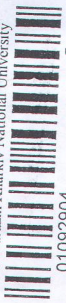


90889

УШАКОВ

ПОДГОТОВКА ВОЕ
ННЫХ СООБЩЕНИЙ
РОССИИ К МИРО
ВОЙ ВОЙНЕ

V.N. Karazin Kharkiv National University

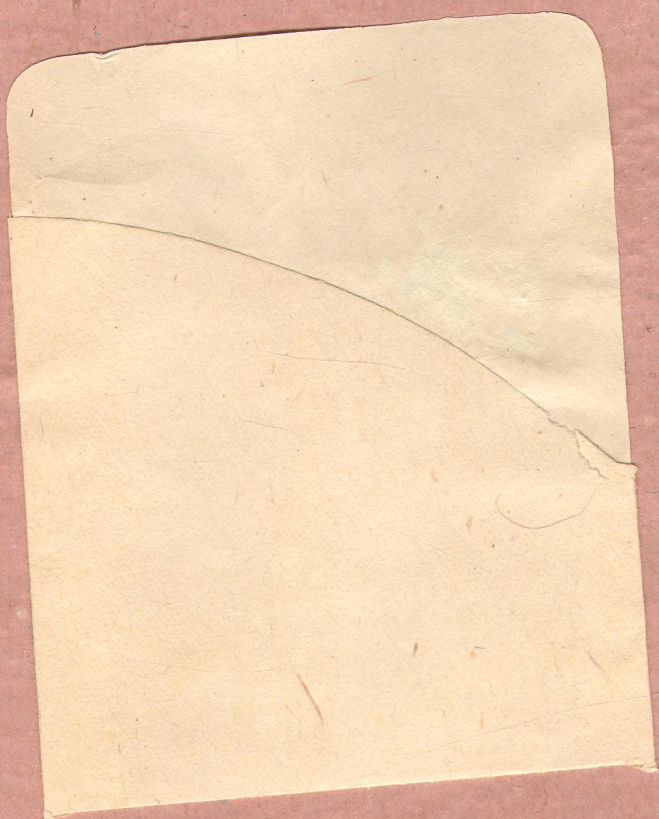


01092904

5

13-1139

15/



К. УШАКОВ

34

ПОДГОТОВКА ВОЕННЫХ
СООБЩЕНИЙ РОССИИ
К
МИРОВОЙ ВОЙНЕ

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА
БІБЛІОТЕКА К.Д.У.
Інв. № 90889

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА
БІБЛІОТЕКА
К.Д.У.
103348

ПРОВЕРЕНО
ЦНБ 1945

Проверено
ЦНБ 1939



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ОТДЕЛ ВОЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1928 ЛЕНИНГРАД

✓ 565

58 64

1933

В. В. В. В.



В, 10. Гиз № 26884/м.
Ленинградский Областлит № 14537.
121/2 л. Тираж 3 000.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Принятые сокращения.....	6
От автора.....	7

ВВЕДЕНИЕ.

Роль отдельных видов транспорта в мировой войне. Краткий очерк эволюции железнодорожного транспорта и взглядов на него.....	9—12
---	------

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Краткий обзор и оценка сети железных дорог России в экономическом и военном отношении. Влияние железнодорожной сети на планы стратегического развертывания.....	13—16
---	-------

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Роль железных дорог при мобилизации и сосредоточении армии. Перевозки русско-японской войны.....	17—19
--	-------

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Органы военных сообщений мирного времени в центре и на местах, ведавшие работой подготовки тыла. Управление военных сообщений Главного управления генерального штаба, Управления окружных начальников военных сообщений, Заведующие передвижением войск. Коменданты станций. Заключение.....	20—26
--	-------

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Франко-русская военная конвенция 1892 г. и влияние ее на железнодорожное строительство России.....	27—29
--	-------

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Краткий обзор железнодорожного строительства средствами казны и частных обществ.....	30—32
--	-------

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Деление сети дорог на тыловые и полевые. Разграничительная линия, главные дороги тылового района: Северные, Пермская, Сызрано-Вяземская, М.-Казанская, Самаро-Златоустовская. Мероприятия Упвосо по улучшению этих дорог.....	33—41
---	-------

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Постройка Мурманской ж. д. Сибирская магистраль, ее провозная способность и задание на перевозки сибирских войск.....	42—45
---	-------

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

Железнодорожная сеть Туркестанского военного округа. Задание на перевозки войск	46—48
---	-------

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

Сеть железных дорог полевого управления. Военное значение магистралей сети и оценка их высшим командованием. Дороги левого берега Вислы. Отрицательное отношение ГУГШ к железнодорожному строительству на левом берегу Вислы. Рокадные линии. Московская окружная ж. д.	49—63
---	-------

ГЛАВА ДЕСЯТАЯ.

Железнодорожная сеть Кавказского театра военных действий. Пропускная способность дорог и задание Военного ведомства	64—67
---	-------

ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ.

Обзор железнодорожной сети Финляндии; особенности ее. Подвижной состав; отличие его от нормального. Местные железные дороги	68—72
---	-------

ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ.

Германская железнодорожная сеть. Сеть железных дорог Галиции и ее оценка в военном отношении	73—82
--	-------

ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ.

Подготовка железнодорожной сети к исполнению массовых перевозок во время войны: подвижной состав; обеспечение ж. д. личным составом; оборудование ж. д. в военном отношении; топливо; воинские приспособления; мобилизационные планы ж. д.	83—91
--	-------

ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ.

Нарушение мобилизационного расписания № 18 частными мобилизациями во время русско-японской войны. Восстановление моб. расп. № 18. Мобилизационное расписание № 19: его преимущества перед № 18; снабжение продовольствием войск в период сосредоточения; соображения по устройству тыла; железные дороги; военные дороги. Мобилизационное расписание № 20; объем работы, выполненной органами военных сообщений.	92—104
--	--------

ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ.

Причины слабости русской железнодорожной сети. Главнейшие недостатки ее. Программы железнодорожного строительства. Заключение	105—120
---	---------

ГЛАВА ШЕСТНАДЦАТАЯ.

Водные пути сообщения. Речная судоходная сеть западной пограничной полосы и роль ее в воинских перевозках: реки Припять и Днепр. Судовая повинность. Морские пути и предположения об их использовании.	121—131
--	---------

ГЛАВА СЕМНАДЦАТАЯ.

Дорожное строительство в России. Стратегические шоссе. Русская сеть шоссе в сравнении с сетью западных государств. Предположения ВВ о развитии сети шоссе. Заключение	132—140
---	---------

Стр.

ГЛАВА ВОСЕМНАДЦАТАЯ.

Грунтовые дороги района полевого управления 141—144

ГЛАВА ДЕВЯТНАДЦАТАЯ.

Полевые железные дороги. Наличные запасы железнодорожного имущества паровой и конной тяги. Расчет потребности в нем 145—148

ГЛАВА ДВАДЦАТАЯ.

Железнодорожные войска после русско-японской войны. Реорганизация железнодорожных войск. Комплектование. Штаты. Обучение. Заключение 149—161

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ПЕРВАЯ.

Этапные войска. Назначение их и устройство. Опыт русско-японской войны 162—166

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ВТОРАЯ.

Обозные войска, их назначение и роль в военное время; организация мирного времени; развертывание по плану № 19. Рабочие войска 167—172

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЯ.

Снабжение армии автомобильным имуществом. Автомобильные войска . 173—176

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТАЯ.

Охрана железных дорог 177—180

Приложения 181

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ.

- ВВ — военное ведомство
ГУГШ — Главное управление генерального штаба.
ГВИУ — Главное военно-инженерное управление.
ГВТУ — Главное военно-техническое управление.
ГИУ — Главное интендантское управление.
ГАУ — Главное артиллерийское управление.
Упвосо — Управление военных сообщений главного управления генерального штаба.
МПС — министерство путей сообщения.
Начвосо — начальник военных сообщений.
Начвосоверх — начальник военных сообщений штаба верховного главнокомандующего.
Начвософронта — начальник военных сообщений фронга армий.
Нэхо — начальник этапно-хозяйственного отдела штаба армии.
З — заведующий передвижением войск.
ЗК — комендант станции.
Желбат — железнодорожный батальон.
Желрота — железнодорожная рота.
Эгуч — этапный участок.
Этбат — этапный батальон.
Этрога — этапная рота.
Авторота — автомобильная рота.
Ж. Д. — железная дорога.
Проп. способность — пропускная способность.
Провоз. способность — провозная способность.
УПС — управление путей сообщений.
Мобплан — мобилизационный план.
Мобрасписание — мобилизационное расписание.
в. о. — военный округ.

ОТ АВТОРА.

Настоящий труд является попыткой обзора работы бывшего Управления военных сообщений Главного управления генерального штаба по подготовке тыла России к мировой войне в части, касающейся устройства военных сообщений армии на европейском театре войны.

Автором взят период после русско-японской войны (с 1907 г.) до объявления мобилизации русской армии в июле 1914 года.

Разумеется, участие в общей работе по подготовке западно-пограничной полосы началось для Управления военных сообщений значительно раньше, но период после русско-японской войны являлся наиболее важным в работе Управления военных сообщений.

В ряду многих недочетов в подготовке страны к обороне эта война указала на слабость железнодорожной сети России, на важность подготовки гужевого транспорта, на недостаточность и неподготовленность войск военных сообщений и на не вполне удовлетворительную организацию их. Эта война истощила неприкосновенные запасы подведомственных Управлению военных сообщений войск и т. д.

Предстояло разрешить ряд неотложных задач. Из них выделялась своей сложностью и трудностью задача по переустройству и развитию железнодорожной сети, без чего надорванная неудачной войной обороноспособность государства не могла быть восстановлена. Второй задачей являлась реорганизация и усиление войск военных сообщений и создание новых специальных частей, как напр., автомобильных и т. д.; третьей — спешное восстановление мобилизационных запасов имущества железных дорог, в том числе паркового (узкоколейных ж. д.), транспортных (обозных) войск, инвентаря, санитарных поездов, продовольственных пунктов и проч.

Были и другие, не менее важные, задачи, наприм., оборудованье западно-пограничной полосы сетью шоссейных дорог и проведение ряда важных законопроектов, способствовавших усилению обороноспособности страны (военно-судовая повинность, автомобильная повинность, повозочная и проч.).

Для разрешения этих задач, в особенности первой, требовались огромные денежные средства, которых в государственном казначействе не было, и это вечное, хроническое безденежье казны наложило отпечаток на всю работу Управления военных сообщений. Последнему предстояло не только изыскание необходимых средств, но и выбор наиболее экономных способов разрешения главнейших

задач. Насколько успешно были разрешены указанные задачи и какие трудности встретило Управление военных сообщений на пути их разрешения, автор излагает в настоящем труде.

Этот труд должен был опираться главным образом на документы архива Управления военных сообщений периода с 1905 по 1914 г. и на архив Начальника военных сообщений штаба верховного главнокомандующего. Но их в московских архивах военного ведомства не оказалось, кроме 2-3 десятков дел Управления военных сообщений периода с 1906 по 1908 г., на которых, конечно, нельзя было обосновать работу, тем более, что деятельность этого управления развернулась в широком масштабе после 1909 г. в связи с реформами Сухомлинова.

Необходимые материалы пришлось искать главным образом среди дел Управления генерал-квартирмейстера Главного управления генерального штаба. Эти розыски, затрудняя и усложняя работу, к сожалению, не всегда были удачны; попытки же найти хотя бы следы дел Управления военных сообщений и начальника военных сообщений штаба верховного главнокомандующего были безрезультатны. Можно предполагать, что архивы эти погибли.

Между тем в них был собран ценнейший материал по предполагававшемуся и фактическому устройству тыла армии, и отсутствие этого материала, конечно, отразилось на полноте разработки некоторых вопросов. Автор позволил себе освещать полнее те вопросы, для которых имелся нужный материал, невольно суживая другие вопросы, всестороннее освещение которых, в силу отсутствия достаточного материала, было затруднительно. Восполнять недостаток документов данными личного опыта 16-летней службы по военным сообщениям в мирное и военное время автор избегал. В результате — неодинаковая полнота и ценность глав.

Главное внимание автора было обращено на железнодорожный транспорт, игравший такую огромную роль в мировую войну. Значение железных дорог в жизни страны так велико, а знакомство с ними и понимание условий их работы даже старшим командным составом старой армии, за малыми исключениями, было столь недостаточно, что автор сознательно детализировал некоторые вопросы, желая дать больший материал для ознакомления с работой железнодорожного транспорта во время войны тем лицам командного состава Красной Армии, которые заинтересовались бы этими вопросами.

Отнюдь не желая придавать своему труду характера учебника, автор руководился главным образом следующим: 1) дать рядовому читателю исходные данные для дальнейшей разработки устройства военных сообщений армии, 2) на примерах прошлого учиться избегать повторения ошибок в будущем.

ВВЕДЕНИЕ.

Роль отдельных видов транспорта в мировой войне. — Краткий очерк эволюции железнодорожного транспорта и взглядов на него.

Роль отдельных видов транспорта в мировой войне. Из всех видов транспорта, обслуживавших русскую армию в мировой войне 1914—1918 гг., преобладающее значение принадлежало железнодорожному транспорту. Грунтовый транспорт по своей работе далеко не достигал того значения, как первый.

Что касается водного транспорта, то его роль, несмотря на обилие водных путей в стране и наличие значительных транспортных средств, была крайне ограничена, во-первых, тем, что направление главных водных путей не совпадало с направлением операций, отчасти же потому, что ГУГШ, считаясь с финансовыми затруднениями правительства, нуждавшегося в огромных средствах для железнодорожного строительства в Сибири, не могло уделить при разработке вопросов подготовки к войне должного внимания даже и тем речным системам, которые могли быть использованы для подвоза в армию части грузов.

В результате те немногие водные пути, которые могли бы облегчить работу ж. д., оказались не подготовленными и потому не вполне работоспособными.

Сильное развитие автомобильного дела в армиях иностранных государств в годы, предшествовавшие мировой войне, не было учтено ГУГШ, почему русская армия, вообще сильно уступавшая противнику в деле снабжения техническими средствами, оказалась на последнем месте и по численности автомобильных войск.

