороге через Гири¹¹ и Мукден¹² составляло около 1500 вёрст, причём путь этот был очень длинный, «но лучший из известных нам до настоящего времени». Между тем расстояние по прямой от Порт-Артура до урочища Новокиевского¹³ составляло около 900 вёрст; но о местностях, лежащих на этой прямой, имелись «лишь весьма скудные сведения». При этом если бы оказалось, что там существует дорога, которая «оказалась пригодною для передвижения значительных отрядов», то она сразу приобрела бы огромное значение в деле обеспечения Порт-Артура и поддержания с ним связи (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 4–5).

Вообще, вопросом о современном состоянии Кореи, её армии и путей сообщения командование Приамурского военного округа озабочилось сразу же по окончании Японо-китайской войны 1894–1895 гг. Уже в 1895 г. в эту страну было командировано несколько офицеров Генерального штаба «с целью развить возможно шире знакомство наше с положением дел в Корее, исследовать, по возможности, все важнейшие пути в этой стране и освежить данные, собранные прежними исследователями» [12, вып. 75, с. 1]¹⁴. Однако наиболее крупная экспедиция полковника В. П. Карнеева и поручика Михайлова работала в 1895–1896 гг. на южной части Корейского полуострова¹⁵, прибыв в г. Фусан¹⁶ морем из Нагасаки, а не через север полуострова с территории России [12, вып. 75, с. 1–171].

В результате точных данных о географии северной части Кореи в округе не оказалось. Анализ же имевшихся в распоряжении военных карт и отрывочных сведений указывал на то «обстоятельство, что с этим кратчайшим направлением почти совпадают долины двух больших рек Тумень-Улы (Туманган) и Ялу-цзяна (Амнокган)», а это «давало основание предполагать, что такая дорога может на самом деле существовать и, таким образом, расстояние, отделяющее Порт-Артур от Приамурского военного округа, значительно сократится» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 4–5). Оставалось только проверить эту теорию на практике.

1 октября 1898 г. по распоряжению военного министра генерал-адъютанта А. Н. Куропаткина «для исследования путей соединяющих Новокиевское с Порт-Артуром и пролегающих долинами рек Тумень-Улы (Тумангана) и Ялу-цзяна (Амнокгана)» была отправлена на 6 месяцев специальная экспедиция (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 5–6) в составе поручика 1-го Восточно-Сибирского линейного батальона Алексеева и топографа титулярного советника С. А. Обнорского. В конвой экспедиции были назначены 1 урядник и 5 казаков 1-го Читинского полка Забайкальского казачьего войска (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 937–938). Возглавил её сам заведующий передвижением войск Приамурского военного округа Генерального штаба подполковник Владимир Алоизиевич Орановский (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 5–6), уже успевший к тому времени завоевать известность и авторитет своими исследованиями, проведёнными на прежних местах службы, а именно: путей вдоль афганской границы (1892 г.), русско-персидской границы в пределах Закаспийской области (1893 г.), поездкой в Северо-Восточную Персию для сбора военно-статистических сведений о провинции Хоросан¹⁷ (1894 г.) [6, с. 176–177; 12, вып. 68. С. 1–211]. Примечательно, что подавляющему большинству исследователей он известен отнюдь не как военный востоковед, а как активный участник Русско-японской 1904–1905 гг. и Первой мировой 1914–1918 гг. войн.

В специальной «Инструкции данной Генерального Штаба Подполковнику Орановскому Штабом Приамурского военного округа» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 962–964) экспедиции были поставлены 5 основных задач:

1) Подробно исследовать пути от урочища Новокиевское в Порт-Артур долинами рек Тумень-ула и Ялу, «для составления проекта организации почтового сообщения долинами сих рек от Новокиевского к Порт-Артуру и выяснения пригодности этих путей для войсковых

¹⁵ Экспедиции было дано задание «провести разведки в южной части Кореи, в направлении от г. Фусана до г. Сеула, по восточному побережью, и от г. Сеула по западной стороне полуострова до порта Мокихо, а оттуда вдоль южного побережья на г. Фусан, с тем, чтобы пройти также прямым путем от г. Кон-чжоу или Чен-яжоу на г. Фусан», что она и сделала [12, вып. 75, с. 1, 4–160].

¹⁶ В настоящее время г. Пусан в Республике Корея.

¹⁷ Историческая область в восточной части современного Ирана. Хоросан был самой большой провинцией в стране до разделения на 3 провинции в 2004 г.

¹⁸ Или Фэнхуанчэн.
В настоящее время
г. Фынчэн в КНР.

