

ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ.

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

Нарушение моб. расписания № 18 частными мобилизациями во время русско-японской войны.

Многочисленные частные мобилизации (8), вызванные войной с Японией, совершенно расстроили действовавший в то время моб. план № 18. Контингенты запасных и неприкосновенные запасы имущества разного рода были исчерпаны войной, а дислокация войсковых частей сильно нарушена.¹ Словом, план № 18 к началу 1906 г. существовал только на бумаге. В случае войны на западе он не мог быть осуществлен, потому что был нарушен командированием подвижного состава с дорог европейской сети на сибирскую магистраль, и исполнение по нем воинских перевозок было невозможно,² следовательно, моб. плана ж. д. для исполнения плана № 18 в действительности в 1906 г. также не существовало.³

Естественно, что мобилизационный отдел главного штаба и Упвосо озабочены были скорейшим восстановлением нарушенного расписания № 18.

Восстановление моб. расписания № 18.

Для установления порядка восстановления плана под председательством начальника Упвосо ген. Левашова была создана комиссия, которая, после всестороннего ознакомления с положением дела, постановила:

¹ В 1907 г. число „командированных“ для содействия гражданским властям войсковых частей достигало 34 (пех. и кав.) полков. Особенно много было командированных частей в округах Московском, Казанском и Кавказском (В. И. Арх., д. № 128 — 511).

² В докладной записке от 20/VI — 1906 г. по проекту нового сосредоточения на имя начальника ген. штаба полк. Добророльский пишет: „К сожалению, Упвосо не имеет в своих руках точных данных, чем выражаются последствия интенсивной работы всех железнодорожных линий в течение минувшей войны и последовавшей затем эвакуации войск из Манчжурии — работы, осложненной сверх того продолжительными беспорядками на железнодорожных линиях в прошлую зиму. Ясно, однако, что в настоящее время, вследствие значительного командирования подвижного состава с дорог европ. сети на сибирскую магистраль, вызванного р.-японской войной, моб. план ж. д. № 18 нарушен и исполнение по нем воинских перевозок невозможно. Короче — моб. плана ж. д. для исполнения плана № 18 в действительности не существует“. В. И. Арх., № 172370, стр. 18.

³ Секр. журн. комиссии 28/IV 1906 г. В. И. Арх., д. № 55 по описи 26 отд. Упвосо.

1) по отделу начать работу по данным о числе запасных на I/VII — 1906 г.;

2) разверстку наряда по частям войск моб. отделу произвести согласно губ. ведомостей, составленных по № 18.;

3) условие п. 2 важно соблюсти в полной мере, чтобы не менять пунктов отправки и назначения команд, времени их посадки и высадки, а равно населенности поездов, внесенных уже в моб. планы ж. д. по № 18;

4) соблюдение условий п. п. 2 и 3 сохранит по изменяемому расписанию сроки боевой готовности частей войск, принятые по основному расписанию, что даст данные для разработки вопроса о сосредоточении сил к западной границе;

5) уяснение сосредоточения раньше начала переделки расписания крайне важно: если сосредоточение существенно изменится, то потребуются переделка планов по сосредоточению и составление новых моб. планов на ж. д.¹ Обе последние работы столь значительны и потребуют столько времени, что могут сделать практически бесполезной переделку расп. № 18, так как окончание ее почти совпадает с введением в действие расписания № 19;

6) расписание, измененное с допущением таких отступлений от нормальных правил составления всякого моб. расписания, будет иметь столько недочетов, что оно может быть терпимо лишь вследствие невозможности создать что-либо более совершенное в такой короткий срок, и принятие энергичных мер к более скорому введению в действие расписания № 19 совершенно необходимо.

Итак, после русско-японской войны некоторый значительный промежуток времени (около двух лет) никакого вообще моб. плана фактически не было. Возвращение на дороги собственности подвижного состава, командированного на сибирскую магистраль и нуждавшегося в капитальном ремонте, ожидалось не ранее весны 1907 г.; поступивший во время войны на дороги европейской сети новый подвижной состав находился не в тех пунктах и не на тех линиях, которые намечались планом и нуждались в усилении. Поэтому-то ранее весны 1907 г. мобилизационный план № 18 в действительности не мог бы быть выполненным.

После доклада военному министру журнала заседаний комиссии от 28 апреля 1906 г. и соображений главного штаба решено было восстановить расписание № 18 по возможности в прежнем его виде. Штабам округов даны были указания сохранить существующие планы перевозок, изменяя их в крайних случаях, и подчинять расчеты по укомплектованию войск условиям перевозок.²

Работы в округах начались и, несмотря на затруднения в ре-

¹ Составление моб. плана ж. д. требует около года времени, поэтому изменение моб. расписания № 18 было равносильно составлению нового плана и значит отдалению срока его введения на год.