Только что нарождавшийся в русской армии автомобильный транспорт в начале войны играл небольшую роль и стал развиваться, начиная лишь с 1915 г., оставаясь все же в зачаточном состоянии по сравнению с автотранспортом в армиях противника и союзников.

Вот почему в предлагаемом труде вопросам железнодорожного транспорта отведено главное место.

Прежде чем перейти к ознакомлению с устройством всех видов транспорта, обслуживавших русскую армию во время мировой войны, остановимся вкратце на истории развития железнодорожного транспорта, игравшего главную роль в мировой войне в армиях обеих сторон.

Напомним также, как изменялись взгляды военных авторитетов на западе и в России на значение этого вида транспорта в военном деле.

Эволюция
железнодорож-
ного транс-
порта.

Предшественниками железных дорог были „колейные пути“ — деревянные брусья, применявшиеся на западе в рудниках, каменоломнях и пр. задолго до появления паровоза.

В XVIII в. на смену деревянным брусьям появился чугунный рельс, а обыкновенное колесо, для предупреждения схода с рельсов, заменили колесами с закраиной. Повозки (вагонетки) с такими колесами уже не могли более двигаться по обыкновенным дорогам и требовали „железных“ (рельсовых) дорог.

Этим разделением завершилось разграничение понятий о движении по обыкновенным и железным дорогам.

До изобретения паровоза повозки (вагонетки) приводились в движение мускульной силой людей или животных. Вскоре после изобретения Дж. Уатом (1763 г.) паровой машины явилась мысль применить к передвижению повозок силу пара. Попытки эти не удавались вплоть до появления построенного в 1814 г. Стефенсом первого, основанного на силе трения, паровоза, двигавшего повозку со скоростью 9 км в час, что в глазах современников изобретателя было огромным достижением. Спустя 5 лет степенсонский паровоз „Рокет“ тащил уже поезд весом в 19 т со скоростью 22 км в час.

Успехи „Рокета“ повели к дальнейшему развитию железнодорожного дела сначала в Англии, а затем и в других государствах.

Преимущества нового способа передвижения над старым были так велики, открывавшиеся перспективы так заманчивы, что остановиться на достижениях 1829 г. было нельзя, несмотря на препятствия, встречавшиеся изобретателями в поисках лучшего типа паровозов.

Недостатками первого „поезда“ были: малая сила тяги паровоза, незначительная скорость движения и ничтожная грузоподъемность вагончика. Поэтому первые требования к железным дорогам со стороны торговых и промышленных кругов сводились именно к увеличению скорости движения поезда и его грузоподъемности.

Эти требования, постепенно возрастая, привели к конструированию современных нам тяжелых паровозов весом свыше 88 т (без тендера) с большой силой тяги и скоростью движения до 140 км в час.

Техника паровозостроения под давлением торгово-промышленных запросов, улучшая тип паровоза, стала конструировать их уже по назначению (пассажирские, товарные, маневренные и прочие типы паровозов), преследуя попутно и цели экономии в топливе и в воде.

Повышение тяговой силы и скорости движения паровоза

повлекло за собой усиление типа вагона¹ и рельса.² Повысился и вес товарного поезда до 1000 *t* и более, при скорости не менее 30 *км* в час. Одновременно с улучшением двигателя и ростом потребности в железнодорожных сообщениях непрерывно росла и сеть ж. д. земного шара, достигнув к 1914 г. общей длины 1110 237 *км*.³ Значение ж. д. в экономической жизни страны было быстро оценено всеми.

Что касается применения ж. д. в военном деле, то первой воспользовалась их услугами Пруссия в кампанию 1849 г., и затем уже ни одна последующая война в старом и новом свете не обходилась без использования железнодорожной сети воюющими странами.

Германия была первым государством, правильно оценившим огромное значение ж. д. как нового орудия войны и блестяще использовавшим свою железнодорожную сеть в период 1914—18 гг.

Железные дороги по мере своего развития и улучшения способов эксплуатации оказывали все большее и большее влияние: 1) на организацию и численность армии, 2) на мобилизацию и сосредоточение, 3) на независимость войск на театре войны от расстояний, облегчая командованию выполнение оперативных перебросок, 4) на устройство базы и подвоза запасов к ней и т. д.

Все эти положения ясны без доказательств. Ни один момент даже мирной жизни армии не обходится без участия ж. д.

Этот взгляд на ж. д., давно укоренившийся на западе, разделялся и русским генеральным штабом, но задачи, возлагаемые им на ж. д. страны, вследствие слабого развития сети, были значительно уже.

Учитывая колоссальную территорию государства и незначительность по сравнению с ней железнодорожной сети, русский генеральный штаб невольно должен был относиться снисходительно к оценке успешности содействия ж. д. делу мобилизации и сосредоточения армии. Не избалованный в прошлом быстротой мобилизации армии, русский генеральный штаб довольствовался первоначально немногим, находя, например, „удовлетворительной“ скорость мобилизации 1859 г., длившейся почти 6 месяцев.⁴

В 1863 г. мобилизация соответствующими мероприятиями была ускорена и достигнутые в этом отношении результаты были признаны „не оставляющими желать лучшего“.⁵

¹ Грузоподъемность товарного вагона с 2 *t* вначале постепенно дошла в 1890 г. до 15 *t*, остановившись на 16—17 *t* для нормального двухосного вагона и на 30 *t* и 34 *t* для специальных 4-осных американского типа.

² Утяжелением рельс с заменой железа сталью.

³ Стат. Сборник МПС, вып. 141. В 1840 г. длина сети ж. д. земного шара составляла всего 8 640 *км*, в 1860 г. — 108 тыс. *км*, в 1880 — 367 тыс. и т. д.

⁴ Перед кампанией 1859 г. 67 тыс. бессрочно-отпускных собирались около 6 месяцев. Макшеев, „Железные дороги в военном отношении“.

⁵ Эти результаты выражались в прибытии $\frac{2}{3}$ из числа 155 тыс. бессрочно-отпускных в течение 2 месяцев; наиболее скоро мобилизованные войска были готовы через 2 месяца, а последние через 5 месяцев. Макшеев, „Железные дороги в военном отношении“.

Мобилизация 1876 г., при которой воспользовались помощью ж. д., дала уже лучшие по тому времени результаты.¹

Участие железнодорожной сети в русско-японской войне не дало примеров ни быстроты выполнения мобилизации армии, производившейся в особых условиях, ни быстроты переброски больших войсковых масс при условии пользования единственной одноколейной ж. д.

В период, предшествовавший войне, высшие руководители ВВ в России также не задавались широкими целями. Сосредоточение главных сил к 28-му дню мобилизации являлось пределом возможности. Однако, намечавшееся программой 1912 г. усиление сети давало Упвосо надежду выполнить по расписанию № 20 перевозки по сосредоточению к 16-му дню мобилизации, что явилось бы уже огромным успехом русских ж. д.

Надежды Упвосо на ускорение мобилизации и сосредоточения армии путем радикального улучшения железнодорожной сети страны, однако, не осуществились.

Слегка улучшенная после русско-японской войны, но столь же далекая от совершенства, как и до этой войны, железнодорожная сеть России, уже в силу необходимости, по требованию ВВ, стала частично исправляться только с объявлением мобилизации.

К ознакомлению с устройством русской железнодорожной сети мы и перейдем.

¹ Запасные в большинстве прибыли на сборные пункты на 5-й день мобилизации, а войска Европейской России были укомплектованы людьми на 15-й день мобилизации. (Редигер, „Записки по администрации“, 1888 г.)

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Краткий обзор и оценка сети железных дорог России в экономическом и военном отношении. — Влияние железнодорожной сети на планы стратегического развертывания.

Краткий обзор
и оценка сети
ж. д. России
в экономичес-
ком и военном
отношении.

Причина огромного влияния сети страны на развитие народного хозяйства заключается в преимуществах железнодорожных сообщений над всеми другими способами сухопутных сообщений: по скорости передвижения, дешевизне, безопасности и регулярности перевозки железные дороги стоят вне сравнений.

Положительные свойства ж. д. для России, с ее огромными расстояниями и неисчислимыми природными богатствами, имеют особо важное значение.

Бедная числом верст сеть русских ж. д., при всем ее техническом несовершенстве, способствуя росту и развитию экономических сил страны, в последние перед войной годы занимала видное место в доходной смете государства.

По абсолютным цифрам перевезенных грузов и пассажиров работа сети, постепенно усиливаясь после 1908 г., сильно возросла к 1913 г., когда по сети было сделано свыше 416 млн поездо-км, против 381 млн в 1908 г. Из сделанного числа поездо-км. уже в 1908 г. на товарное движение приходилось около 95,6%, на хозяйственное — 3,27% и на долю воинского движения — 1,12%.¹

Эти результаты следует признать очень хорошими, если принять во внимание, что общее протяжение ж. д., находившихся в эксплуатации на 31 августа 1913 г., равнялось всего 69 576 км, из которых 46 883 км эксплуатировались казной, а 22 693 км — частными обществами.

При сравнении числа километров железнодорожной сети, приходившихся на 100 кв. км пространства и на 10 тыс. жителей в России, с подобными же данными соседних государств видим, что по данным 1913 г. приходилось километров железных дорог:

	На 100 кв. км пространства	На 10 000 жителей
Германия	11,7	9,4
Франция	9,4	12,9
Австро-Венгрия	7,0	9,1
Евр. Россия	1,06	4,1

¹ Сборник Министерства путей сообщения, вып. 141-й, и Михайлов, „Эволюция русского транспорта“.

Из таблицы видно, что наличие рельсовых путей в Европейской России на единицу пространства было почти в 11 раз ниже Германии и в 7 раз ниже Австро-Венгрии. Сравнение в этом отношении азиатских владений России давало еще более неудовлетворительные цифры. Кроме того, русская железнодорожная сеть уступала сети ж. д. противника и по числу километров второй колеи. В России двупутные железные дороги составляли около 25—27% длины всей сети, в то время как у противника их было не менее 40%. Ничтожен был и процент дорог местного пользования, составлявший на 1 января 1914 г. менее 3%.¹

Последние перед войной годы отличались большим несоответствием грузооборота на ж. д. с ростом сети. Общеизвестны факты хлебных залежей на ж. д. юго-востока России, затруднения с вывозом донецкого топлива, постоянные „сложения ответственности“ зимой отдельными линиями и узлами, вызывавшие запрещения и ограничения погрузки, трудность выезда из некоторых крупных центров и курортных мест в некоторые периоды года и т. д.

Впрочем, неудовлетворительность обслуживания ж. д. экономических нужд страны была отмечена еще в 1881 г.² В результате несоответствия состояния и роста железнодорожной сети экономическим нуждам страны явилась перенапряженность в работе сети, возрастающая с каждым годом.

Так, в 1901 г. на одну версту (1,06 км) сети в Европейской России приходилось 48,8 пудо-верст, тогда как во Франции — 26, а в Австро-Венгрии — 27,7. К 1911 г. число это в России возросло уже до 63, т. е. на 29%, в 1913 г. до 74, или 50%, в то время как во Франции, например, оно увеличилось всего до 35½, а в Австро-Венгрии до 35,7, оставаясь без изменения ряд лет, при непрерывном росте перенагруженности в России.³

Если к этому прибавить еще техническое несовершенство сети⁴ и слабость парка подвижного состава, то общая картина состояния железнодорожного транспорта России будет достаточно ясна.

К началу войны 1914 г. паровозный парк русской сети состоял из 20 057 паровозов (16 234 товарных и 3 823 пассажирских). Из них на каменном угле около 75%, на нефти 20% и 5% на дровах, что давало на 100 км сети 32 паровоза против 50 паровозов в Германии и 28 в Австрии. Значительная разница в числе паровозов усугублялась еще ветхостью парка русских паровозов, из которых четвертая часть находилась уже в работе от 20 до 50 лет и свыше и только 75% менее 25 лет. Принятый на сети срок службы паровоза в 25 лет показывает, что из всего паровозного парка рабочим можно было считать только ¾ общего числа паровозов. При этом установленный процент больных паровозов

¹ Дороги местного пользования играют не малую роль в экономике страны.

² Комиссией Баранова.

³ Михайлов, „Эволюция русского транспорта“.

⁴ Отсутствие на многих узловых станциях достаточного количества складочных помещений, централизации стрелок, электро-блокировки перегонов, эстакад для ускорения набора топлива, слабая оборудованность мастерских и пр.

возов до войны колебался в пределах от 15 до 17. Уступал по числу и вагонный парк, составляя в 1910 г. всего 8,01 товарных вагонов на версту, против 11,61 вагона в Германии, но превосходил парк Австрии (6,3).

Краткий обзор состояния русской железнодорожной сети в экономическом отношении дает основание считать недостаточной подготовленность ее и в военном отношении. Построение русской сети для обороны границ было неудовлетворительно, так как звенья сети распределялись крайне неравномерно по территории страны. Между тем правильное начертание сети при достаточной ее густоте больше всего влияет на быстроту мобилизации и служит важным условием удобного использования сети для перевозок по сосредоточению. Рассматривая под этим углом зрения железнодорожную сеть одной только Европейской России, мы увидим, что густота ее сильно понижалась к востоку от меридиана Москва — Севастополь, переходя всего в 2 магистрали, являвшихся связью европейской сети с Сибирью.

Число линий, выходявших на фронт устье Немана — устье Дуная, составляло всего 13 (21 колея), тогда как со стороны противника на тот же фронт выходило 32 линии с 46 колеями, т. е. более чем двойное превосходство. При этом против Германии к западу от Вислы (по территории Варшавского в. о.) выводили всего 3 колеи против 10 германских, а к Кракову 4 против 8 австрийских. Если сопоставить эти цифры с техническим несовершенством русской сети и величиной территории, то будет ясно, почему противники могли сосредоточить на русской границе все свои силы между 13-м и 15-м днями мобилизации, в то время как русское командование — только на 28-й день.

В общем к началу мировой войны Россия имела железнодорожную сеть, не удовлетворявшую ни военным, ни экономическим требованиям, бедно развитую, не вполне удовлетворительную по начертанию, а главное, крайне пеструю по пропускной способности отдельных линий и к тому же бедно снабженную подвижным составом, вследствие чего даже небольшая фактическая пропускная способность не могла быть использована.