движений. Желательным является также осветить пути, отходящие от указанной дороги в Южно-Уссурийский край и к побережью Японского моря, с указанием на последних путях наиболее удобных оборонительных позиций, имеющих фронт обращённым к морскому побережью» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 962).

2) Исследовать нижнее течение р. Ялу с точки зрения оборонительной линии, «в предположении наступления противника с юга». При этом, помимо оборонительных свойств самой реки, необходимо было также выяснить, существуют ли пути сообщения вдоль правого берега нижнего течения р. Ялу, и в утвердительном случае исследовать как эти пути, так и пути, отходящие от нижнего течения р. Ялу на запад, в направлении к г. Фын-хуан-чену¹⁸, «в связи их между собой» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 962–963).

3) Произвести подробную рекогносцировку Фын-хуан-ченской позиции со стратегической оценкой её как узла путей от нижнего течения р. Ялу и с тактической оценкой по отношению ко всем этим путям.

4) Рекогносцировать дорогу от г. Фын-хуан-чена до Порт-Артура «как будущий наш почтовый путь и как вероятную операционную линию противника, наступающего от Фын-хуан-чена к Порт-Артуру», с выбором на ней оборонительных позиций для войск Квантунского полуострова (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 963).

5) При рекогносцировке обратить особое внимание на составление подробных карт и графических приложений, «так как имеющиеся в Округе работы, в указанных направлениях совершенно лишены картографического материала» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 964).

6) «При наименовании местных рубежей и пунктов туземными названиями, параллельно сохранять так же и обозначения их принятые на наших картах» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 964).

На проведение экспедиции выделили 5600 р.: подъёмные деньги начальнику экспедиции 300 р., подъёмные деньги 6 казакам 300 р., суточные деньги начальнику экспедиции на 6 месяцев 1260 р., суточные деньги помощнику 900 р., на усиленное довольствие казаков каждому 162 р., на наём переводчиков и проводников 1500 р., на наём перевозочных средств 615 р. и на непредвиденные расходы 363 р. Впрочем, этим расходы не исчерпывались, поскольку состоящий при экспедиции топограф «был рассчитан из остатков сметы на топографические работы, а казаки снабжены кормовыми и фуражными деньгами от полка» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 938).

В действительности, кроме денег, причитавшихся чинам, входящим в состав экспедиции, реальные расходы экспедиции не вполне совпали с запланированными, в том числе и в отношении распределения по статьям. По одним статьям расходы оказались меньше, по другим больше. Всего было израсходовано 2478 р., из которых: на перевозочные средства 997 р., на наём переводчиков и довольствие их лошадей 908 р., на наём проводников 156 р., заплачено за ночлеги 130 р., за переписку отчёта о командировке, чертёжные материалы и пр. 100 р. и на непредвиденные расходы 187 р. (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 939–940).

Окончив все приготовления, экспедиция выступила из урочища Новокиевского 14 октября 1898 г. и в полном составе достигла за 2 перехода левого берега р. Туманган напротив г. Кён-хына¹⁹. Однако

из-за сильного ветра и волнения на реке переправиться удалось только на другой день, причём лошади были пущены вплавь, а двуколка, люди и имущество перевезены на небольшой лодке, которой пришлось для этого сделать до 15 рейсов. В г. Кён-хыне экспедиция оставалась 5 дней, с 17 по 22 октября, которые использовали для рекогносцировки путей вдоль правого берега Тумангана вверх до г. Кейуена и вниз до Красносельской заставы (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 940).

22 октября экспедиция двинулась дальше и 25, пройдя г. Хориенг²⁰, остановилась в с. Одеями, где простояла до 4 ноября. За это время удалось провести рекогносцировку путей от г. Хориенга к г. Пуренгу²¹ и к Кейуену. 4 ноября, выступили к г. Мусану²², куда прибыли 7 ноября и оставались там до 10 ноября, успев за это время провести рекогносцировку двух путей от г. Мусана в г. Кён-шен²³ (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 940–941).

Уже на начальном этапе у экспедиции начались проблемы с обозом, который явно не подходил местности, по которой приходилось двигаться. При выступлении из урочища Новокиевского обоз экспедиции состоял из форменной двуколки, запряжённой одной лошадью, и трёх вьючных лошадей, но с первого же перехода выяснилось, что двуколка при нагрузке в 10–12 пудов²⁴ является слишком тяжёлой даже при небольших подъёмах, несмотря на то, что ездового на ней никогда не было, а лошадь вёл в поводу конный казак. Поэтому пришлось купить ещё одну лошадь и «запрягать в двуколку пару уносом». Однако даже при этих условиях, подъёмы на перевалы между городами Кёнг-хыном и Мусаном «представляли огромные затруднения и требовали помощи всех чинов экспедиции». Таким образом, в экспедиции состояло всего 18 лошадей, из которых 3 были под офицерами, 6 под казаками, 2 под переводчиками, 3 запряжённых в двуколку, 3 вьючных и 1 запасная (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 944–945). С таким обозом экспедиция и дошла до г. Мусана, где её участники впервые попробовали заменить один из вьюков корейской двуколкой, которая вместе с упряжью была куплена всего за 6 руб. и «весьма скоро приспособлена для упряжки лошадей; на такую двуколку, которую сравнительно легко везла лошадь, можно было положить грузу в 1 ½ раза больше, чем на вьюк и таким образом вьюки несколько облегчились» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 945–946).