² В. И. Арх. д. № 65 по описи Упвосо.

шениях многих вопросов, не предусмотренных и основным расписанием № 18,¹ закончились введением моб. расписания № 18, „восстановленного“ с 1 октября 1907 г.

Моб. расписание № 19 и его преимущества перед № 18.

Устаревшее моб. расписание № 18, лишь исправленное после русско-японской войны и восстановленное под названием мобилизационного расписания № 18, предположено было заменить моб. расписанием 1910 г. (№ 19).

Представляя (7 апреля 1909 г.) на утверждение предложения по моб. расписанию 1910 г., Сухомлинов в своей объяснительной записке указывал на следующие преимущества нового расписания перед № 18 восстановленным:² 1) расписание 1910 г. составлялось в строгом соответствии с новой организацией и дислокацией армии, являясь общим для всей России; 2) разработка его производилась на основе территориальной системы укомплектования (для Европейской России и Кавказа); 3) оно давало значительное сокращение мобилизационных перевозок³ так, по № 18 восстановленному, в пределах Европейской России передавалось из округа в округ около 225 тысяч запасных, а по расписанию 1910 г. около 55 тысяч;⁴ достигнуто также значительное сокращение перевозок лошадей, и 4) улучшено пополнение запасными азиатских округов.⁵

Снабжение продовольствием войск в период сосредоточения.

Весной 1909 г. моб. расписание № 19 было введено. Рассылая в июле 1910 г. указания на случай войны на западе, начальник генерального штаба указывал в препроводительном письме командующим войсками округов:⁶

1) что наше первоначальное сосредоточение должно отвечать наиболее тяжелому для нас случаю, когда главные силы Германии и Ав.-Венгрии будут направлены в начале войны против России;

2) что наше основное сосредоточение более приспособлено для нанесения главного удара против враждебного нам союза — немцев;

3) что для облегчения подвоза к армиям всего необходимого при составлении планов перевозки по сосредоточению оставлена на главных ж. д. линиях, со времени начала работ

¹ Так штаб Варшавского военного округа доносил о громадных перевозках интендантских грузов из магазинов одного района округа в другие, не предусмотренных интендантством даже по основному расписанию № 18.

² В. И. Арх., д. № 130522, стр. 2.

³ В расписание 1910 г. впервые был включен наряд повозок от населения для обеспечения обозом взамен недостающих форменных для корпусных продовольственных транспортов и других тыловых учреждений.

⁴ В том числе 33 тысячи человек в гвардию.

⁵ По расписанию № 18 восстановленному в Туркестанский и Сибирский округа поступали запасные Казанского и частью Московского округов; по расписанию 1910 г. для азиатских округов были введены западные уезды одного Казанского округа, составлявшие притом сплошные районы, прилегавшие к железнодорожным магистралям ташкентской и сибирской.

⁶ В. И. Арх., д. № 175953.

полным графиком, восьмая часть поездов свободными.

Последний пункт „указаний командующим войсками“ о забронировании восьмой части воинских поездов под перевозки грузов снабжений имел большое значение.

В конце 1907 г., в связи с выработкой новых норм содержания неприкосновенных и крепостных запасов, возник вопрос о постройке в западной пограничной полосе ряда интендантских магазинов для обслуживания армии в случае войны на этом театре, и тогда же, по разрешении этого вопроса, приступлено было к работам по устройству магазинов. В начале 1909 г. пункты расположений магазинов были изменены, так как под влиянием нового взгляда на значение крепостей в западной пограничной полосе пришлось частично изменить и сосредоточение русской армии. Вслед затем реформы Сухомлинова и последующая реорганизация армии повели к выработке нового плана сосредоточения и изменения пунктов расположения части продовольственных магазинов. Работы по постройке некоторых базисных магазинов были приостановлены.¹

Намечались новые пункты расположения части базисных и промежуточных магазинов, взамен указанных ГУГШ и опротестованных штабами пограничных округов. Это обстоятельство затянуло разрешение вопроса и внесло некоторую неопределенность в дело устройства тыла армии, продолжавшуюся до 1912 г.