В несравненно большей степени все сказанное надо отнести к частной железнодорожной сети, отличавшейся наибольшей технической отсталостью и потому еще менее (чем казенная сеть) удовлетворявшей потребностям страны в военном отношении.

Влияние ж.-д. сети на планы стратегического развертывания. После войн 1866 г. и особенно 1870 г. (указавших на значение ж. д. в вопросах сосредоточения армий к границе), а главным образом после образования в 1879 г. тройственного союза, В. В. пришлось при разработке в 1879 г. соображений о планах ведения войны с западными соседями прежде всего учитывать несовершенство и бедность сети русских ж. д.

Это обстоятельство оказывало отрицательное влияние на свободу выбора решения при разработке вопросов стратегического развертывания армии, вынуждая ограничиваться в соображениях

на первое время войны — обороной, а в вопросе военной подготовки — укреплением границ. Так, при разработке плана войны 1880 г. мы приурочили наши первые оборонительные позиции к линиям Немана, Бобра, Нарева и Вислы, связав с ними и наши работы по развитию сети путей сообщения.¹

Начало систематической подготовки западной пограничной полосы как базы относится к 1882 г., с которого началось ежегодное ассигнование средств на постепенное развитие района.

Общая сумма затрат государственного казначейства (только по Варшавскому и Виленскому в. о.) за время с 1882 г. по 1902 г. составляла: 140 млн руб. на крепости, 28 млн руб. — на постройку стратегических шоссе и 143 млн руб. — на устройство стратегических железнодорожных линий (без подвижного состава). Стоимость всей подготовки пограничной полосы составляла около 628 млн руб., из которых только на ж. д. около 310 млн руб.²

К 1883 г. организационные мероприятия и некоторое, хотя и слабое, развитие железнодорожной сети повлекли за собой пересмотр плана 1880 г. и небольшое ускорение сосредоточения: готовность армии как на случай обороны, так и наступления определялась 17 — 29 днями, и только виленская армия замедляла готовность до 35-го, а резерв у Бреста — до 40-го дня.

Такая медленность сосредоточения объяснялась недостаточным развитием ж. д. и отсутствием шоссежных дорог. „Пока дороги на нашем западе не получают необходимого развития, нет плана действий, который мог бы обещать нам сколько-нибудь верный и надежный успех“.³

Пожелания доклада 1883 г. о подготовке во всех отношениях театров войны: Неманского, Вислинского и Волынского осуществлялись постепенно, в зависимости от отпускаемых на это средств. Так, начата была постройка Полесских ж. д., усиливалась провоз. способность других линий, ведущих в районы сосредоточения, намечена сеть шоссежных дорог и пр.

В 1887 г. ген. Обручевым был представлен новый доклад царю, в котором указывалось, что в результате усилий последних лет достигнуты успехи в мобилизационной готовности, но в деле быстроты сосредоточения успехи оказались малыми. Так как рассчитывать на быстрое развитие железнодорожной сети, отвечавшее насущным военно-политическим интересам государства, по соображениям финансовым, оказывалось невозможным, то единственным способом, могущим хоть отчасти восполнить недостаточную подготовку государства в железнодорожном отношении, являлось усиление войск в пограничных округах. Этот принцип и сохранял свою силу до последнего перед войной времени.

¹ Докладная записка на имя в. м-стра Куропаткина, № 161, 1903 г. В. И. Арх., д. № 177485.

² В. И. Арх., № 177485.

³ В. И. Арх., д. № 177486, стр. 71. (Докл. 1883 г.)

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Роль ж. д. при мобилизации и сосредоточении армии. — Перевозки русско-японской войны.

Роль ж. д. при мобилизации и сосредоточении армии. Скорость мобилизации армии, как это видно из I главы, и сосредоточение ее в намеченном районе находятся в большой зависимости от состояния железнодорожной сети страны.

Срок боевой готовности войсковой части определяет возможный день ее посадки для следования в район сосредоточения и влияет на скорость выполнения последнего. Чем быстрее придут запасные со сборных пунктов в части войск, тем скорее „отмобилизуется войсковая часть“ и тем раньше будет готова к походу.

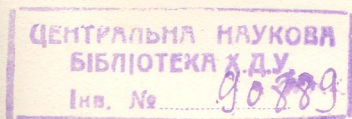
Но прежде чем прибыть в части войск, запасные должны пройти чаще пешком, реже на подводе, из своих сел и деревень к волостным (уездным) сборным пунктам, а оттуда уже отдельным порядком или командами следуют обычно по ж. д., к своим частям. Для этого периода мобилизации густота железнодорожной сети и густота пассажирского движения, а также длина переезда по железной дороге играют важную роль. Главную массу запасных дает деревня,¹ и здесь расстояние от населенного пункта до станции посадки отзывается всецело на сроках прибытия запасных в войска.

2-3 суток пути пешком и даже на подводе до станции посадки из некоторых местностей, в особенности севера и северо-востока России, не говоря уже про Сибирь, составляли в 1914 г. нормальное расстояние.² Районов же, из которых запасный в течение суток мог попасть на сборный пункт, а оттуда в войсковую часть, было очень мало. Только центральный район, промышленные центры и территории Варшавского и части Виленского в. о. допускали эту возможность. Это обстоятельство и было причиной необычайно длинных сроков боевой готовности даже первоочередных частей (7-й, 8-й дни мобилизации). Таким образом, на боевую готовность частей войск сильно влияла незначительная, по сравнению с площадью территории, длина железнодорожной сети государства, выражавшаяся ничтожной цифрой 1,06 км рельсового пути на 100 кв. км пространства в Европейской России.

¹ Крупных населенных пунктов стоянок войсковых частей, в которых призыв обходится без помощи железных дорог, в России было мало.

² Были и уродливые исключения — запасные некоторых уездов Архангельской губернии прибывали на станции посадок на 35-й и 40-й дни мобилизации.

Подготовка России к мировой войне.



Первое использование ж. д. в России для сбора запасных и массовой перевозки отобюрозованных частей, которое могло бы послужить для Упвосо примером в работах по подготовке железнодорожной сети, имело место в войну 1876 — 1877 гг. и хотя и не было удачно, все же дало кое-что поучительное для будущего.

К 1876 г. сеть русских ж. д. равнялась всего 18 882 км.

Большая часть железных дорог того времени по своему направлению удовлетворяла в известной степени торговым потребностям государства, но лишь случайно совпадала с требованиями стратегическими.

По числу и направлению железнодорожных линий, находившихся в эксплуатации в 1876 г., Россия была более подготовлена к войне, чем Турция.¹

Техническая сторона ж. д. оставляла желать лучшего. Недостатки были следующие: почти все дороги были однопутные с плохим полотном и тяжелым профилем пути, требовавшим в зимнее время легких поездов. Водоснабжение было из колодцев, подвергалось случайностям от изменения погоды и часто портилось, угрожая задержкой движению поездов. Станции были мало развиты, с малым числом путей и легко поэтому забивались эшелонами. Запасы топлива были недостаточны и не соображены с потребностью мобилизационного движения. Планы перевозок запасных и мобилизованных частей были составлены для общей мобилизации, а фактически мобилизация 1876 г. была частная; требовалось спешно составлять планы, постепенно дополняя их, причем ряд частей был пропущен. Разработка планов затруднялась трехкратным изменением пунктов высадки войск и состава действующей армии. Войска не были подготовлены к перевозкам по ж. д. Необходимость точного выполнения планов была для них настолько неясна, что очень часто полки опаздывали без причин к пунктам посадок на несколько часов. Не ясна была войскам и особенность массовой перевозки и т. д.²

Этот опыт единовременной массовой перевозки войск на большие расстояния был первым в России, что отчасти объясняет крупные недочеты со стороны органов передвижения войск главного штаба и железнодорожных управлений, которыми сопровождалась эта перевозка. Ж. д. выполнили в данном случае свое задание, но с большим трудом, хотя при более умелом пользовании ими, несомненно, смогли бы дать и лучшие результаты.

В частности ход перевозок был следующий: перевозки запасных начались 5 ноября и продолжались до 12 ноября, когда все воинские перевозки были остановлены. Остановка в передвиже-

¹ Для сосредоточения армии в войне с Турцией на европейском театре могли служить 3 линии и 2 вспомогательных, а именно: 1) Белосток — Брест — Казатин — Жмеринка — Бирзула — Кишинев — Унгени, 2) Москва — Курск — Киев — Жмеринка, 3) Харьков — Елизаветград — Бирзула. Вспомогательными: Вилейка — Бахмач и Москва — Брест. Для сосредоточения на Кавказе — одна линия и две вспомогательных: Москва — Козлов — Воронеж — Ростов — Владикавказ и вспомогательные: Москва — Курск — Лозовая — Ростов и Поти — Тифлис.

² Русско-Турецкая война, том 1-й.

ниях запасных была вызвана переполнением главных линий подвижным составом, шедшим с северных дорог на усиление южных без заранее составленных маршрутов, почему эта переброска и совпала с движением запасных. Для урегулирования воинских перевозок, не меняя плана, они были остановлены на 3 дня. Этот перерыв позволил продолжать движение. Около 20 ноября перевозка запасных закончилась. Наступил второй период — перевозка укомплектованных частей, закончившийся 14 декабря, а тыловых учреждений в конце декабря. Перевозка по сосредоточению шла очень негладко. Во-первых, экстренные поезда главнокомандующего сильно нарушили воинское движение южнее Курска. Затем от порчи водоснабжения на Одесской ж. д. произошла задержка движения и дороги просили о новом перерыве движения на 4 дня. Зная из опыта 12 ноября неудобства остановки перевозок, вопрос этот разрешили снятием 55 эшелонов на участке Жмеринка — Бирзула, составив для них новый план в хвосте прежних перевозок. Было и несколько случаев частных задержек движения от опаздывания частей войск к посадке, но все же ж. д. выполнили огромную по тому времени работу, перевезя 2094 эшелона за время с 20/XI по 14/XII, не считая части грузов снабжения.

Опыт перевозки указал отрицательные стороны подготовки ж. д. и работы органов В. С., а главное отсутствие единого руководства теми и другими, что и было учтено впоследствии.

Перевозки русско-японской войны. Следующий опыт массовых перевозок в 1904 г. был менее поучительным. По состоянию Восточно-Китайской ж. д. военное ведомство могло рассчитывать всего тремя воинскими поездами в сутки,

при пробеге эшелона от Челябинска до Ляояна в течение $21\frac{1}{2}$ суток, а от центра в 30 суток. Подача войск возможна была только частями — до полка в сутки, в то время как противник мог производить высадку по 2-2 $\frac{1}{2}$ дивизии одновременно.

В воинских перевозках участвовала главным образом сибирская магистраль, едва законченная постройкой и разорванная Байкалом. В таких условиях определенного срока доставки войск поставить было нельзя (корпус перевозился в течение месяца).

Таким образом, только на примерах перебросок войсковых масс по опыту русско-турецкой войны пришлось готовить сеть железных дорог Европейской России к мировой войне.

Опыт воинских перевозок 1876—77 гг. указал на отсутствие связи органов министерства путей сообщения в центре и на местах с органами В. С. и как следствие сего — отсутствие руководства со стороны последних работой по подготовке сети ж. д. к войне и управлению перевозками во время войны.

Так как ответственность за целесообразность подготовки сети в военном отношении прежде всего должны были нести органы Упвосо, от правильного устройства и функционирования которых зависела и работа ж. д. во время войны, то к рассмотрению устройства этих органов перед мировой войной мы и перейдем.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Органы военных сообщений мирного времени в центре и на местах, ведавшие работой подготовки тыла. — Управление военных сообщений Главного управления генерального штаба. — Управления окружных начальников военных сообщений. — Заведующие передвижением войск. — Коменданты станций. — Заключение.

Органы военных сообщений мирного времени в центре и на местах.

Вся работа мирного времени по подготовке тыла армии к мировой войне в части, касающейся будущего устройства военных сообщений, велась: в центре — Упвосо, а на местах — в управлениях окружных начальников военных сообщений штабов в.с. (начвосо) и заведующими передвижением войск по отдельным группам железных дорог и водных путей.

Общие указания для своих работ Упвосо получало от начальника генерального штаба.

Окружные начвосо вели свою работу под руководством начальников штабов округов. Что касается 3, важнейшая работа которых в мирное время заключалась в разработке вопросов подготовки ж. д. и водных путей к массовым перевозкам войск и воинских грузов с объявлением мобилизации, то они получали руководящие указания главным образом от Упвосо, а в меньшей части от соответствующих штабов военных округов через начвосо последних.

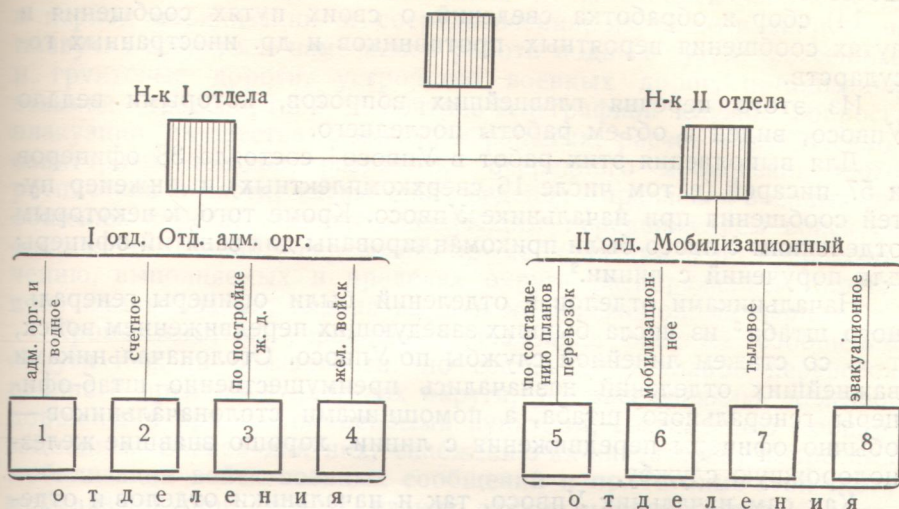
Уже ко времени русско-турецкой войны 1876—77 гг. вопросами перевозки войск и воинских грузов по сети ж. д. ведал особый орган — „Комитет по передвижению войск“, входивший в состав главного штаба,¹ который в 1883 г. преобразован был в „отдел главного штаба по передвижению войск и военных грузов“.