Выступив из г. Мусана, экспедиция двинулась по дороге на Капсан²⁵, Чанджин²⁶, Катё²⁷, Вивён²⁸, Чхосан²⁹, Пёктон³⁰, Чханшен³¹ и г. Ичжу³², уже нигде не останавливаясь более чем на один день, зато постоянно боролась с проблемой транспорта и бездорожья. Ещё по пути на Капсан, дойдя до с. Санджани на р. Егмень-шу, путешественники узнали, что, по уверению местных жителей, дальнейшее движение на колёсах было невозможно. Тогда была произведена рекогносцировка на 10 вёрст пути, полностью подтвердившая слова корейцев. Не желая, однако, расставаться с двуколкой, В. А. Орановский приказал все тяжести навьючить на верховых лошадей как казаков и переводчиков, так и офицеров, а обе двуколки: форменную и корейскую – попытаться перевезти пустыми. Чины экспедиции должны были совершить переход пешком. Поскольку до следующего селения было 29 вёрст, то ввиду трудности дороги «представляющей лишь пешеходную тропинку проложенную в глубоком снегу, среди густой тайги, не

¹⁹ В настоящее время г. Кёнхын в КНДР.

²⁰ В настоящее время населённый пункт Хверён в КНДР.

²¹ В настоящее время населённый пункт Пурён в КНДР.

²² В настоящее время г. Мусан в КНДР.

²³ В настоящее время населённый пункт Кёнсон в КНДР.

²⁴ 1 пуд = 16,38 кг.

²⁵ В настоящее время населённый пункт Капсан в КНДР.

²⁶ В настоящее время населённый пункт Чанган в провинции Чангандо в КНДР.

²⁷ Вероятно имеется ввиду современный г. Кангё в провинции Чангандо в КНДР.

²⁸ В настоящее время населённый пункт Вивон в одноимённом уезде в КНДР.

²⁹ В настоящее время населённый пункт Чхосан в одноимённом уезде в КНДР.

³⁰ В настоящее время населённый пункт Пёктон в КНДР.

³¹ В настоящее время населённый пункт Чхонсон в КНДР.

³² В настоящее время населённый пункт Ыйджу в КНДР.

³³ Современная
р. Соудушу в КНДР.

³⁴ В настоящее
время населённый
пункт Самсу в
КНДР.

³⁵ 1 верста =
1066,8 м.

было надежды пройти всё расстояние в один день и потому явилась необходимость взять с собой суточную дачу овса на лошадей» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 941, 946–947). В действительности эти 29 вёрст между реками Егмень-шу и Содушу³³, были пройдены за двое суток с ночёвкой в тайге, и переход этот показал, что «даже пустые двуколки по тайге, в глубоком снегу, без дороги следовать не могут. Поэтому для перевозки тяжестей при дальнейшем движении можно было рассчитывать только на вьюки, а двуколки приходилось бросить. Но в виду того, что за городами Самсу³⁴ или Капсаном, можно было надеяться, встретить вновь возможность вести вещи на двуколке, а также, не желая вообще бросать казённого имущества, было решено корейскую двуколку бросить, а форменную разобрать на части и нанять для её перевозки в разобранном виде и вещей, которые везлись до этого в двуколке, вьючных животных» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 947–948). Всего пришлось нанять 7 вьючных животных, из которых 3 лошади и 4 коровы. Собственно под разобранную двуколку потребовалось 3 коровы. Оглобли были брошены, а взяты только железные оковки на концах. С таким вьючным обозом экспедиция проследовала от с. Дерепен до с. Тиссани 153 версты³⁵, сделав их в 7 дней. По выходе к с. Тиссани дорога стала «совершенно хорошей», а так как установился санный, хорошо наезженный путь, то двуколку собирать не стали, а купили корейские волокушки, «вроде саней, на которых жители перевозят хворост, и другие грузы, приспособили их для упряжки лошадьми, а из колёс и других частей двуколки устроили на волокушках платформы, которые послужили для укладки прочих грузов» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 948). Хомуты были сделаны казаками на месте по образцу, купленного раньше китайского хомута. Для укладки всех вещей потребовалось 4 саней, так что дальнейшее движение до г. Ичжу совершалось уже без вьюков. Впрочем, ничего хорошего из этой импровизации не вышло. Уже первый переход с санями до г. Капсана оказался очень неудачен. «Корейские сани оказались настолько непрочными, что они ломались на переходе по крайней мере раз 20, поэтому, придя поздно вечером в г. Капсан, пришлось на другой день дать днёвку и заняться радикальным исправлением саней, которое заключалось в укреплении их вязью из сырого хвороста распаренного на огне. После этого, хотя сани иногда и ломались, но редко и только при падении» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 949).