Тревожное настроение весной 1912 г., дававшее основание опасаться военных действий со стороны тройственного союза, естественно привлекло внимание штабов пограничных округов к устройству тыла и в частности вопросам продовольствия армии. Наполнение запасами пустых расходных, промежуточных и базисных магазинов требовало длительного времени и большого количества поездов. По расчетам начальников штабов пограничных округов, пополнение подвозом расходных магазинов, имевших полностью положенный запас, следовало начинать за 4-5 дней до полного их израсходования, которое могло наступить примерно с 20-го дня мобилизации, т. е. в разгар перевозок по сосредоточению. При таком положении считалось необходимым оставлять на некоторых ж. д. полевого управления, со дня начала работы их полным графиком, до 15% свободных поездов под грузы снабжения. Возможность подвоза некоторого количества грузов снабжения не исключалась и без этого оставления свободных поездов. Дело в том, что для перевозки войск расчеты числа потребных вагонов составлялись настолько широко, что почти в каждом войсковом эшелоне некоторое число вагонов (от 3—5) могло быть предоставлено под перевозку грузов всякого рода. В зависимости от числа пропускаемых по данной дороге эшелонов, число таких вагонов в сумме могло быть значительным (в особенности на двухколейных линиях

¹ В особенности по линии Александровской ж. д., у станции Залесье, Барановичи, Погодино и друг. В. И. Арх., д. № 182242.

с большим заданием), но перевозка грузов таким способом, неся элемент случайности, не представляла особых выгод,¹ почему предпочтение было отдано назначению отдельных поездов для подвоза грузов снабжения, в особенности продовольственных.

В период действия моб. расписания № 18 вопрос продовольствия корпусов, сосредоточиваемых в районе развертывания, не сколько облегчался нахождением свыше 70% продовольственных магазинов мирного времени в районе сосредоточения армий (63 магазина из 91). Магазины эти содержали неприкосновенные запасы продовольствия и фуража для обеспечения мобилизационной потребности полевых войск и их укомплектований, а частью составляли долю запасов военного времени и находились в большинстве в пункте расположения гарнизонов. Размер наличия этих магазинов был значителен: ГИУ исчисляло потребность в порожняке для вывоза в тыловой район оставшихся неразобранными излишков запасов в 900 вагонов и 2500 подвод. Рассчитывать на вывоз в тыл в мобилизационный период этих запасов было трудно, к тому же такие перевозки не были учтены Упвосо и планов для них по № 18 восстановленному не составлялось. Наличие таких продовольственных магазинов в пунктах стоянок частей войск освобождало ж. д. от части перевозок в самый тяжелый для них период собственной мобилизации и выполнения мобилизационных перевозок.

Мобилизация частей войск заканчивалась в большинстве случаев между 8 и 14 днями, почему собственно массовые перевозки войск в районы сосредоточения могли начинаться только с 8 дня. Работа полным графиком начиналась для большинства магистралей между 8 и 12 днем мобилизации;² поэтому начальным днем перевозок грузов снабжения постановлением особого совещания³ решено было считать 10 день мобилизации.

Начиная с этого дня, на железнодорожных магистралях, обслуживающих армии, решено было иметь свободные поезда для подвоза продовольствия, артиллерийских и санитарных запасов, по расчету $1\frac{1}{2}$ поезда на каждый корпус, уже находящийся в районе развертывания, и с течением времени добавлять также по $1\frac{1}{2}$ поезда на каждые 100 эшелонов, прибывающих в пункты развертывания.⁴

¹ Трудно было учесть эшелоны, имеющие свободные вагоны. К тому же обычно при посадке войска, при малейшем недосмотре ЗК, занимали эти вагоны.

² Например: Александровская — с 9 дня, Либаво-Роменская — с 7, Московско-Виндаво-Рыбинская — с 6, Полесские — с 12, Привислинские — с 12, Юго-Западные — с 7-8 и т. д., т. е. к указанным дням заканчивалась собственно мобилизация ж. д.

³ Состоялось 28 мая 1914 г. под председательством ген. Данилова, с участием генерал-квартирмейстеров 3 западных пограничных округов и представителей Упвосо. В. И. Арх., д. № 126665.

⁴ В своей докладной записке на имя начальника генерального штаба в октябре 1913 г. за № 420 об основаниях по усилению нашей ж. д. сети ген. Данилов исходит из расчета необходимости иметь на каждые 100 эшелонов, как находящихся на местах, так и подвозимых, по одному свободному поезду в сутки на соответствующих направлениях. Эту надбавку на гибкость плана развертывания ген. Данилов считал „незначительной“, а через $1\frac{1}{2}$ года в майской комиссии снижает норму до $1\frac{1}{2}$ поезда на каждые 100 эшелонов, как было выше упомянуто.