Упвосо. В сентябре 1900 г. „отдел главного штаба по передвижению войск и военных грузов“ был переформирован в „управление военных сообщений главного штаба“. Эта вторая реформа центрального органа военных сообщений в значительной степени приблизила его к той схеме устройства, которая после некоторых изменений в 1903, 1904 и 1906 гг. вылилась в схему устройства „отдела военных сообщений Главного управления генерального штаба“, просуществовавшего до начала мировой войны.

¹ Органами его на местах служили офицеры, заведующие передвижением войск (из офицеров генерального штаба).

СХЕМА УПВОСО В 1906 Г.

НАЧ. УПВОСО.



В виду того, что Упвосо как центральное управление разрабатывало вопросы устройства тыла и военных сообщений в общегосударственном масштабе, не лишним будет рассмотреть предметы его занятий.

Главнейшие вопросы, разработкой которых ведало Упвосо, были следующие:

- 1) подготовка путей сообщения к потребностям военного времени;
- 2) составление совместно с моб. отделом МПС: а) графиков движения поездов военного времени и б) мобилизационных планов ж. д.;
- 3) составление планов перевозки: а) мобилизационных и б) по сосредоточению;
- 4) составление планов устройства в военное время продовольственных пунктов и складов продовольствия и фуража при них;
- 5) установление мобилизационной готовности путей сообщения в связи с мобилизационной готовностью частей войск;
- 6) устройство этапных управлений в военное время;
- 7) организация транспортной службы;
- 8) устройство почтово-телеграфно-телефонной связи в районах военных действий;
- 9) разработка соображений об эвакуации больных, раненых и пленных;
- 10) военно-санитарные поезда с их оборудованием;
- 11) применение для военных целей вспомогательных перевозочных средств;
- 12) учет запасных, состоящих на службе на железных дорогах и в пароходных обществах;

13) составление заключений по постройке новых железных и шоссейных дорог;

14) сбор и обработка сведений о своих путях сообщения и путях сообщения вероятных противников и др. иностранных государств.

Из этого перечня главнейших вопросов, которыми ведало Упвосо, виден и объем работы последнего.

Для выполнения этих работ в Упвосо¹ состояло 38 офицеров и 57 писарей (в том числе 16 сверхкомплектных) и инженер путей сообщения при начальнике Упвосо. Кроме того, к некоторым отделениям Упвосо были прикомандированы для занятий офицеры для поручений с линии.²

Начальниками отделов и отделений были офицеры генерального штаба³ из числа бывших заведующих передвижением войск, т. е. со стажем линейной службы по Упвосо. Столоначальниками важнейших отделений назначались преимущественно штаб-офицеры генерального штаба, а помощниками столоначальников — обычно офицеры передвижения с линии, хорошо знавшие железнодорожную службу,

Как сам начальник Упвосо, так и начальники отделов и отделений в своей служебной деятельности поддерживали тесную связь с соответствующими управлениями МПС.

Начальник Упвосо по должности был: 1) членом совета по железнодорожным делам; 2) членом главного комитета по перевозкам (мирного времени) и 3) членом главного комитета по чрезвычайной охране ж. д. (мирного времени).

Начальнику Упвосо непосредственно подчинялись все заведующие передвижением войск по отдельным группам ж. д. и водных путей, сам же он подчинялся непосредственно начальнику генерального штаба.

Управления окружных начальников военных сообщений. Для разработки всех данных, необходимых для составления окончательного плана устройства военных сообщений каждой из армий, намеченных действующим мобилизационным расписанием к формированию из войск округа, в окружных штабах: Варшавского, Виленского, Киевского, Одесского, Петербургского, Кавказского, Ташкентского, Иркутского, Приамурского и Московского военных округов учреждены были управления начальников военных сообщений. Начальник управления назывался „начальником военных сообщений такого-то округа“.

Управление окружного начвосо состояло из „военно-дорожного“ и „этапного“ отделений. Отделениями заведывали старшие адъютанты (штаб-офицеры генерального штаба).

Ведению начвосо округов подлежал следующий перечень важ-

¹ Приказ военному ведомству 1901 г. № 252.

² В 5-м отделении, например, над планами перевозок и на графиках обычно работало от 10 до 12 человек прикомандированных офицеров от управлений заведующих передвижением войск.

³ Кроме железнодорожного и счетно-тарифного.

нейших вопросов: изучение железнодорожной сети театра военных действий во всех отношениях и намечаемая работа ж. д. в период мобилизации и сосредоточения; изучение водной сети, плавучих средств и намечаемая работа водных путей; шоссейные и грунтовые дороги, устройство военных дорог, организация этапной, транспортной и почтово-телеграфной служб; вопросы эвакуации имущества, больных и раненых, расчет числа военно-санитарных поездов; разработка очередного мобилизационного расписания в части, касающейся ведения управления военных сообщений округа; задания заведующим передвижением войск на составление планов перевозок по мобилизации и по сосредоточению, выполняемых в пределах округа распоряжением окружного командования; охрана ж. д. в мобилизационный период.

Кроме того, на управлении начальника военных сообщений округа лежали обязанности: по составлению планов перевозок военного времени в пределах округа, по заведыванию железнодорожными продовольственными пунктами, составлению мобилизационных планов для них, снабжению их инвентарем, вопросами мобилизации войск военных сообщений и пр. Помимо этой чисто мобилизационной работы, на них лежала и повседневная будничная работа по заведыванию железнодорожными войсками и обозными кадровыми батальонами, где таковые имелись, по снабжению войск и учреждений округа бланками перевозочных документов, отчетность по ним и т. п.

Мобилизационные вопросы, разработанные управлением военных сообщений округа, вместе с таковыми же по части квартирмейстера, принимали форму отчетных работ штабов округов и являлись исходными данными для первых распоряжений командующих армиями с объявлением мобилизации.

Ни один из начвос округов не имел в своем ведении ни одной версты железнодорожных и водных путей, сносаясь по всем вопросам подготовки воинских перевозок с управлениями ж. д. через заведующих передвижением войск, которые ему не были подчинены, так же как не были подчинены и штабу округа.

В свою очередь начвос округов по закону не были подчинены и ни в какой зависимости от начальника Упвос не находились, получая руководящие указания для своих работ по тылу от начальника генерального штаба через начальника штаба округа, а необходимый материал для разработки вопросов железнодорожного и водного транспорта — от заведующих передвижением войск.

Третьим звеном в цепи органов военных сообщений являлись заведующие передвижением войск (3) по отдельным группам железных дорог и водных путей.

Вся сеть ж. д. и водных путей России была разделена на 20 районов¹ по числу 3.

¹ Петербурго-Московский, 2) Петербурго-Рижский, 3) Финляндский, 4) Виленский, 5) Варшавский, 6) Московско-Архангельский, 7) Вязьмо-Уральский, 8) Московско-Смоленский, 9) Минский, 10) Киевский, 11) Харьковский, 12) Ростовский,

Каждый 3 ведал 2-3 железнодорожными магистралями и несколькими второстепенными линиями, общим протяжением от 1½ до 3 тыс. км и более, в зависимости от важности и значения железнодорожных линий, а также некоторым числом речных плесов, совпадавших с районом железнодорожных магистралей.

При постройке какой-либо новой магистрали для участия в изысканиях и наблюдения за постройкой на нее назначался представителем военного ведомства обычно тот 3, в районе коего находилась строящаяся линия. Этим достигалось лучшее знакомство 3 с железнодорожными линиями его района и создавалась гарантия выполнения заданий военного ведомства, данных при разрешении постройки. К сожалению, на постройку линий не стратегических и небольших линий и ветвей, подъездных путей и пр. представители ВВ обычно не назначались в явный ущерб делу.

Местопребывание 3 почти всегда совпадало с местопребыванием управлений ж. д. района, мобилизацией которых он ведал.

Заведующие передвижением войск назначались из штаб-офицеров генерального штаба.¹ В каждом районе по штату был делопроизводитель, несколько человек офицеров для поручений² и 2 писаря.

Вся работа в управлении 3 подразделялась: 1) на работу мобилизационного характера, т. е. на подготовку ж. д. района к мобилизации, и 2) на текущую работу — перевозки войск и воинских грузов мирного времени.

Как сам 3, так и весь личный состав управления изучали железнодорожные линии района и железнодорожную службу; 3 разрабатывал совместно с мобилизационным отделом дороги мобилизационный план последней, вел учет переменных средств ж. д. (личный состав, вагонный и паровозный парки и топливо), составлял планы мобилизационных перевозок (перевозки запасных) по заданию штаба округа,³ разрабатывал вопросы охраны ж. д. и сооружений в период мобилизации и сосредоточения и пр.

Кроме того, 3 лично участвовал в ежегодных мобилизационных поверках ж. д. своего района, ведал вопросами мобилизации военно-санитарных поездов, вел учет офицерским чинам запаса, служащим на ж. д. и водных путях района, словом, направлял всю работу к подготовке ж. д. к наилучшему выполнению перевозок мобилизационных и по сосредоточению.

3 подчинялся начвосу ГУГШ и состоял в ведении местных начальников штабов округов, иногда 3-4 одновременно.

13) Одесский, 14) Казанский, 15) Кавказский, 16) Омский, 17) Иркутский, 18) Туркестанский, 19) Приамурский, 20) Кит.-восточный.

¹ На военное время каждому 3 назначался помощник из числа старших в районе комендантов станций.

² Число офицеров для поручений определялось в мирное время по норме 1 человек на 500 км протяжения ж. д.

³ Для составления планов перевозок по сосредоточению все 3 вызывались обычно в Упвосо, где и составляли эти планы, проводя их каждый по графикам своего района.

Коменданты станций.

Органами З на линии (ж. д. и водных путях) являлись коменданты станций (ЗК) и пристаней. Ведению ЗК подлежали все станции его участка с линией.

Коменданты железнодорожных участков подчинялись непосредственно З по тем линиям, на которых они состояли. На станциях узловых, где сходились дороги, подведомственные нескольким З, ЗК соответственно исполняли распоряжения по перевозкам и соседних З.

В службе своей ЗК руководствовался особым „положением“, в точности излагавшим права его и обязанности.

ЗК вел отчетность по воинским перевозкам всякого рода и учет запасных, служивших на дороге.

Число ЗК перед войной 1914 г. на сети было всего 97, причем на каждого приходилось свыше 740 км железнодорожных путей.

Заключение.

Оценивая организацию мирного времени и объем отведенной каждому органу военных сообщений работы, отметим следующее:

1) Строго выдержанной схемы построения органов военных сообщений не было. Начальнику генерального штаба подчинялся целиком аппарат Упвосо, начвосо ГУГШ и 20 З с ЗК.

Особняком в стороне стояла группа из 10 окружных начвосо.

В результате—взаимоотношения начвосо округа и начвосо ГУГШ отличались неясностью: первый, будучи по положению подчинен только начальнику окружного штаба, был независим от начвосо ГУГШ, но директивные указания по своей работе от него получал и по многим вопросам устройства тыла и пр. обращался к нему.

2) Еще более ненормальны были взаимоотношения того же начвосо округа к З на территории округа.

З получали распоряжения и указания по вопросам своего ведения от начвосо округа, но ему не были подчинены, а находились только „в ведении“ начальника окружного штаба, с которыми никакого дела не имели, будучи подчинены центру, минуя округ. Создавалась фактическая независимость З от штабов округов, особенно заметная в центральных округах, на территории которых было 2-3 и более З.

Двойная подчиненность недопустима, но фактически в отношении З она все же была.¹

3) Малочисленность аппарата управления военных сообщений: небольшой штат в центре, пополняемый командированными с линий, малый в округах² и ничтожный на местах (З и ЗК).

¹ В некоторых округах З молчаливо признавали свою зависимость от начвосо округа. В других округах они совершенно обособлялись от штабов округов, превращаясь, по меткому выражению одного командующего войсками округа, в каких-то „удельных князей“.

² В управлении военных сообщений округа: начвосо округа, 2 начальника отделения, оба генерального штаба, с их помощниками (в дорожном отделении офицер генерального штаба) и 4 писаря.

- 4) Незначительность числа ЗК—97 человек на сеть ж. д. в 70 тыс. км, что давало свыше 700 км путей на каждого. В военное время число ЗК почти удваивалось, но назначаемые лица не всегда знали особенности своего участка и в горячую пору воинских перевозок должны были заниматься изучением его.
- 5) Медленность продвижения линейных чинов службы военных сообщений, что вело: к „засиживанию“ на одних местах и постепенному охлаждению к интересам дела, с одной стороны, а с другой—к повышению возраста ЗК.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Франко-русская
военная кон-
венция 1892 г.
и влияние ее на
железнодорож-
ное строитель-
ство России.

Огромное протяжение государственных границ России, резко обозначившееся перед мировой войной преобладающее значение двух противоположных окраин — западной и дальне-восточной, отделенных расстоянием свыше 11 тыс. км, невольное тяготение главной массы войсковых стоянок к важнейшей западной границе, невозможность оставить без войск и дальне-восточную, необходимость крепкой связи этих окраин с центром страны, — все эти условия требовали значительного развития железнодорожной сети.

Кавказ, с его нефтью, и Туркестан, с его хлопком, нуждались в том же. Но кроме окраин нуждались в лучшей рельсовой связи друг с другом и центром отдельные районы России с их промышленным или земледельческим населением. Далекая Сибирь, Урал и все Заволжье связывались с центром всего двумя магистралями с единственным мостом через Волгу у Батраков, причем другая магистраль давала кружность почти в 1½ тыс. км.

Излишне говорить, что для ускорения мобилизации и сосредоточения армии на западной границе, чтобы подравнять сроки готовности русской армии, сильно уступавшей в этом отношении противнику, необходимо было усиление сети.