На пути от г. Чхосана до г. Ичжу экспедиция разделилась: сам начальник экспедиции В. А. Орановский с поручиком Алексеевым и со всем обозом направился по льду р. Амнокган, а топограф Обнорский с одной вьючной лошадью, одним казаком и переводчиком пошли по летней дороге. В г. Ичжу экспедиция собралась в полном составе 31 декабря 1898 г. и, встретив там новый год, оставалась до 16 января 1899 г. Это время пошло на исследование пути от г. Ичжу к г. Фын-хуан-чену, пути от Фын-хуан-чена к г. Чан-де-хэ-коу и пути от г. Чан-де-хэ-коу к деревне Шахедзе вдоль правого берега р. Амнокган. Вместе с тем были исследованы пути, ведущие по левому берегу реки и от г. Ичжу к бродам через р. Амнокган у селений Дихуандон и Егыкори (?), а также дорога, идущая от г. Ичжу вдоль левого берега реки. 16 января экспедиция выступила из г. Ичжу и 28 января без днёвок достигла Порт-Артура, где оставалась до 3 февраля (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 941–942).

От г. Ичжу до Порт-Артура санный пути не было, вследствие чего двуколку собрали обратно и, кроме того, купили за 40 р. китайскую двуколку «облегченного типа в которой возят пассажиров». Каждая из двуколок запрягалась парой лошадей, и в обе помещалось всё имущество экспедиции (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 949).

Впоследствии В. А. Орановский мрачно констатировал в отчёте об экспедиции: «Опыт следования от Новокиевского до Порт-Артура указал, что колёсный обоз в высшей степени стесняет движение; часто в тех местах, где следовало бы экспедиции, для более полной реконгносцировки местности, разделиться на два разъезда, следующих по разным путям, сделать этого было невозможно, ввиду того, что для подъёма двуколки или саней на трудный перевал требовалась помощь всех людей. Если от г. Капсана до г. Ичжу экспедиции удалось пройти без вьюков, то она этому обязана исключительно зимнему времени и замерзшим рекам, когда узкие карнизы, где безусловно ни колёсное, ни санный движение не возможно, обходились льдом по реке» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 950–951).

В обратный путь экспедиция выступила из Порт-Артура 3 февраля 1899 г. и следовала «совокупно» до с. Пхесанза (севернее г. Дакушана³⁶), куда прибыла 11 февраля. Далее она разделилась на две части: подполковник В. А. Орановский с топографом С. А. Обнорским и 4 казаками направились на г. Фын-хуан-чен, Чан-де-хэ-коу, Тай-пин-зау³⁷, Хуан-ин-жень³⁸, Вайцагоу мынза и далее по левому берегу р. Амнокган до г. Самсу, а поручик Алексеев с 2 казаками пошёл на г. Ичжу, Нимбен, Кангё, Хучан³⁹ и также Самсу, где экспедиция должна была 8 марта собраться. Поручик Алексеев прибыл к г. Самсу в срок, но другая группа, будучи задержана на 8 дней болезнью одного из казаков, запоздала, так что экспедиция собралась в Самсу в полном составе только 16 марта (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 942–943).

Характерно, что, несмотря на все предпринятые меры, на обратном пути из Порт-Артура в урочище Новокиевское транспортно-дорожные приключения у экспедиции продолжились. В дорогу была взята только одна китайская двуколка, а число вещей было настолько ограничено, что «являлась возможность при необходимости бросить двуколку, а вещи переложить на трёх лошадей, из которых две были запряжены в двуколку, а одна шла запасной» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 951). С двуколкой экспедиция дошла от Порт-Артура до Дакушана, затем на Фын-хуан-чен, но на этом последнем участке подъёмы на перевалы оказались настолько труднопреодолимыми, что приходилось впрягать трёх лошадей. От Чан-де-чена экспедиция двигалась на Хуан-ин-жень, Вайцагоу мынза, по корейскому берегу р. Амнокган на Самсу и далее на Мусан и Новокиевское лишь с одними вьюками. При этом, следуя берегом р. Амнокган, «после того как одна из вьючных лошадей так неудачно сорвалась со скалистого карниза, идущего высоко над рекой, что её пришлось пристрелить, явилась необходимость заменить её корейской лошастью». Купленная за 19 р. небольшая лошадка вместе с седлом совершила весь оставший путь до Новокиевского совершенно благополучно, неся такой же вьюк, как все остальные лошади (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 951–952).