Это постановление комиссии ген. Данилова коснулось 7 магистралей, ведущих в район сосредоточения армий: 1) Петербург—Двинск—Ландварово—Гродно (для 1 армии); 2) Бологое—Седлецкой, т. е. части Николаевской, Полесской и Привислинских ж. д. (для 2 армии); 3) Александровский, от Москвы до Бреста (для 4 армии); 4) магистрали Полесских ж. д. Брянск—Брест (для 5 армии); 5) участков Юго-Западных ж. д. Киев—Казатин—Ровно и Черкассы—Вапнярка—Жмеринка—Проскуров (для 3 и 8 армии); 6) Линии Юго-Западн. ж. д. Кременчуг—Бирзула—Раздельная—Бендеры (для 7 армии).

Так как на перечисленных магистралях, кроме последней, сидело в среднем от 4 до 5 корпусов на каждой,¹ не считая отдельных кавалерийских и пехотных дивизий, на перечисленных линиях, на каждой, предстояло оставлять под перевозки грузов снабжений не менее 2-2½ поездов, а считая и войска, не входившие в состав корпусов, дававшие в среднем еще около 100 эшелонов на линию,— не менее 3-3½ пар поездов, что и составляло около 1/8 или 15 % от всего задания ВВ.

По расчетам Упвосо, вошедшим в планы перевозок по расписанию 1910 г., потребность в одних только продовольственных поездах, в период перевозок по сосредоточению, выражалась общей цифрой 192 поезда,² уменьшавшей настолько же число поездов по сосредоточению. Учитывая потребность 7-й и 8-й армий, а также потребность всех армий в прочих грузах снабжения, надо принять общую цифру поездов под грузы снабжения равной примерно 240.

Таким образом, необходимость одновременной перевозки войсковых частей и грузов снабжений для них удлиняло общую продолжительность периода перевозок по сосредоточению не менее как на одни сутки, а потому надо признать, что Упвосо могло бы распорядиться более хозяйственно порожняком, оказавшимся в составе воинских эшелонов, вследствие широких норм „расчетов 1910 г. на погрузку штатных частей войск“.³

**Соображения
по устройству
тыла.**

Ряд крупных мероприятий ВВ, предшествовавших мировой войне,⁴ хотя и учтенных моб. расписанием 1910 г., вызывал необходимость полной переработки вопросов устройства тыла и перехода к новому расписанию № 20.⁵

¹ На Петербурго-Варшавской линии Сев.-Западных ж. д. 5 корпусов, при задании от 25 до 65 пар поездов; на Бологое-Седлецкой — 5 корпусов при задании 16 — 25 пар поездов; на Александровской — 4 корпуса, при задании 33 пары воинских поездов; на Полесских также 4 корпуса, при задании 28 пар поездов и на Юго-Западных ж. д. — 11 корпусов (3 — 8, 7-й армии) при задании в 40, 17 и 14 пар поездов.

² 27 поездов для 1-й армии, 39 — для 2-й, 36 — для 4-й, 28 — для 5-й и 52 поезда для 3-й. (Дело № 240 Отд. генерал-квартирм. ГУГШ, находящееся в штабе РККА.)

³ Эта „широта“ расчетов числа вагонов на погрузку штатных частей выражалась приблизительно цифрой порожняка, достаточного для формирования сотни грузовых поездов.

⁴ Упразднение некоторых крепостей на западной границе, перевод части корпусов и конницы на Волгу и изменение в связи с этим дислокации армии.

⁵ Намечено было ввести с 1 декабря 1914 г.

Подготовка России к мировой войне.

Объявление войны застало Упвосо в разгар работ по переходу к этому последнему, почему армия была мобилизована в июле 1914 г. по № 19, хотя не отвечавшему полностью пожеланиям ГУГШ в отношении железнодорожных перевозок,¹ но зато вполне разработанному.

Вариант „А“, сравнительно мало отозвавшись на работах по устройству тыла 1-й и 3-й армий, почти не затронув устройства тыла фланговых (6-й и 7-й) армии, потребовал изменений в устройстве тыла 2-й армии и коренной разработки вопросов устройства тыла 4-й и 5-й армий.

События 1911-1912 гг. и вызывающий тон зарубежной печати давали основания опасаться скорого открытия военных действий, под влиянием чего работа в ГУГШ по подготовке к войне на западе велась в 1912 г. более интенсивно.

Предварительные основания для этих работ были установлены ГУГШ при участии командующих войсками и начальников штабов пограничных округов, вызывавшихся с этой целью в течение года на ряд совещаний в Москву и Петербург.²

Утвержденные в 1910 г. предположения по развертыванию армий после этих совещаний были коренным образом изменены.