Сотня эшелонов в сутки, доставляемая на среднюю Вислу различными стратегическими магистралями, при сосредоточении не могла удовлетворить высшее командование. Словом, как экономические, так и военные интересы страны настоятельно требовали развития и улучшения ж.-д. сети. Не менее русского генштаба заинтересована была в этом и союзная Франция. Причиной этой заинтересованности была военная конвенция 1892 года.

Прежде чем перейти к обзору ж.-д. строительства в России, посмотрим, на чем отразилось влияние этой конвенции в ж.-д. хозяйстве России и какими линиями преимущественно интересовалась Франция. Как известно, за время действия упомянутой конвенции состоялось, на протяжении ряда лет, несколько встреч начальников генштабов союзных государств для обмена мнений. Основной цели конвенции 1892 г. — заставить Германию удерживать возможно больше сил в Восточной Пруссии — можно было достигнуть только наступлением русской армии,¹ а это наступление

¹ Заявление начальника французского генерального штаба ген. Дюбайля, занесенное в протокол совещания 18/31 августа 1911 г. между Жилинским и Дюбайлем. Дело В. И. Арх., д. № 139923.

зависело от готовности назначенных для этого сил; готовность же армий северо-западного фронта была тесно связана с провозо-способностью ж. д. сети страны.

Поэтому, начиная с 1900 г. почти все протоколы совещаний начальников генеральных штабов союзных держав упоминают об этом наступлении (между 15 и 18 днями мобилизации)¹ и трактуют вопросы устройства русской железнодорожной сети.

„Для будущности Франции столь важно открытие русской армией указанной численности² наступательных действий уже с 18-го дня мобилизации, что он (Делькассе) готов сделать все, чтобы облегчить русскому министерству финансов получение денежных средств, необходимых для производства всех тех улучшений железнодорожной сети, которые будут признаны русским генеральным штабом необходимыми для возможности упомянутого наступления“. Это заявление Делькассе, сделанное еще в 1901 г.,³ подтверждавшее аналогичное заявление г. Пендезека начальнику главного штаба Сахарову несколько дней ранее,⁴ позволило министерству финансов реализовать крупные суммы на постройку стратегических линий, которые без этой финансовой помощи союзницы вряд ли могли быть скоро построены.

Повышенный интерес французского генерального штаба был прикован не только к ж. д. западной пограничной полосы, но и к окраинным. Французское правительство придавало, например, величайшую важность постройке Ташкентской ж. д., настаивая на скорейшем окончании ее.⁵

Откровенные заявления будущих вождей французской армии интересны тем, что они выясняют стратегическое значение ряда русских магистралей, игравших крупную роль в перевозках по сосредоточению на германскую границу.

Советы и предложения генералов Дюбайля, Пендезека, и, наконец, Жоффра⁶ в мало измененном виде отразились в программах железнодорожного строительства и постепенно приводились в исполнение.

¹ В этот день французы ожидали решительного столкновения на своей границе с немцами. Поэтому оттянуть с западной границы максимум сил на русскую имело для французского командования огромное значение. В. И. Арх., д. № 139923.

² 700 — 800 тыс. человек.

³ Разговор Делькассе и Пендезека, воспроизведенный в секретной записке французского аташе при русском дворе полковника Л. Мулян от 29 января 1901 г.

⁴ Доклад царю Куропаткина о совещании 8 февраля 1901 г. между Сахаровым и Пендезеком. Последний заявил: „Французское правительство придает такую важность перехода русской армии в наступление к тому времени, когда произойдут решительные бои на французском театре военных действий, что оно готово обсудить условия финансовой комбинации, которая дала бы России возможность в скором времени предпринять сооружение необходимых для этой цели стратегических ж. д.“. Там же.

⁵ Заявление г. Пендезека Сахарову. Журнал Совещания 8/21 февраля 1901 г. Дело В. И. Арх., д. № 139923.

⁶ Начальники французского генерального штаба, принимавшие участие в совещаниях со своими русскими коллегами.

Французский генеральный штаб в последние перед мировой войной годы настойчиво требовал следующего:

1) Удвоения колеи линии Петербург — Тапс — Валк — Рига — Муравьево — Кошедары.

2) Удвоения колеи линии Брянск — Гомель — Лунинец — Жабинка (линии Орел — Варшава, т. е. Полесских железных дорог, через Брест-Литовск).

3) Учетверения путей Жабинка — Брест-Литовск (*qui permettent aux deux courants suivant l'un de Moscou et l'autre d'Orel d'aboutir à Br. Litowski*).

4) Учетверения колеи линии Седлец — Варшава.

5) Перешивки на русскую колею линий Варшава-Венской дороги, идущих на Краков и Торн.¹

Как известно, кроме первого и четвертого требований, остальные были выполнены. Пристройку второй колеи на линии Петербург — Валк — Рига — Муравьево — Кошедары ген. Жилинский считал бесполезной, вследствие близости ее к неприятельской границе.

На совещании в августе 1913 г. Жилинский мог уже сообщить Жоффру о производящемся усилении магистрали Полесских дорог и учетверении колеи линии Жабинка — Брест. Что касается учетверения колеи от Седльца до Варшавы, то эту работу Жилинский находил более выгодным заменить постройкой новой двухколейной линии Рязань — Тула — Варшава, с чем Жоффр и согласился, потребовав однако:

1) удвоения колеи всей линии Батраки — Пенза — Ряжск — Богоявленск — Сухиничи — Смоленск,

2) линии Ровно — Сарны — Лунинец — Барановичи,

3) линии Лозовая — Полтава — Киев — Сарны — Ковель или постройки линии Гришино — Ровно.

Кроме того, Жоффр отметил необходимость перешивки на русскую колею Варшава-Венской ж. д. (с целью облегчить наступательные операции), а также увеличения переправ через Вислу в районе Варшавы и усиления парка подвижного состава, с чем в свою очередь согласился Жилинский.

Постройка, в результате конвенции 1892 г., Бологое-Седлецкой магистрали и магистрали Ташкентской дороги была выполнена, по требованию союзника, несколько ранее, а в указываемое время велись работы по усилению сибирской сети и увеличению числа выходов из Сибири.

Упомянутые линии, как увидим впоследствии, сильно изменили состояние сети.

¹ Из текста подлинного протокола (от 13/VII 1912 г.) Совещания между Жилинским и Жоффром. В. И. Арх., д. № 139923.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Краткий обзор
железнодорож-
ного строитель-
ства средствами
казны и част-
ных обществ.

Развитие сети в России (без Финляндии) шло крайне неравномерно, то достигая в отдельные годы значительной величины (в 1899 г. открыто для движения около 5334 км), то падая почти до нуля (1910 и 1911 гг.)

Усиленное строительство началось только с 1893 г. За 15 лет (1893 — 1907) было открыто для движения 33 650 км, т. е. более 50% длины всей сети по состоянию на 1 января 1911 г.¹

Постройка русской железнодорожной сети велась главным образом за счет специальных железнодорожных займов, реализованных правительством и железнодорожными обществами (около 66% строительных затрат) и только часть затрат (34%) падала на суммы, ежегодно ассигнуемые государственным казначейством.

Главные железнодорожные линии в России открывались в следующей постепенности: ² в 1848 г. открыта была для движения Варшаво-Венская ж. д.; в 1851 г. — Николаевская (ныне Октябрьская) ж. д.

В том же 1851 г. правительство начало постройку Петербурго-Варшавской магистрали. Постройка этой линии вызвана была стратегическими соображениями, хотя экономические интересы требовали соединения Николаевской ж. д. с южными портами. Вследствие начавшейся войны, выстроен был только участок до Гатчины.

После крымской кампании, наглядно обнаружившей, насколько недостаток путей сообщения был губелен для страны, правительство, сознавая необходимость широкого развития железнодорожной сети, обратилось к частной предприимчивости. Возникло „главное о-во российских ж. д.“, которому в 1857 г. выдана была концессия на сооружение 4 линий (длиной до 4 267 км): 1) от Петербурга до Варшавы, с ветвью к прусской границе, 2) от Москвы до Н.-Новгорода, 3) от Москвы через Курск до Феодосии и 4) от Курска или Орла через Динабург до Либавы.

Собранных обществом средств хватило только на сооружение Петербурго-Варшавской и М.-Нижегородской ж. д.

¹ На 1 января 1911 г. общее протяжение русской железнодорожной сети составляло 65 768 км.

² Первой ж. д., построенной в России, была Царскосельская, открытая в 1838 г. (между Петербургом и Павловском), 25 км длиной.

Неимоверные затраты¹ и крайняя дороговизна сооружения вынудили правительство освободить общество (1861 г.) от обязательств сооружения двух остальных линий.

Далее, в 1861 г. была открыта Риго-Двинская ж. д., а в 1867 г. — Риго-Митавская линия. Обе дороги строились частными обществами. Была начата постройка и Московско-Саратовской ж. д. Однако и здесь предприниматели не могли собрать необходимых средств и дело кончилось открытием для движения только участка Москва — Рязань.² В это же время выступили в деле сооружения ж.-д. линий земства некоторых губерний (Тамбовской, Воронежской и др.), удачно построившие несколько линий (Козлово-Воронежскую, от Грязей до Орла, от Борисоглебска до Царицына, Козлово-Тамбовскую, Тамбово-Саратовскую и др.).

Беспорядки и недочеты русских ж. д., обнаруженные во время войны 1877 г., вынудили правительство назначить особую комиссию для изучения ж.-д. сети и приведения ее в надлежащий вид. В результате работ этой комиссии усилилось государственное вмешательство в ж.-д. дело и с 1880 г. организуется постройка ж. д. средствами государства. В 1882 г. открывается Баскунчакская ж. д. и начинается движение на первых участках Полесских ж. д. В 1884 г. открывается Екатеринбургская ж. д., в 1881 — линия Екатеринбург — Тюмень, в 1888 — Самаро-Уфимская.

Одновременно с постройкой железнодорожных линий собственным попечением правительство выкупало частные железнодорожные линии (Тамбово-Саратовскую, Харьковско-Николаевскую, Моршано-Сызранскую, Варшаво-Тереспольскую, Курско-Харьково-Азовскую, Либаво-Роменскую, Закавказскую ж. д. и др.). В девяностых годах строится и открывается в Европейской России ряд крупных магистральных линий (Самаро-Златоустовская 1892 г., Уральская 1896 г., Пермская 1899 г.), но главные усилия казны направляются на окраины и азиатские владения.

С девяностыми годами связана постройка самой отдаленной ж. д. — Уссурийской. С 1896 г. начинают открываться для движения отдельные части громадной сибирской магистрали. С 1899 г. также по частям открывается Забайкальская ж. д., а в 1901 г. доходит до границы государства. Завоевание Туркестана сопровождается постройкой Закаспийской ж. д., дошедшей в 1899 г. до Ташкента и Андижана. В 1900 г. открывается стратегическая линия Мерв — Кушка и на Закавказских ж. д. — участок Тифлис — Карс и ветви на Боржом и др.

Начало девятисотых годов связано с расширением Юго-Западной и Риго-Орловской ж. д. (линии Киев — Ковель, Витебск — Жлобин) и с открытием Ташкентской ж. д. (1905 — 1906). В 1906 г. Петербург был соединен чрез Вологду с северо-востоком России. В 1908 — 1909 гг. открыты: железнодорожная линия на Джульфу, Московская окружная линия и, наконец, Пермская ж. д.

¹ Более $\frac{1}{4}$ капитала на администрацию.

² Главный и наиболее удачно построенный участок М.-Казанской ж. д.

Стремление государства сконцентрировать в своем управлении железнодорожную сеть не устранило частного железнодорожного строительства, и оно продолжается в течение всех девяностых годов. Так, расширяется сеть общества Владикавказской ж. д., Моск.-Ярославско-Архангельской, Моск.-Виндаво-Рыбинской и др.

Тем не менее, сеть ж. д., принадлежавших частным обществам, благодаря выкупам государства, уменьшается непрерывно вплоть до 1898 г., когда начинается возрастание частной ж.-д. сети.

Выкуп Моск.-Яросл.-Архангельской ж. д. (1900—1901) компенсируется расширением ж.-д. сетей других обществ (Моск.-Казанской, Владикавказской, Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. и др.).

Последние перед войной годы (1911—1913) связаны также с открытием частных железнодорожных линий (Люберцы — Арзамас., М.-Каз. ж. д., Мелекес-Бугульма и др.).

С опубликованием закона 10 июня 1905 г., предоставлявшего новые льготы частным ж.-д. обществам, правительство несколько отступило от системы государственного ж.-д. строительства и стало охотнее удовлетворять растущий спрос на концессии.

Эти уступки частному капиталу объясняются отвлечением правительственных средств на железнодорожное строительство в Сибири (с 1908—1912 г. намечалась постройка Амурской ж. д. и некоторых других, всего до 3 200 км.

Для характеристики железнодорожного строительства в России перед войной 1914—1918 гг. приводим следующие данные.

На 31 августа 1913 г. состояло открытых железных дорог:

	Правит. сеть в километрах	Сеть о-в частных в километрах	Всего в километрах
Для правильного движения . . .	46 886	22 693	69 576
„ временного „ . . .	975	988	1 964
„ строящихся ж. д. „ . . .	2 885	7 877	10 762
„ разрешен. к постройке . . .	417	2 510	2 927

Всего можно было считать к началу мировой войны 71 540 км открытых для движения и 10 762 км строящихся.¹

Из вышеприведенной таблицы мы видим, что к началу войны сеть казенных ж. д. по протяжению превышала в два с небольшим раза сеть частных ж. д. Что же касается участия правительства в той или иной форме в сооружении сети, то это участие было очень велико и выражалось в 99% всех затрат на ж. д.,² которые к концу 1913 г. выражались в 7 млрд 620 тыс. р.³

¹ Источниками для составления „Очерка развития сети ж. д. в России“ служили: 1) „Стат. сборник МПС“ и „Пути сообщения России“ изд. отдела стат. и картогр. МПС, 2) Головачев — История ж. д. дела в России, 3) Георгиевский. — Истор. очерк развития пут. сообщ. в России, 4) Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров (т. IV, Петербург 1902), 5) Труды особ. высш. комиссии для всесторон. исследов. ж. д. дела в России (комиссия г. Петрова).

² „Ст. сбор. МПС.“, вып. 141, стр. XIV.

