

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

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

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., оборудование 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