Особенно важные решения приняты были на московском совещании, в феврале 1912 г. На этом совещании решено было направить главный удар армий, развертываемых на западном фронте, против Ав.-Венгрии, сосредоточив непосредственно по окончании мобилизации 4-й и 5-й армий в пределах Варшавского в. о. на фронте Ковель—Холм—Люблин;³ перераспределены были между армиями войсковые части и тыловые учреждения.⁴

Устройство тыла московским совещанием намечалось следующим образом:

Ближайший тыл 1-й, 2-й, 4-й, 5-й армий до линии Вильна, Лида и далее по границе Варшавского в. о. распределялся между этими армиями с подчинением командующему соответствующей армии.

Дальний тыл распределялся между группами армий: для группы, действующей против Германии,—один тыловой район, в границах, принятых для тылового района 1-й армии (виленской), в котором и должны были быть расположены тыловые учреждения 1-й и 2-й армий. Для группы, действующей против Ав.-Венгрии, тыловой район разделялся на две части: одна часть в границах б. тылового района 2-й армии (Варшавской), в которой должны были находиться тыловые учреждения 4-й и 5-й армий, другая — в.

¹ Задание ж. д. по № 19 было ниже, чем в разрабатываемом № 20.

² Годовой отчет ГУГШ за № 912 г. В. И. Арх., д. № 185286.

³ Журнал совещания, стр. 5. В. И. Арх., д. № 128182.

⁴ При распределении тыловых учреждений между 1-й и 2-й, 4-й и 5-й армиями принято было, что все 4 армии назначаются для активных действий, почему готовность их и снабжение тыловыми учреждениями должны быть одинаковы, ответственность лишь относительно их численности.

Количество тыловых учреждений армий определялось совещанием по числу пехотных дивизий, входящих в них.

границах тылового района 3-й армии (Киевской), в которой должны были находиться тыловые учреждения 3-й армии.

Каждая из этих частей общего тылового района имела свои военно-окружные управления.

Для базисных магазинов (в виду того, что в большинстве из них по расписанию 1910 г. не только запасов, а даже построек для их хранения не имелось) намечались лишь районы расположения по группам армий: для группы, действующей против Германии, — в районе Двинск, Полоцк, Витебск; а для группы, действующей против Ав.-Венгрии, — в районе Минск, Смоленск, Гомель и промежуточный в Барановичах.

Базисными магазинами 3-й армии остались без изменения намеченные по основному расписанию 1910 года.

**Железные
дороги.**

Ж. д. тыловых районов групп армий поступали в ведение командующих группами.

В непосредственное ведение отдельных армий намечалось передать следующие железнодорожные линии:

1-й армии: Рига — Тукум — Виндава, Крейцбург — Митава — Муравьево — Либава, Двинск — Поневеж — Радзивиличи, Свенцяны — Поневеж, Вильна — Кошедары — Радзивиличи, Кошедары — Вержболово, Ораны — Сувалки — Августов, Вильна — Гродна.

2-й армии: Августово — Гродно — Мосты — Лида, Белосток — Черемха — Лида, Белосток — Барановичи — Лида, Белосток — Варшава, Тлуш — Черв. Бор — Лапы, Малкин — Остроленка — Седлец — Малкин, Варшава — Седлец — Черемха, Волковыск — Лида, Варшава — Александрово, Варшава — Калиш, Варшава — Млава, Белосток — Граево, Ново-Минск — Тлуш.

4-й армии: Холм — Люблин — Ивангород — Варшава, Пилява — Ново-Минск, Луков — Седлец, Луков — Люблин, Луков — Ивангород, Луков — Брест, Брест — Черемха, Брест — Барановичи, Граница — Скерневицы, Колюшки — Островец, Граница — Ивангород.

5-й армии: Брест — Холм, Брест — Ковель, Холм — Ковель — Сарны, Брест — Лунинец, Лунинец — Сарны.

**Военные дороги
4-й и 5-й армий
(Схема № 8.)**

Результаты московского совещания были затем преподаны к руководству в виде „указаний 1 мая 1912 г. командующим войсками округов на случай войны с державами тройственного союза“.

Смотря по обстановке в начале войны, развертывание армий предполагалось произвести по плану А или по плану Г.

По плану А, для действий против Ав.-Венгрии предназначались 3-я, 4-я и 5-я армии (австрийского фронта), а против Германии — 1-я и 2-я армии (германского фронта).

6-я и 7-я армии в состав фронтов не входили, имея особые задачи.¹

¹ Справка об. кварт. за № 256. В. И. Арх., д. № 169271.