³ Около 109,5 тыс. руб. на км длины сети; см. там же.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Деление сети дорог на тыловые и полевые. — Разграничительная линия, главные дороги тылового района: Северные, Николаевская, Пермская, Сызрано-Вяземская, Московско-Казанская, Самаро-Златоустовская. — Мероприятия Упвосо по улучшению этих дорог.

Деление сети
дорог на тыло-
вые и полевые.

Разграничи-
тельная линия.

Ознакомившись с общей картиной железнодорожного строительства в России, посмотрим, что представляли собою отдельные магистрали сети тылового и полевого управления. Условной линией, проходившей через разграничительные передаточные станции: Петербург Николаевской ж. д., Бологое, Великие Луки, Смоленск, Гомель, Киев, Черкассы, Кременчуг, Синельниково и Александровск,¹ вся железнодорожная сеть Европ. России делилась на две неравные части: меньшую — сеть ж. д. полевого управления, подчиненную начальнику военных сообщений при верховном главнокомандующем, и большую — оставшуюся в обычном подчинении органов МПС, действовавших в отношении выполнения воинских перевозок всякого рода по указанию отдела военных сообщений ГУГШ и его линейных органов на местах — 3.

К этой большей части относилась и сеть ж. д. Сибири и Туркестана.

Железные дороги Кавказа, составлявшего отдельный театр военных действий, подчинялись, на основании положения о полевом управлении войск, начвосо отдельной Кавказской армии.

Таким образом, все сильнейшие железнодорожные магистрали Европейской России, имевшие первенствующее значение в деле воинских перевозок при войне на западном фронте, вошли почти целиком в сеть железнодорожного полевого управления.

Главнейшие
дороги тыло-
вого управле-
ния.

Из магистралей, оставшихся в ведении МПС, главнейшими в военном отношении являлись следующие:

Северные железные дороги, Пермская, Сызрано-Вяземская, Московско-Казанская, а также Самаро-Златоустовская, Юго-Восточные, Рязано-Уральская, Московско-Курская и Нижегородская, Южные и Московско-Киево-Воронежская.²

Разновременно построенные, большей частью правительствен-

¹ Установленные для моб. плана № 19.

² См. приложение № 1.

ные,¹ они не были вполне однотипными в отношении пропускной способности, хотя при постройке их магистральных линий² к ним, с небольшими отступлениями, предъявлялись общие требования, установленные для ж. д. магистрального типа.³

Отметим, что значительная часть наших железнодорожных магистралей далеко не сразу после постройки и передачи в эксплуатацию получила мощность,⁴ отвечающую заданию при постройке, а подходила к ней постепенно, в зависимости от „финансовых возможностей“.

К разграничительной линии, отделявшей сеть ж. д. полевого управления от тыловой, у ст. Обухово Николаевской ж. д. примыкали магистралью Петербург — Вятка Северные ж. д., с которых и начнем обзор тыловой сети.

Северные ж. д. 1. Северные ж. д. к началу войны (на 1/VII 1914 г.) имели общую эксплуатационную длину 3 138 км и делились по географическим признакам и по времени постройки на две сети: южную (правый берег р. Волги)⁵ — старейшую и северную — позднейшей постройки.

Северная часть состояла из двух одноколейных магистралей: Петербург — Вологда — Вятка (1 232 км) и Ярославль — Вологда — Архангельск (меридионального направления) 1 135 км длиной.

Перешивка с метровой на широкую колею всей магистрали Урочь (Ярославль) — Вологда — Архангельск, значение которой в случае войны на западе ВВ предвидело, выполнить до войны не удалось. Эта работа велась в спешном порядке уже во время войны, и перешивка всего участка Вологда — Архангельск была закончена только 18 января 1916 г.

После перешивки явилась возможность довести число груженых ширококолейных вагонов до 390 в сутки (с 200 узкоколейных), причем число это предполагалось увеличить⁶ до 520, при условии переустройства самой ст. Архангельск, что по топографическим условиям расположения этой станции являлось делом

¹ За исключением М.-Казанской, М.-Воронежской и Рязано-Уральской.

² Ветки, игравшие роль подъездных путей к своим магистралям, строились обычно на „облегченных условиях“, но затем, по мере разрастания сети данной дороги и укрепления ветки в экономическом отношении, они начинали перестраиваться, улучшаться, постепенно приближаясь к ж. д. магистрального типа.

³ Т. е. уклоны не более 0,008, радиус закругления не менее 746 м, рельсы типа от 24,333 до 32,497 фун. в погон. фута. Задание на известное число пар поездов (обычно различное) и соответствующее сему заданию водоснабжение и пр.; этим имелось в виду в будущем установить на этих магистралях однообразную пропускную способность, чего, однако, большинство наших ж. д., как увидим далее, не имело. (В чистом виде эти правила применялись почти исключительно к железнодорожным магистралям стратегического значения.)

⁴ Выражавшуюся в максимальных цифрах пропускной и провозной способности.

⁵ Заполнявшую своими ветвями весь угол между пр. берегом Волги от Рыбинска до Н.-Новгорода и линией М.-Курской ж. д. Москва — Нижний-Новгород, с подходом к главным пристаням верхнего плеса Волги — Рыбинск, Ярославль, Кострома и Кинешма.

⁶ Постановкой в товарные поезда мощных паровозов сер. Щ (1 — 4 — 0).

очень сложным.¹ Отсутствие широкой колеи на линии Архангельск—Ярославль неблагоприятно отразилось бы на снабжении армии, так как почти весь 1915 г. предметы артиллерийского, инженерного и др. видов довольствия и в большом количестве каменный уголь могли подаваться до окончания Мурманской ж. д. только через Архангельск.²

Второй магистралью северной сети Северных ж. д. была линия Петербург—Вятка, постройка которой велась уже применительно к правилам постройки ж. д. магистрального типа, но она все же была новой линией и как таковая не была еще подготовлена в достаточной степени для усиленного движения военного времени.

Вторая колея здесь была уложена только на участке Петербург—Званка, в связи с постройкой Мурманской магистрали, подходившей к линии Северных ж. д. у ст. Званка (123 км).

Магистраль южной сети Москва—Ярославль 280 км (двух-колейная) старой постройки была более мощной.

Пропускная способность Северных ж. д. к началу войны выражалась следующими цифрами:³

Инвентарный парк дорог по данным на 1/1 1912 г. состоял из 530 паровозов, 944 пассажирских и 10 912 товарных вагонов.

Из всех участков Северных ж. д. только южная сеть, за исключением участка Москва—Ярославль и отчасти Ярославль—Рыбинск, не имела серьезного военного значения по незначительности воинских перевозок.

Все остальные линии выполняли огромную задачу как в период мобилизации и сосредоточения, так, в особенности, в последующий во время войны период перевозок грузов снабжений для армии.

Роль магистралей Вологда—Вятка и Москва—Вологда в выполнении воинских перевозок (частей XXV корпуса и сибирских эшелонов) была очевидна и учитывалась заранее. Но столь же очевидного и неизбежного, следовавшего за перевозками по сосредоточению, периода перевозок грузов снабжения, в особенности по слабейшей во всех отношениях узкоколейной линии Архангельск—Вологда, Упвосо совершенно не предвидело.

Между тем неминуемое с объявлением войны закрытие западной границы оставляло свободным для сношения с союзниками только Белое море. Отсюда—значение Архангельского порта и соединявшей его с центром магистрали Северных дорог. Начав

¹ Весной до начала июня пути ст. Архангельск-пристань разливом С. Двины покрывались водой и все операции приходилось переносить на ст. Исакогорка.

² Воинские грузы шли и через Владивосток, что по дальности расстояния (7 860 км против 1 328 км от Архангельска, считая до Москвы) не разрешало благополучно трудного вопроса снабжения армии.

³ Дело № 240 отд. ген.-кварт. ГУГШ (хранится в управлении штаба РККА).

Участок Петербург—Вятка	9 пар	при задании в	4 пары	воин. поездов
Участок Москва—Александров	28	"	"	"
Участок Александров—Ярославль	16	"	"	"

перешивку в 1911 г. участка Урочь — Вологда исключительно ради облегчения перевозок сибирских эшелонов, Упвосо в то время и не помышляло о неизбежности в ближайшем будущем перешивки остальной части магистрали.¹

Вина Упвосо в этом отношении заключалась в отсутствии необходимой доли предвидения. Впрочем главную долю вины по справедливости следует переложить на ГУГШ, как идейного вдохновителя Упвосо.

С объявлением войны на сети ж. д. Европейской России произошло резкое изменение направления основных грузовых потоков. Весь петербургский район и флот, питавшиеся ранее заграничным углем, после объявления войны пришлось снабжать углем из Донецкого бассейна. Кроме того, вследствие неурожая овса и сена в России, а также вследствие необходимости доставки воинских грузов разного рода и через Владивосток, пропускная способность обоих направлений из Сибири оказалась недостаточной. Поэтому в первую очередь и было обращено внимание на усиление выходных направлений из Донецкого бассейна и Сибирской магистрали. Эта косвенная причина, хотя и не в силу одной только военной необходимости, вызвала усиление ряда железнодорожных магистралей восточной половины России, в частности и Северных ж. д.

Работы, начатые здесь еще летом 1914 г., выразились в том, что на линии Вологда — Вятка в короткий срок устроено было 19 разъездов, необходимое число третьих разъездных путей, развиты Вологодский и Вятский узлы и пр. Этими мерами участок Вологда — Вятка усилен был на 67% против состояния его на 1 января 1914 г.,² а участок Вологда — Тихвин постановкой более мощных паровозов³ — на 24%.

Обзору Северных ж. д. отведено большее место сравнительно с другими в виду некоторой особенности в истории развития их сравнительно с другими магистралями и постепенного улучшения их, по настоянию ВВ, в отношении связи обеих сетей, которые до постройки моста в Ярославле были совершенно разобщены (кружность через Рыбинск — Бологое около 800 км).

Работа Северных ж. д. была тесно связана с работой Пермской ж. д. Эта дорога до соединения линией через Вятку — Вологду с Петербургом была совершенно обособленная, связанная с европейской сетью ж. д. только через Челябинск, и обслуживала главным образом горнозаводскую промышленность.

С конца 1913 г. Пермская ж. д. связалась через Камышлов — Тюмень — Омск с сибирской магистралью и таким образом полу-

¹ Ни в записке о новых ж. д. 1909 г., ни в перечне 1912 — 1913 гг. о перестройке линии Архангельск — Вологда не упоминается.

² Доклад управл. ж. д. экспл. отд. в особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива, продовольствия и военных грузов. В. И. Арх., д. № 205793.

³ Серии III. (1 — 4 — 0).

чила значение связующего звена между ее сетью и сибирской.

Значение Пермской ж. д. возросло бы еще в большей степени, если бы к началу войны была закончена постройка казанбургской (Казань — Екатеринбург) магистрали.

Подвижной состав дороги состоял в конце 1912 г. из 591 паровозов, 877 пассажирских и 9 996 товарных вагонов.¹

Пропускная способность магистрали Вятка — Екатеринбург — Челябинга была всего 10 — 12 п.

Сызрано-Вязем-
ская ж. д. Третьей магистралью, игравшей крупную роль в воинских перевозках 1914 — 1917 гг., была магистраль Сызрано-Вяземской ж. д., сравнительно старой постройки (1874 г.).

Что представляла собой С.-В. ж. д. в конце 1914 г.,² видно из заключения инспекции, изложенного³ в рапорте министру п. с.⁴

„Наличные путевые устройства дороги бедны и слабы и не соответствуют значению и работе дороги... техническое оборудование столь неудовлетворительно, что особое совещание по перевозкам ассигновало на новые работы т/г около 3 млн рублей“.

По данным на 1/1 1912 г. инвентарный парк дороги состоял из 530 паровозов, 740 пассажирских и 11 048 товарных вагонов, т. е. 0,40 паровозов и 8,45 вагонов на версту (1,06 км).⁵

Пропускная способность Сызрано-Вяземской ж. д. к началу войны была следующей:⁶

Участки:

1. Вязьма — Калуга — Протопопово (Тула) . . .	15 — 12 пар;
2. Тула — Узловая (2 колеи)	— 39 ”
3. Узловая — Ряжск	18 — 20 ”
4. Ряжск — Моршанск — Пачелма	20 — 19 ”
5. Пачелма — Пенза	— 19 ”
6. Пенза — Кузнецк	21 — 20 ”
7. Кузнецк — Сызрань — Батраки	22 — 21 ”

Как видно из задания, слабейшим участком был участок Вязьма — Калуга.⁷

После выполнения на дороге намеченных работ⁸ по улучшению, на основании рапорта инспекции, пропускная способность увеличилась до 17 пар (товарн. и воинских) при тех же 4 парах пассажирских.⁹ Вес товарного поезда, благодаря облегчению профиля, был поднят с 600 до 1 000 тонн.

¹ Прочие данные, характеризующие Пермскую дорогу, см. прилож. № 1.

² После выполнения перед войной работ по заданию ВВ со специальной целью, которыми ВВ признало возможным ограничиться.

³ Обследовавшей дорогу в марте 1915 г.

⁴ В. И. Арх., д. № 205793, стр. 268.

⁵ Средняя норма: паровозов — 0,33, тов. вагонов — 8,01.

⁶ В. И. Арх., д. № 126665.

⁷ По профилю и техническому оборудованию изобиловавший кривыми радиуса в 426 — 534 м (вместо 1 066 м).

⁸ Открытие 7 вновь уложенных дополн. разъездов.

⁹ В. И. Арх., д. № 205825 (УПС) стр. 3.

М.-Казанская ж. д. Обширное пространство между магистралью С.-В. ж. д. на юге и частью среднего плеса Волги (Н.-Новгород — Батраки) и нижним плесом Оки, т. е. территория губерний: Московской, Рязанской, части Владимирской, Нижегородской, Симбирской, Казанской и Пензенской, обслуживалось сетью частного общества М.-Казанской ж. д.