³⁶ Дакушан или Дагушан – в описываемое время – город на северо-западном берегу Корейского залива при впадении в последний р. Даянхе.

³⁷ Вероятно, современный населённый пункт Тайпиншао в КНР.

³⁸ Вероятно, современный населённый пункт Хуаньжень в КНР.

³⁹ Вероятно, современный населённый пункт Хичхон в КНДР.

⁴⁰ Имеется ввиду перевал через хребет, именуемый в настоящее время Чогюрён.

⁴¹ –28,75 °С.

Выступив из г. Самсу 18 марта, экспедиция «совокупно» следовала только до с. Потацы, где снова разделилась, причём В. А. Орановский с топографом С. А. Обнорским пошёл через Хоханианский перевал, а поручик Алексеев через Чигирёнский перевал⁴⁰, чтобы «24 марта сойтись в г. Мусане и действительно обе части экспедиции почти одновременно вступили в город» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 943). По пути от г. Мусана пришлось вновь разделиться на две группы: одна пошла на г. Хориён по дороге вдоль берега р. Туманган, а другая – по дороге на перевалы Чарён и Бусанлён и вышла на небольшую дорогу из Кён-хына в Хориёне у селения Уензан, поблизости которого оба отряда экспедиции соединились и, уже не разделяясь, двинулись в урочище Новокиевское, куда и прибыли 29/30 марта 1899 г. (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 944, 952).

Ряд вызванных спецификой региона трудностей, с которыми во время пути столкнулась экспедиция, и способы их преодоления заслуживают особого внимания. Они были типичными для Южно-Уссурийского края, Маньчжурии и Кореи, однако совершенно нехарактерными для Европейской России. Это создало огромные трудности уже 4 года спустя, во время Русско-японской войны 1904–1905 гг., когда переброшенные из «коренной России» части и соединения оказались просто не готовы к такого рода проблемам.

Экспедиция выступила из урочища Новокиевского 14 октября и вернулась обратно 30 марта, т. е. рекогносцировка была произведена в самое холодное время года, поэтому огромное внимание в пути пришлось уделить организации ночёвок и защите от холода. Сильные холода начались уже с середины ноября и продолжались до перехода экспедиции на Ляодунский полуостров. Там температура была уже значительно выше, но «дующий почти непрерывно ветер, делал холод пожалуй более ощутительным, чем при 23 градусах мороза по Реомюру⁴¹ в горах Кореи, где узкие долинки благодаря высоким горам являлись защищёнными от ветров» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 952–953). Зимнее время года заставило экспедицию, где только было возможно, останавливаться на ночлег в населенных пунктах, что было классическим способом ограждения нижних чинов от холода и болезней. Однако было несколько случаев, когда приходилось останавливаться под открытым небом. Это уже создавало заметные неудобства: «Холод ночью ощущался очень сильно, и ночи на половину проводились без сна; палаток при этом не разбивали, а зажигали несколько костров вокруг которых укладывались спать» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 953). Участники экспедиции были достаточно хорошо экипированы. Для защиты от холода казаки имели полушубки, а на ногах – суконные портянки и кожаные ичиги, а поскольку суконные портянки недостаточно защищали от холода, то для казаков были куплены «выделанные мягкие мерлушковые шкурки и из них сшиты меховые чулки». Тем же казакам, которые были подвержены простуде, купили меховые жилетки, которые надевались под теплушки. Несмотря на это, в пути приходилось постоянно слезать с лошадей, чтобы движением пешком согреться. «Особенно трудно было вести съёмку; руки коченели в несколько минут, так, что после работы в течение 2–3 минут, приходилось их долго отогревать и приводить в чувство. Тем не менее, к счастью, ни одного случая отмораживания

не было», – констатировал В. А. Орановский (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 953–954).