Основным принят был план А.¹

Напряженное политическое положение на Балканах² в начале 1912 г. повлекло за собой, после февральского совещания в Москве, совещание начальников штабов Варшавского и Киевского округов в марте того же 1912 г. в Петербурге, на котором намечены были некоторые детали устройства тыла 4-й и 5-й армий.

В своем докладе от 15/III—1912 г. по поводу тыла этих армий ген. Алексеев, оценивая выгоды направления главного удара со стороны Варшавского округа, хотя и менее удобного для расположения тыловых учреждений, указывал:

„Рассматривая свойства местности, оценивая положение 5-й и особенно 4-й армий с их тесным и обращенным на север (к стороне Германии) тылом, надо сказать, что предпочтительнее было бы увеличить состав 3-й армии одним корпусом из Московского округа... хотя нанесение главного удара австрийцам со стороны Киевского округа и не обещает тех богатых по своим последствиям результатов, как со стороны Варшавского в. о., но зато в организацию всей операции вносится неизмеримо большая степень безопасности и простоты в устройстве тыла“.³

В этих словах, как нельзя лучше охарактеризован тыл 4-й и 5-й армий, который имел около 160 км по линии развертывания, около 100 км в глубину, с болотистой бездорожной местностью района верхней Припяти в треугольнике, образуемом линиями ж. д. Брест—Холм, Брест—Ковель, и Холм—Ковель, располагая по одной дороге на корпус, с поворотом этих путей сейчас же за линией Луков—Брест—Кобрин под прямым углом на восток.

Военными дорогами корпусов 4-й и 5-й армий намечены были следующие:

Для 4-й армии: Гренад. к.—от холма мимо Влодавы—Словатыче—Залесье—Брест—Каменец—Литовск; XVI к. на Ленчну—Любартов—Вишница—Бела—Янов—Мотыкалы—Высоко-Литовск; XXIV к. на Коцк—Радин—Межиречье—Константинов—Немиров—Высоко-Литовск.

Для 5-й армии: XXV к.—долиною З. Буга; во Влодаве—переход на противоположный берег реки до Бреста; XIII к.—на Любомль—Пища—Кобрин; V к.—от Мацеюва на Крымно—Ратно—Кобрин; XIV к.—на Ратно—Дивин—Кобрин.⁴

После мартовского совещания в Петербурге, в ноябре 1912 г., там же состоялось новое совещание начальников штабов Варшавского, Виленского, Киевского, Московского и Казанского в. о., с участием специально приглашенного ген. Алексеева,⁵ а затем в

¹ Состав каждой армии, районы их сосредоточения и готовность в днях мобилизации приводятся в приложении № 6. Письмо в. м-стра Сухомлинова командующему Киевского округа от января 1912 г. В. И. Арх., д. № 173432.

² Письмо Сухомлинова командующему Киевским в. округом. В. И. Арх., д. № 173432.

³ Доклад ген. Алексева, стр. 10, В. И. Арх., д. № 173432.

⁴ На XIV к. возлагается подготовка дороги на Любашево—Лебядзь—Пинск.

⁵ В то время командир XIII арм. к.

Петербург были приглашены командующие войсками Варшавского и Киевского округов, и 8 декабря состоялось совещание по вопросам военного характера, с участием всех названных лиц.

Насколько серьезно было политическое положение осенью 1912 г., видно из того, что, по ходатайству штаба Киевского в. о., увольнение запасных в западно-пограничных округах задержано было до весны 1913 г.¹

Результатом ноябрьского совещания начальников штабов западно-пограничных округов был „журнал особого совещания по выполнению подготовительных к войне работ в отношении организации тыловой службы на юго-западном фронте по плану А от 8/XI — 1912 года“.²