Две магистральных линии этого общества вели к двум важным переправам и пристаням на Волге (Казани и Батракам), а отдельной ветвью (Инза — Симбирск) Казанская дорога подходила к третьей переправе и пристани на Волге у Симбирска. Магистраль Москва — Рязань — Сызрань была короче направления Москва — Рязань — Ряжск — Сызрань на 32 км, что давало ей небольшое преимущество, сокращая пробег сибирских эшелонов и грузов. Кроме того, Батраки являлись и пристанью, важной для внутреннего хозяйства дороги.

В свою очередь казанскому направлению намечалась в ближайшие годы очень важная роль в связи с окончанием постройки второй половины магистрали Москва — Казань (уч. Арзамас — Шихраны уже строился), а главное — вследствие прямого выхода в Сибирь по частично уже начатой постройкой казанбургской магистрали.

Это направление, устраняя кружность около 128 км, сделало бы путь для сибирских эшелонов более коротким и следовательно выгодным.¹

Невозможность эксплуатации новой линии была тем досаднее, что главное разобщающее препятствие между 2 магистралями — р. Волга — было преодолено еще до войны: мост через Волгу у Свияжска открыт был для правильного движения еще 20 июня 1913 г.²

Большое значение имела и ветвь Казанской ж. д. Инза — Симбирск, выводившая к мосту у Симбирска. Этой ветвью Казанская дорога входила в непосредственную связь с Волго-Бугульминской ж. д., упиравшейся у ст. Чишма³ в Самаро-Златоустовскую. Еще большее значение имело бы в будущем то обстоятельство, что сибирские эшелоны могли от Челябинска идти по 3 направлениям,⁴ разгружая Сызрано-Вяземскую ж. д. Слабость Волго-Бугульминской ж. д. как магистрали несколько умаляла значение этого направления.

Парк подвижного состава М.-Казанской ж. д. не был значителен,⁵ но работала дорога отлично, применяя мощные паро-

¹ К сожалению, ни участок Арзамас — Шихраны, законченный постройкой в 1914 г., ни Казанбургская дорога, к началу войны не оконченная, не могли быть использованы для воинских перевозок по моб. расп. № 19.

² Сбор. тарифов 2291, извещ. 18433.

³ Симбирск и Сызрань лежат почти на одном меридиане; расстояние от Симбирска до ст. Чишмы 570 км, а от Сызрани до Чишмы 600 км, выгода на стороне Казанской ж. д.

⁴ На Вязьму, Симбирск и Батраки.

⁵ Достигая на 1 января 1913 г. 519 паровозов, 645 п. и 15 169 т. вагонов, что давало всего 0,21 паровоза и 6,1 вагона (товарн.) на версту (1,06 км)

возы, ведущие товарные поезда 50—60-вагонного состава. Пропускная способность участков М.-Казанской ж. д. была следующая:

1) Москва—Рязань—40/39 пар, 2) Рязань—Арапово—21, 3) Рузаевка—Батраки—16/17, 4) Люберцы—Арзамас—8, 5) Тимирязево—Н.-Новгород—9/8 и 6) Рузаевка—Тимирязево—11/9.

Эта ж. д. была одной из старейших по времени постройки (линия Батраки—Челябинск была открыта в период с 1877—1892 г.) и наиболее благоустроенных дорог.

Она представляла собой связующее звено европейской сети с сибирской магистралью и средне-азиатской ж. д.

Мы умышленно остановились несколько подробнее на обзоре четырех магистралей Европейской России (Северных, Сызрано-Вяземской, Казанской и Самаро-Златоустовской), так как именно на эти дороги выпала большая часть воинских перевозок восточной России и все перевозки с дорог сибирской магистрали и Ташкентской ж. д.

Прочие железные дороги Европейской России, с завершением перевозок по сосредоточению, перешли к сравнительно незначительным перевозкам пополнений и продовольственных грузов для армии. Эти же магистрали (гл. обр. 1 и 4) и после переброски на запад войсковых частей Московского, Казанского, Сибирского и Туркестанского в. о. все время войны с неослабной энергией работали по подвозу в действующую армию миллионов тонн грузов снабжений, шедших в Россию из-за границы через Владивосток, а также через Архангельск и др. порты Белого моря.

Мероприятия Упвосо понимало их военное значение, возросшее после расквартирования с 1910 г. в Поволжье корпусов, переведенных с запада,¹ и в связи с необходимостью перевозки на западный фронт некоторых частей войск из Туркестанского и Сибирского округов.

Еще в 1903 г. по требованию Упвосо были отпущены средства на укладку второй колеи между станциями Сызрань и Батраки, на развитие станции Батраки Самаро-Златоустовской ж. д. (являвшейся узловой станцией 3 магистралей) и станций Тулы и Калуги Сызрано-Вяземской ж. д. Работы эти были выполнены, но влияние их на пропускную способность упомянутых 4 магистралей было незначительно.

Годы русско-японской войны и последующего оскудения казначейства не позволяли приступить к дальнейшему улучшению ж. д. Только в 1912 г.² Упвосо потребовало: 1) укладки второй колеи на Сызрано-Вяземской дороге; 2) усиления до предела пропускной способности участка Казань—Рузаевка—Рязань

¹ После чего на одной только Сызрано-Вяземской ж. д. находилось свыше 100 эшелонов частей XXIV и XVI корпусов.

² В. И. Арх., д. № 129093, папка № 42.

М.-Казанской дороги или окончания постройки линии Казань — Шихраны — Арзамас; 3) укладки второй колеи на участке Александров — Ярославль северных дорог и усиления линии Петербург — Вятка — Пермь и т. д.

Медленность проведения в жизнь мероприятий по улучшению сети ж. д., а вместе с тем и этих линий, зависевшая частью от Упвосо, запоздавшего с представлением проекта улучшения сети, частью от ген. Данилова, расхоронившегося в оценке значения некоторых линий с Упвосо, повела к тому, что значительная часть работ по усилению не была исполнена до войны, и 4 важных магистрали остались почти в том виде, который они имели после частичных улучшений 1903 и 1904 годов.

Не оказало значительного влияния на усиление их и окончание постройки трех мостов на Волге, а также открытие движения на линии Люберцы — Арзамас М.-Казанской ж. д.

Среди перечисленных главнейших ж. д. тыловой сети в пределах Европейской России не было ни одной, имевшей исключительно стратегическое значение со всеми особенностями эксплуатации мирного времени, свойственными последней.¹

Эти дороги имели преобладающее экономическое значение, счастливо совпадавшее с военным значением дорог, как линий, предназначенных для выполнения и мобилизационных перевозок² и по сосредоточению.³

Наконец, и те и другие должны были по окончании перевозок по сосредоточению перейти к перевозкам пополнений, а главное — грузов снабжения для армии из хлеботорговых районов Поволжья и Сибири. Эти же магистрали должны были полностью взять на себя перевозки топливных, продовольственных и других грузов для снабжения крупных жизненных центров страны, в особенности столиц и заводов, работавших на оборону.

Единственными линиями с преобладающим военным значением были магистрали Петербург — Вятка и Сызрано-Вяземская ж. д.,⁴ которые служили выходом для сибирских эшелонов.

Постройка первой даже предпринята была с целью получить второй выход для сибирских войск и разгрузить магистраль Сызрань — Челябинск.

В таких же условиях была и Сызрано-Вяземская ж. д. При постройке остальных линий стратегические соображения не играли роли или учитывались очень мало, почему военное значение некоторых из перечисленных дорог выяснилось только впоследствии.

В мирное время провозная способность большинства этих дорог, в особенности участка Сызрань — Рузаевка — Москва М.-Ка-

¹ Стратегические дороги характеризуются ничтожным коммерческим движением в мирное время при сравнительно значительной пропускной способности их.

² Напр. Рязано-Уральская с ветвями, большая часть Юго-Восточных, южная сеть Северных, часть ветвей Казанской ж. д.

³ Сызрано-Вяземская, Самаро-Златоустовская, линия Москва — Рязань — Сызрань М.-Казанской ж. д. и Ростов — Козлов Юго-Восточных.

⁴ Преобладающее над коммерческим стратегическое значение Сызрано-Вяземской ж. д. признавалось французским генеральным штабом. В. И. А., д. № 139923.

занской ж. д. и линия Москва — Саратов Рязано-Уральской, заполнялась в иные годы до отказа перевозкой коммерческих грузов, рост которых вызвал и усиление линий. Что касается других линий и участков Рязано-Уральской и Юго-Восточных дорог, то провозная способность их, весьма незначительная, удовлетворяла требованиям мирного времени единственно при условии твердо установившихся направлений основных грузовых потоков к столицам, заполнявших полностью их небольшую провозоспособность.

Вот почему при нарушении направлений грузовых потоков и временном вытеснении коммерческих грузов воинскими перевозками с началом войны дороги юго-востока России сразу оказались несостоятельными (франко-русская конвенция 1892 г. подчеркивала необходимость усиления сети ж. д. тылового управления).

Кроме указаний французского генерального штаба на необходимость пристройки второй колеи на всей Сызрано-Вяземской дороге, французы требовали и постройки новых линий. Намеченная программой железнодорожного строительства 1913 г. магистраль Рязань — Тула — Барановичи — Бобруйск — Черемха — Варшава, выводившая на среднюю Вислу, должна была усилить германский фронт.

Вторая новая линия Орел — Петербург была предложена МПС скорее по экономическим соображениям для обхода грузами, идущими с юго-востока, особенно топливом, Московского узла, но вряд ли в предвидении положения, наступившего для топливных и других грузов с началом войны. В этой линии Упвосо заинтересовано было лишь частично участком от Орла до пересечения с Бологое-Седлецкой линией.

Такая оценка этой линии Упвосо показывает и здесь некоторую близорукость и отсутствие предвидения в вопросах использования магистралей тыловой сети во время войны.

Ни та, ни другая линия не были построены, хотя и предлагались военным ведомством.

Ход военных событий невольно привлек внимание Упвосо к другим направлениям, надобность в которых остро обнаружилась с началом войны.¹

¹ В тыловом районе Мурманская ж. д., перешивка Архангельской линии, а в районе полевого управления — спешная достройка линии Жлобин — Коростень — Шепетовка и др.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Постройка Мурманской и Амурской ж. д. — Сибирская магистраль, ее провозная способность и задание на перевозки сибирских войск.

**Мурманская
ж. д. и ее зна-
чение.**

(Схема № 1.)

С объявлением войны предметы снабжения армии, приобретаемые за границей, пришлось направлять на Архангельск и Владивосток, частью через Финляндию.

Архангельский порт не был подготовлен к этой работе и, несмотря на спешное переустройство его, был скоро забит грузами (вследствие слабой вывозной способности Северных дорог, а отчасти необорудованности самого порта, работа которого, кроме того, сильно затруднялось зимой.¹ Огромным неудобством Владивостокского порта была удаленность его (7,5 тыс. км от театра войны), что отвлекало на сибирскую магистраль большое число паровозов, в которых так остро нуждалась сеть Европейской России.

Возможность доставки грузов через Финляндию ограничивала малая провозная способность финляндских дорог.

Все попытки разгрузить Архангельский порт и сократить время следования грузов не давали существенного результата. Необходим был поближе к театру войны новый незамерзающий и удобный в техническом отношении порт, который был бы вместе с тем связан достаточно мощной железнодорожной магистралью с сетью Европейской России. Таким портом являлась Екатерининская гавань на Мурмане. Необходимо было только связать ее с сетью ж. д.

Из сказанного достаточно ясно обрисовывается значение мурманской магистрали для армии, а обще-государственное значение проектируемой дороги было признано правительством еще в 1902 г.,² но японская война задержала начало ее постройки.

В силу необходимости, вопрос о Мурманской ж. д. решен был окончательно уже в начале войны.

¹ Замерзание Белого моря, сильно затруднявшее работу Архангельского порта, даже при наличии сильных ледоколов повлекло за собой попытку в январе 1915 г. наладить доставку военных грузов через Салоники. Путь следования „военной контрабанды“ в Россию намечался из Салоник через Грецию на Прахово, а потом до русской границы или по Дунаю до Рени, или через Румынию от Турн-Северина до Унгени. Насколько сложен и неудобен был этот путь и какие трения мог постоянно возбуждать, очевидно для всякого. Впрочем пользоваться им пришлось недолго. В. И. Арх., д. № 175585.

² В. И. Арх., д. № 129093, папка 42. Вопрос 13.

При утверждении журнала от 5/XII-914 г. о сооружении распоряжением и средствами казны ж.-д. линии Петрозаводск-Сорокская бухта совету министров было указано „продолжить эту линию на север до одной из лучших бухт Мурманского побережья.“¹

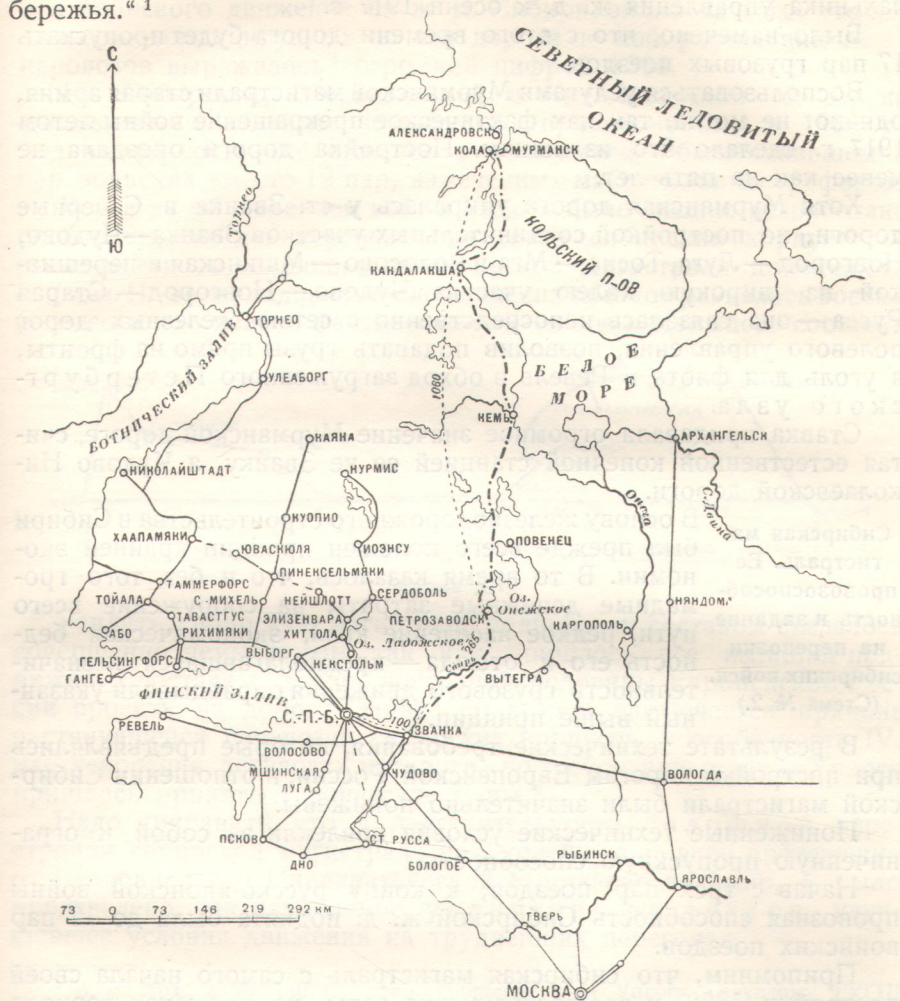


Схема № 1.