В то же время без заболеваний, в т.ч. и простудных, не обошлось. Один из казаков заболел при выступлении из Новокиевского, простудившись ещё раньше во время переезда на пароходе от Владивостока до зал. Посьета. Поправился он только через месяц, когда экспедиция была уже в Мусане. В декабре, не доходя до г. Чанджина, на одном из ночлегов, сразу заболело 4 казака, «вероятно также от простуды, так как весь предыдущий день стояла морозная, но туманная погода и дул сильный ветер». Начальнику экспедиции пришлось «дать непредвиденную раньше днёвку во время которой люди всё же не поправились», тем не менее экспедиция пошла дальше, и в пути люди постепенно выздоровели (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 955–956). Впрочем, серьёзных помех деятельности экспедиции простуды, в отличие от более специфических местных болезней, не создали.

«С переходом на Ляодунский полуостров открылись желудочные болезни, которые были очень упорны. При всех этих заболеваниях людям выдавались самые простые лекарственные средства, как то хина, ром к чаю, Боткинские капли или капли Иноземцева» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 956). Случай очень серьёзного заболевания был только один, но стоил экспедиции недели простоя. Уже на обратном пути, на переходе от с. Лицагоу к с. Вайцагоу-мынза, один из казаков почувствовал себя плохо. Тем не менее переход был закончен, и в тот же день члены экспедиции перешли по льду на другой берег р. Амноктан и расположились на ночлег в с. Уначен. К вечеру у больного появился сильный жар и головная боль; на следующий день была дана днёвка, но здоровье казака не поправлялось и «опасаясь, чтобы стоянка на месте не принесла ещё больше вреда, было решено идти дальше; таким образом, было сделано два перехода, но в конце второго казак окончательно не мог сидеть на лошади и пришлось остановиться в д. Масери, в которой оставаться 8 дней; в первый же вечер у казака открылся сильный жар и бред, а слабость была так велика, что он не мог не только встать, но даже и присесть на полу. Простые лекарства, имеющиеся в распоряжении экспедиции, не приносили никакого облегчения. К счастью, в этом селении имелся корейский доктор, к познаниям которого пришлось обратиться. Он стал в течение нескольких дней давать больному лекарства в огромном количестве, после чего жар спал и сознание вернулось, но силы не возвращались, так что больной не мог приподнять ни руки, ни ноги. Так как не было никакой надежды на дальнейшее поправление, а между тем уже 8 дней экспедиция была задержана на месте, было решено на следующий день двигаться дальше. Так как казак больной безусловно не мог ехать верхом, то для него были из прутьев сделаны носилки, на которых он мог удобно лежать, а 4 корейца были наняты, чтобы его нести; таким способом продвинулись на 4 перехода, а затем больной стал поправляться, так что мог уже ехать верхом и только занимался один кореец ему в помощь». В урочище Новокиевское этот казак возвратился уже совершенно здоровым. Несчастных случаев в экспедиции не было (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 956–957). Таким образом, можно констатировать, что проведена она была на достаточно высоком уровне, поскольку несмотря на неизвестную и достаточно специфическую местность, по которой приходилось двигаться в зим-

⁴² 1 сажень = 2,13 м нее время года, экспедиция не только не понесла потерь, но даже не оставила по пути ни одного человека.

Не совсем обычным было решение продовольственной проблемы: «Выступая из Новокиевского, экспедиция не взяла с собой никаких продуктов, а потому все участники её питались исключительно тем, что можно было найти в попутных деревнях или, что удавалось подстрелить на охоте. Единственно, что было взято с собой из Новокиевского, это чай и сахар, да одна бутылка рома, который выдавался только в случае болезни» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 954–955). При этом «наибольшим лишением для казаков» стало отсутствие хлеба, который заменялся просяной или рисовой крупой, а в гористых местностях, где произрастает один только овёс, то овсом (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 955). Вообще, тяжелая хлебозависимость русского крестьянского населения (именно из этого сословия происходило подавляющее большинство нижних чинов) и казаков создавала во время военных действий на азиатских окраинах Российской империи колоссальные проблемы.

Лошади тоже перенесли поход сравнительно хорошо; фуража было всегда много и «ни одного дня лошади не были без овса, ячменя, а где нельзя было их достать, то проса, кукурузы или в Маньчжурии бобовых жмыхов», причем «к чумизевой соломе лошади так привыкли, что когда перешли на сено, то неохотно его ели». Было много случаев падения лошадей с обрывов, иногда очень высоких и скалистых; случались падения и с санными, и с двуколкой, и с вьюками, но все – сравнительно благополучно, за исключением одного, «когда экспедиция следовала карнизом по берегу р. Амнокгана от с. Касальтина к Манпутину; со скользкого карниза сразу оборвались две лошади с высоты не меньшей 10 сажень⁴²; одна из лошадей, казачья, отделалась только наружными ссадинами и ушибами, другая же, вьючная, получила такие поранения, что её пришлось в тот же день пристрелить» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 958–959).