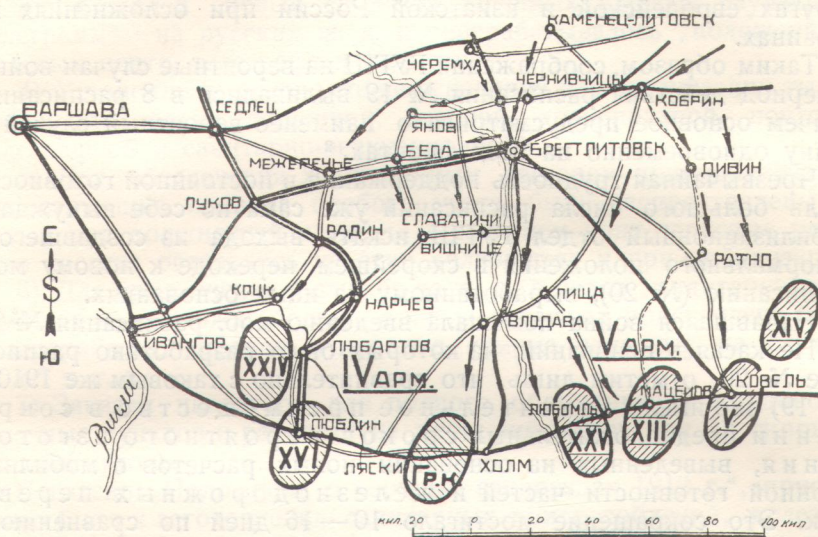


Схема № 8.

В связи с поставленными армиям задачами на совещании были выработаны: 1) перечень путей для наступления армий на фронт Ряшев — Перемышль — Львов — Николаев — Нижнеиов; 2) военные дороги корпусов в тыловом районе армий; 3) установлено распределение района к северу от Полесья до линии Зап. Двины и Днепра между 1-й и 2-й армиями, с одной стороны, и между 4-й и 5-й с другой; 4) передаточными станциями для 3-й армии вместо неудовлетворявших этому назначению ст. Ромодан и Бахмач выбраны были станции Киев и Черкассы.

Совещание выразило пожелание, чтобы были разработаны соображения о повороте XIII корпуса к Люблину, если политическая и военная обстановка допустит ослабление германского фронта.

¹ Рапорт № 3132. В. И. Арх., д. № 126664, стр. 43.

² Журнал особ. совещания. В. И. Арх., д. № 126664, стр. 27.

Окончание сосредоточения главнейших организационных единиц и тыловых учреждений юго-западного фронта считалось на 35-й, 37-й дни мобилизации.

Моб. расписание № 20. Объем работы, выполненной органами военных сообщений.

Моб. расписание № 19 разработано было в предположении одновременной полной мобилизации всех военных округов.

В виду этого пришлось, в дополнение к нему, разработать: во-первых, особые поправки на случай войны на западном фронте по Кавказскому, Туркестанскому, Омскому, Иркутскому и Казанскому округам и, во-вторых, 6 частных мобилизационных расписаний¹ на вероятные случаи производства частичных мобилизаций в округах европейской и азиатской России при осложнениях на окраинах.

Таким образом, соображения ГУГШ на вероятные случаи войны в период действия расписания № 19 выливались в 8 расписаний, причем основное предусматривало наименее вероятный случай — войну одновременно на всех фронтах.²

Чрезвычайная трудность поддержания в постоянной готовности столь большого числа расписаний уже сама по себе вынуждала мобилизационный отдел ГУГШ искать выхода из создавшегося ненормального положения в скорейшем переходе к новому моб. расписанию (№ 20), выработанному на иных основаниях.

Начавшаяся война помешала введению моб. расписания № 20.

Не касаясь оснований, на которых было разработано расписание № 20, отметим лишь, что сравнительно с таковым же 1910 г. (№ 19) оно имело значительное преимущество в сокращении предположительных сроков вероятного изготовления, выведенных на основании новых расчетов о мобилизационной готовности частей и железнодорожных перевозок. Это сокращение достигало 10—16 дней по сравнению с расписанием № 19.³

Затем некоторую особенность представляла разработка планов перевозки четырех корпусов (XVI, XXIV, XXV и III кав.), входивших в состав армий юго-западного фронта. Планы перевозок этих корпусов были разработаны через ст.ст. Москва, Орел и Никитовка, откуда корпуса могли быть повернуты на усиление армий с.-зап. фронта на случай наступления немцев в первый период войны в больших силах, чем предполагалось.

Угрожающее по отношению к России положение, занятое державами тройственного союза, в особенности Ав.-Венгрией, с весны 1912 г., давшее основание начальнику генерального штаба заявить на московских совещаниях в феврале 1912 г., что „теперешнее время надо считать предмобилизационным“, ⁴ сознававшаяся ГУГШ неготовность России к войне, — все это вызвало в 1913 г. усилен-

¹ 5 расписаний Лит. А и расписание Лит. Б.

² В. И. Арх., д. № 128091, стр. 46.

³ Докл. в. м-стра № 329. В. И. Арх., д. № 171761 и 180361.

⁴ В. И. Арх., д. № 128172, стр. 85.