Начатые работы встретили огромные трудности, но были почти в точности выполнены в намеченные сроки.

В конце 1915 г. открыт был участок Званка—Петрозаводск, а 8 января 1916 г. — участок Петрозаводск—Сороки. Самый же трудный северный участок от Кандалакши до Колы, намеченный

¹ В. И. Арх., д. № 205827, стр. 9.

к окончанию в марте 1916 г., в действительности был закончен вчера не только в конце 1916 г., но пользоваться дорогой „пока“ было признано невозможным и о приведении всей линии Мурманской дороги в „окончательный вид“ ген. Тихменев просил начальника управления ж. д. к осени 1917 г.¹

Было намечено, что с этого времени дорога будет пропускать 17 пар грузовых поездов.

Воспользоваться услугами Мурманской магистрали старая армия, однако, не могла, так как фактическое прекращение войны летом 1917 г. сделало это излишним. Постройка дороги опоздала не менее как на пять лет.

Хотя Мурманская дорога упиралась у ст. Званка в Северные дороги, но постройкой соединительных участков Званка—Чудово, Новгород—Луга, Тосна—Мга и Волосово—Мшинская и перешивкой на широкую колею участка Чудово—Новгород—Старая Русса—она связалась непосредственно с сетью железных дорог полевого управления, позволив подавать грузы прямо на фронты, а уголь для флота в Ревель в обход загруженного Петербургского узла.

Ставка придавала огромное значение Мурманской дороге, считая естественной конечной станцией ее не Званку, а Чудово Николаевской дороги.

Сибирская магистраль. Ее провозоспособность и задание на перевозки сибирских войск. (Схема № 2.)

В основу железнодорожного строительства в Сибири был прежде всего положен принцип крайней экономии. В то время казалось, что и без того громадные денежные затраты на сооружение всего пути, редкое население края, экономическая бедность его и отсюда—предполагавшаяся незначительность грузового движения оправдывали указанный выше принцип.

В результате технические требования, которые предъявлялись при постройке дорогам Европейской России, в отношении Сибирской магистрали были значительно понижены.²

Пониженные технические условия повлекли за собой и ограниченную пропускную способность.³

Начав с трех пар поездов, к концу русско-японской войны провозная способность Сибирской ж. д. поднята была до 12 пар воинских поездов.

Припомним, что сибирская магистраль с самого начала своей постройки (1892) и все последующие годы, не исключая периода японской войны, продолжала достраиваться, затем перестраиваться, улучшаться и развиваться постройкой новых линий и ветвей.

Укладка 2-й колеи не меняла размера движения на дорогах Си-

¹ В. И. Арх., д. д. №№ 205827, 205805 и прилож. 14 б.

² Напр., верхнее строение облегченного типа, уклоны до 0,008 (т. е. 8 саж. подъема на 1000 саж. протяжения пути) на равнинах и 0,015 на горных участках, радиус от 150—250°, вместо 500°, деревянные мосты и проч.

³ Первоначальное задание на постройку Сиб. ж. д. ограничивалось всего тремя парами поездов в сутки.

бири, зависевшего от наличия подвижного состава: увеличение движения связано было со сроками прибытия командированного с дорог Европейской России подвижного состава. Как велика была потребность в нем, для того чтобы ввести максимальные задания для воинского движения на ж. д. Сибири, видно из того, что количество командированных на эти дороги по моб. расписанию № 19 паровозов выражалось¹ огромной цифрой 4338.

На Сибирской, Забайкальской и Кит.-Восточной ж. д., по соглашению с военным ведомством, принятому еще в 1906 г., подвижной состав содержался в количестве, обеспечивавшем 8 пар воинских вместо 12 пар, намеченных максимальным графиком.

Вслед за объявлением войны Упвосо было спешно разработано особое задание для перевозки на запад сибирских корпусов, в зависимости от наличного на сибирской магистрали подвижного состава. По этому заданию число воинских поездов равнялось восьми (т. е. соответствовало фактическому наличию подвижного состава).

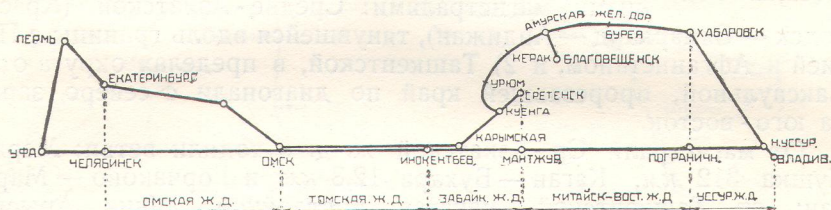


Схема № 2.

Усилить сибирскую магистраль подвижным составом оказалось совершенно невыполнимым, так как пришлось все излишки подвижного состава с дорог восточной половины Европейской России бросить на дороги запада. В этом и заключается причина растянувшейся перевозки сибирских корпусов, в особенности IV, для ускорения перевозки которого, по требованию ставки, Упвосо пришлось принять героические меры.²

Надо прибавить, что в действительности сплошной перестройки сибирской магистрали на 2-колейную на всем протяжении от Челябинска до Иннокентьевской выполнено не было, а было произведено, так называемое, удлинение разъездов, улучшавшее условия движения на труднейших перегонах.

¹ В. И. Арх., д. № 130740, секр. сношение н-ка Упвосо Генкварму ГУГШ 24/II-912 г. № 587.

² а) Простой был уменьшен до минимума, вызываемого техническими потребностями, поезда отправлялись раньше расписания, руководствуясь лишь условием наиболее выгоднейшего скрещения, не допуская скопления на станциях более 2-х эшелонов по одному направлению, б) довольствие в пути на продпунктах при наличии походных кухонь отменено, в) воинские поезда имели преимущество над всеми поездами, причем пассажирские поезда должны были идти параллельным воинским расписаниям, г) на передаточные станции назначались специальные старшие станционные агенты для устранения недоразумений и сокращения до минимума формальностей, д) скорость установлена была максимальная, е) на однопутных участках Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской ж. д. установлено было на неделю одностороннее движение эшелонов и т. д. (см. дело В. Архива № 356).

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

Железнодорожная сеть Туркестанского военного округа. — Задание на перевозки войск.

Железнодорожная сеть Туркестанского в. о.
(Схема № 3).

Туркестанский в. о. с его площадью в 1 898 000 кв. км.,¹ граничивший на протяжении 5 160 км. с владениями Китая, Афганистана и Персии, пересечен был всего лишь двумя одноколейными железнодорожными магистралями: Средне-Азиатской (Красноводск — Самарканд — Андижан), тянувшейся вдоль границы с Персией и Афганистаном, и 2) Ташкентской, в пределах округа от ст. Саксаульной, прорезавшей край по диагонали с северо-запада на юго-восток.

От магистрали Ср.-Азиатской ж. д. отходили ветви: Мерв — Кушка 312 км, Каган — Бухара 12,8 км и Горчаково — Маргелан; от Ташкентской — начатая постройкой линия Арысь — Пишпек.

Общая строительная длина Ср.-Азиатской ж. д., постройка которой закончилась значительно раньше Ташкентской, на 1 января 1914 г. достигала 2 563 км.

Так как Ср.-Азиатская ж. д. на огромной части своего протяжения шла нулевыми местами, то профиль дороги отличался мягкостью, отсутствием значительных подъемов,² большим процентом прямых участков пути (около 89) и очень малым процентом кривых, представляя значительные удобства эксплуатации. Теми же особенностями, за небольшим исключением, обладала и Ташкентская ж. д.

Последняя открыта для правильного движения от Кинеля (Сам.-Злат. ж. д.) до Ташкента в 1906 г. Строительная длина линии на 1 января 1914 г. составляла 2 233 км, из коих в пределах округа 1 189 км.

При сопоставлении длины обеих магистралей и их ветвей с площадью округа получалась ничтожная цифра: на 113 кв. км территории в среднем приходилось только 0,19 км³ ж. д. и притом не восполняемая обыкновенными, хорошо поддерживаемыми грунтовыми дорогами, а каменных дорог в округе не было.⁴

¹ Что составляло $\frac{1}{2}$ пространства всей империи и около $\frac{3}{8}$ — Европейской России.

² Подъемы до 0,005 составляли почти 50%.

³ Доклад г. кварт. ген. Аверьянова 1911 г. В. И. Арх., д. № 125431.

⁴ Кроме 32-х км шоссейной ветки от Ташкента в Троицкий лагерь.

Вся северо-восточная часть округа площадью в сотни тысяч кв. км, прилегавшая к Китаю, совершенно не была обеспечена ж. д., постройка которых в этом районе стала только намечаться и частично проводится в исполнение непосредственно перед войной.¹

Паровозным и вагонным парком дороги Туркестанского в. о. не были богаты. Паровозов приходилось на версту: на Ташкент-

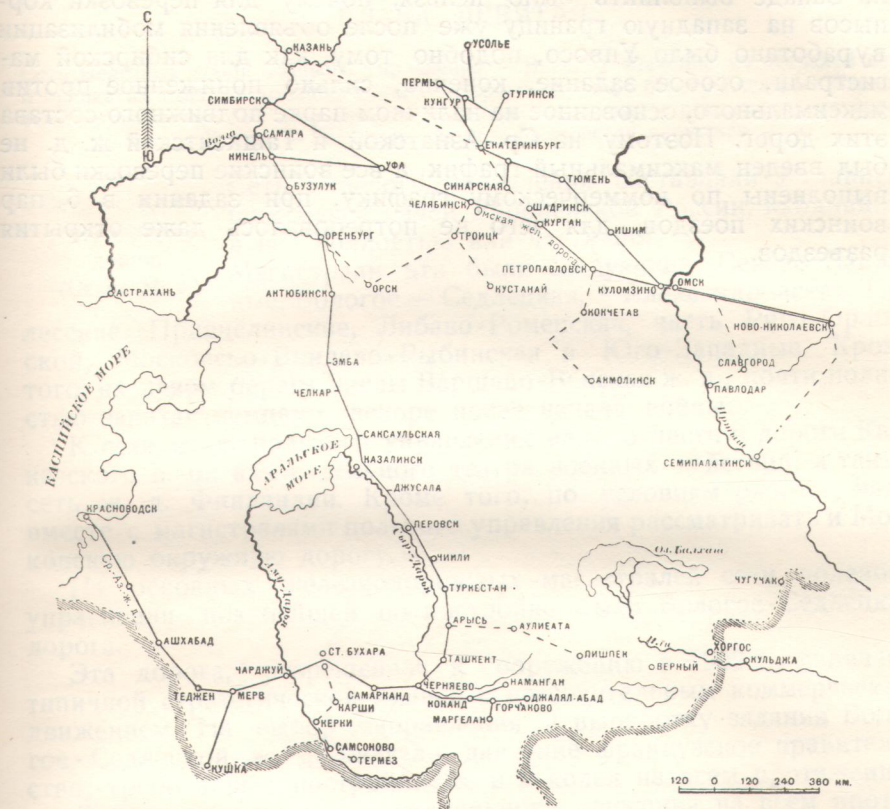


Схема № 3.

ской 0,26 и 3,74 тов. вагонов, на Ср.-Аз. — 0,24 и 3,6 тов. вагонов, т. е. значительно ниже общей нормы для всей сети.

Пропускная способность Ташкентской ж. д. на различных участках была различна. Слабейшим участком был Актюбинск — Ташкент в 11 пар поездов, сильнейшим Кинель — Бузулук в 14 пар.

Особенностью обеих дорог было наличие нескольких графиков военного времени для частных и общей мобилизации.

¹ В 1913 г. находилась в постройке линия Семиреченской ж. д. ст. Арысь — Пишпек 572 км. дл., затем в том же 1913 начаты постройкой линии Каган — Термез (Ср.-Аз. дор.) 623 км дл. с ветвью Карши — Китаб и Арысь — Верный — Семипалатинск (Ташкентской ж. д.)

Несмотря на очень большое протяжение обеих дорог, они выгодно отличались от магистралей Европейской России тем, что на них не было пестроты в цифрах пропускной способности отдельных участков.¹

Задание на перевозку войск. Для достижения предельной провозной способности Ср.-Азиатской и Ташкентской дорог требовалось командирование подвижного состава, чего при войне на Западе выполнить было нельзя, почему для перевозки корпусов на западную границу уже после объявления мобилизации вурботано было Упвосо, подобно тому, как для сибирской магистрали, особое задание, конечно, сильно пониженное против максимального, основанное на наличном парке подвижного состава этих дорог. Поэтому на Ср.-Азиатской и Ташкентской ж. д. не был введен максимальный график, а все воинские перевозки были выполнены по коммерческому графику, при задании в 6 пар воинских поездов, для чего не потребовалось даже открытия разъездов.

¹ Объясняется это тем, что обе дороги являлись стратегическими, имевшими задание — связь с метрополией. Обе дороги строились распоряжением казны, причем Закасп. ж. д. строилась Закаспийскими железнодорожными батальонами, имела военный характер, долгое время эксплуатация велась желбатами и начальник дороги был военный (командир железнодорожной бригады).