В целом планирование, организацию и проведение экспедиции следует признать вполне удачными. Несмотря на сложные и непривычные для большей части участников климатические условия, отряду удалось не только добраться в холодный сезон от урочища Новокиевского до Порт-Артура, не понеся потерь и выполнив поставленные задачи, но и благополучно вернуться почти тем же путем обратно, доставив все собранные данные. Всего чинами экспедиции было снято 4015 вёрст маршрутной съёмки (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 944). Собранные ей материалы послужили основой для составления описания пути и карты в 20-ти вёрстном масштабе «всей полосы местности отделяющей Порт-Артур от Новокиевска» (ОР РГБ. Ф. 68. № 280. М. 6781. С. 6). Последние очень пригодились русской армии накануне и в годы Русско-японской войны 1904–1905 гг., когда воевать пришлось в том числе и на территориях, пройденных экспедицией В. А. Орановского, о которых до этого ни в Южно-Уссурийском крае, ни в штабе Приамурского военного округа, ни уж тем более в Военном министерстве толком ничего не знали.

Литература

1. Авилов Р. С., Аюшин Н. Б., Калинин В. И. Владивостокская крепость: войска, фортификация, события, люди. Ч. I. «Назло надменному соседу». 1860–1905 гг. – Владивосток: Дальнаука, 2013. 383 с.
2. Авилов Р. С. «Для охранения границ Южно-Уссурийского края сформировать...» История создания и службы регулярной кавалерии на Дальнем Востоке России (1869–1914 гг.). – Владивосток: Дальнаука, 2011. 180 с.
3. Авилов Р. С. Неизвестная экспедиция русского военного отряда в 1896 г. в Китай по материалам «Сибирских воспоминаний» барона А. П. Будберга // Известия восточного института. 2017. № 1. С. 39–51.
4. Авилов Р. С. От Крымской до Гражданской войны: к вопросу о периодизации истории военно-сухопутных сил Российской Империи на Дальнем Востоке (1850–1918 гг.) // European Social Science Journal. 2013. № 2. С. 310–318.
5. Авилов Р. С. Численность войск Приамурского и Варшавского военных округов накануне Русско-японской войны: опыт сравнительного анализа // Новый исторический вестник. 2017. № 1. С. 40–50.
6. Басханов М. К. Русские военные востоковеды до 1917 г. Биобиблиографический словарь. – М.: Вост. Лит., 2005. 295 с.
7. Летопись войны 1914 года. 1914. № 2.
8. Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX–начале XX вв. – СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
9. Нилус Е. Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. Т. 1. 1896–1923. Харбин: Тип. КВЖД, 1923. 690 с.
10. Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. – Л.: Изд-во Лен. вост. инст., 1928. 606 с.
11. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа военно-исторической комиссии по описанию русско-японской войны: в 9 т. Т. 1–9. – СПб.: б. и., 1910.
12. Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. – СПб.: Военная типография, 1883–1914. Вып. 1–87.
13. Сборник договоров и дипломатических документов по делам Дальнего Востока 1895–1905 гг. – СПб.: Тип. А. М. Менделевича, 1906. 763 с.
14. Схиммельпенник Ван дер Ойе Д. Навстречу восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: Новое литературное обозрение, 2009. 421 с.
15. Morse H. B. The international relations of the Chinese empire. Vol. III. 1894–1911. – N.Y., Bombay, Calcutta: Longmans, Green, and Co., 1918. 530 p.
16. Paine S. C. M. The Sino-Japanese War of 1894–1895: Perceptions, Power and Primacy. – N.Y.: Cambridge University Press, 2010. 412 p.

Roman S. AVILOV

Ph. D. (in History), Researcher, Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern branch of Russian Academy of Sciences (Vladivostok, Russia); Chief Librarian, Research Library, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russia).
E-mail: avilov-1987@mail.ru

«To Investigate in Details the Way from Village Novokievskoye to Port-Arthur in Tumen and Yalu Valleys...»: The Expedition of Lieutenant Colonel Vladimir A. Oranovskiy to Korea and Manchuria in 1898–1899. Part 1

UDC 930:355/359.07

doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-1/26-41](https://doi.org/10.24866/2542-1611/2018-1/26-41)

*Korea,
Manchuria,
Priamurye Military
District,
military oriental studies,
military intelligence,
Russo-Japanese War of
1904–1905,
Port-Arthur,
Vladimir A. Oranovskiy*

This article examines the history of the unknown Russian reconnaissance expedition under the command of Lieutenant colonel Vladimir A. Oranovskiy to Korea and Manchuria in 1898–1899. In June 2017 the final expeditionary report was found in the Manuscripts Collection of the Russian State Library. This 976-page manuscript consists of five chapters, includes two appendices, regrettably, without maps, and embraces full information about the expedition. The detachment was sent to investigate the ways from village Novokievskoye to Port-Arthur, in order to explore if it was possible to redeploy the Russian forces from Priamurye Military District to Port-Arthur by the shortest path through the Northern part of Korea in case of war. Another goal was to investigate the Korean peninsula in military terms. The well-appointed expedition that traveled from Novokievskoye to Port-Arthur and backwards in winter, had gathered a lot of information, not only military, but also geographical and ethnographical. Five years later, during the Russo-Japanese War of 1904–1905, this data was very useful.

For citation: Avilov R. S. «To investigate in details the way from village Novokievskoye to Port-Arthur in Tumen and Yalu valleys...»: The expedition of Lieutenant colonel Vladimir A. Oranovskiy to Korea and Manchuria in 1898–1899. Part 1 // *Oriental Institute journal*. 2018. № 1. P. 7–18. doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-1/26-41](https://doi.org/10.24866/2542-1611/2018-1/26-41)

References

1. Avilov R. S., Ayushin N. B., S. 39–51.
Kalinin V. I. Vladivostokskaya krepost': vojska, fortifikatsiya, sobytiya, lyudi. CH. I. «Nazlo nadmennomu sosedu». 1860–1905 gg. – Vladivostok: Dal'nauka, 2013. 383 s.
2. Avilov R. S. «Dlya okhraneniya granits YUzhno-Ussurijskogo kraya sformirovat'...» Istoriya sozdaniya i sluzhby regul'yarnoj kavalerii na Dal'nem Vostoke Rossii (1869–1914 gg.). – Vladivostok: Dal'nauka, 2011. 180 s.
3. Avilov R. S. Neizvestnaya ehkspeditsiya russkogo voennogo otryada v 1896 g. v Kitaj po materialam «Sibirskikh vospominanij» barona A. P. Budberga // *Izvestiya vostochnogo instituta*. 2017. № 1. S. 39–51.
4. Avilov R. S. Ot Krymskoj do Grazhdanskoj vojny: k voprosu o periodizatsii istorii voenno-sukhoputnykh sil Rossijskoj Imperii na Dal'nem Vostoke (1850–1918 gg.) // *European Social Science Journal*. 2013. № 2. S. 310–318.
5. Avilov R. S. CHislennost' vojsk Priamurskogo i Varshavskogo voennykh okrugov nakanune Russko-yaponskoj vojny: opyt sravnitel'nogo analiza // *Novyj istoricheskij vestnik*. 2017. № 1. S. 40–50.
6. Baskhanov M. K. Russkie voennye vostokovedy do 1917 g. Biobibliograficheskij slovar'. – M.: Vost. Lit., 2005. 295 s.
7. Letopis' vojny 1914 goda. 1914. № 2.
8. Lukoyanov I. V. «Ne otstat' ot

- derzhav...» Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX–nachale XX vv. – SPb.: Nestor-Istoriya, 2008. 668 s.
9. Nilus E. KH. Istoricheskij obzor Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi. T. 1. 1896–1923. KHarbin: Tip. KVZHD, 1923. 690 s.
10. Romanov B. A. Rossiya v Man'chzhurii (1892–1906). Ocherki po istorii vneshnej politiki samoderzhaviya v ehpokhu imperializma. – L.: Izd-vo Len. vost. inst., 1928. 606 s.
11. Russko-yaponskaya vojna 1904–1905 gg. Rabota voenno-istoricheskoy komissii po opisaniyu russko-yaponskoj vojny: v 9 t. T. 1–9. – SPb.: b. i., 1910.
12. Sbornik geograficheskikh, topograficheskikh i statisticheskikh materialov po Azii. – SPb.: Voennaya tipografiya, 1883–1914. Vyp. 1–87.
13. Sbornik dogovorov i diplomaticheskikh dokumentov po delam Dal'nego Vostoka 1895–1905 gg. – SPb.: Tip. A. M. Mendelevicha, 1906. 763 s.
14. Skhimmel'pennik Van der Oje D. Navstrechu voskhodyashhemu solntsu: Kak imperskoe mifotvorchestvo privelo Rossiyu k vojne s YAponiej. – M.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2009. 421 s.
15. Morse H. B. The international relations of the Chinese empire. Vol. III. 1894–1911. – N.Y., Bombay, Calcutta: Longmans, Green, and Co., 1918. 530 p.
16. Paine S. C. M. The Sino-Japanese War of 1894–1895: Perceptions, Power and Primacy. – N.Y.: Cambridge University Press, 2010. 412 p.