ную деятельность Упвосо в связи с разработкой предположенного к введению с 1/XII—1914 г. нового мобилизационного расписания.¹

В течение 1913 г. Упвосо выполнены были следующие работы:

1) Закончены еще весной 1913 г. подготовительные работы для составления планов перевозок по моб. расписанию № 20, а осенью 1913 г. приступлено было к составлению планов перевозки укомплектований от сборных пунктов при управлениях уездных воинских начальников в войска, а затем и планов перевозки мобилизованных частей в районы сосредоточения.²

2) Закончены разработкой „правила телеграфной корреспонденции ж. д. в мирное и военное время“.

3) Составлен „новый свод сокращенных адресов служебных телеграмм“³ на русских ж. д. и перерабатывалось „положение о полевых почте, телеграфе и телефоне“.

4) Установлены руководящие основания для организации тылов армии (по частям дорожной, этапной, транспортной, почтово-телеграфной и санитарно-эвакуационной).

5) Для обеспечения ж. д. личным составом при мобилизации существующие правила особого учета были распространены на целый ряд должностей на ж. д., с занятием коих запасные рядового состава оставались на этих должностях и при мобилизации.

6) Для привлечения к службе на ж. д., в целях „милитаризации“ этих дорог, возможно большего числа запасных приступлено было к переработке „правил о порядке приема запасных на службу ж. д.“ и т. д.

7) Заказан инвентарь для полного оборудования продовольственных пунктов и разослан на места инвентарь для 32 типовых вагонов-кухонь.

Согласно „Положения о военных санпоездах 1912 г.“, приступлено было к заготовлению санитарных приспособлений, железнодорожного, интендантского и медицинского имущества для этих поездов, которое в течение 1913 г. большей частью было заведено и отчасти размещено по пунктам хранения.

8) В области организации автомобильного дела закончено было снабжение армий приобретенными грузовыми и легковыми автомобилями для организации армейских транспортов, а также мотоциклетами и самокатами.

9) Внесено в военный совет представление о формировании 5 авторот и 6 автокоманд.

10) Внесен в совет министров законопроект о введении военно-автомобильной повинности (кроме Финляндии), получивший утверждение только 17/VII—1914 г.

11) Внесена в законодательные учреждения программа строительства стратегических шоссе на западе, для испрошения необ-

¹ В. И. Арх., д. № 182075.

² В. И. Арх., д. № 185055.

³ Свод этот подлежал введению в действие с 1/IX—1914 г., т. е. одновременно с моб. расп. № 20.

ходимых кредитов по смете 1914 г., а также разработан и представлен на разрешение законодательных учреждений вопрос о кредитах на постройку стратегических шоссе на Д. Востоке¹ и т. д.

12) Составлен план развития и улучшения железнодорожной сети в целях государственной обороны.

Как видно из приведенного перечня работ, исполненных Упвосо в связи с намечавшимся введением расписания № 20, благоприятные результаты от части мероприятий могли бы получиться лишь после нескольких лет практики мирного времени, чему помешала война.

Заканчивая изложенный обзор работы, проделанной органами военных сообщений до войны, перейдем теперь к ознакомлению с состоянием железнодорожной сети.

¹ Отчет ГУГШ за 1913 г. В. И. Арх., д. 185055.

ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ.

Причины слабости русской железнодорожной сети. Главнейшие недостатки ее. Программы железнодорожного строительства. Заключение.

Причины слабости и главнейшие недостатки русской железнодорожной сети. Неподготовленность русской железнодорожной сети к обороне страны неоднократно отмечалась высшим командованием еще с войны 1877—78 гг., подчеркивающей слабое развитие русских дорог и невозможность для них справиться с массовыми перевозками войск.

Конечно, 30 лет, отделявших последнюю русско-турецкую войну от рассматриваемого периода, сделали русскую железнодорожную сеть внешне неузнаваемой. Она увеличилась по длине почти в 4 раза, улучшилась качественно (хозяйство, управление и пр.), увеличился количественно парк подвижного состава и т. д., но все же общий рост и совершенствование сети отставали от возраставших потребностей страны. Особенно сильно отставала русская сеть от железнодорожной сети Германии и даже Австро-Венгрии в военном отношении.

Сейчас же после русско-японской войны армия стала на путь реформ, а железнодорожная сеть оставалась на том же уровне, на котором ее застала эта война.

Главнейшим недостатком сети, затруднявшим успешное обслуживание ею военных и экономических нужд страны, была: неразвитость сети или незначительность общего протяжения ж. д., по сравнению с территорией страны, а также слабость их.¹

Одной из причин слабости сети был способ железнодорожного строительства, которое в России велось не по определенному плану, отвечавшему военным и хозяйственным нуждам страны, а под влиянием различных, преимущественно узко-финансовых, железнодорожно-учредительских, стратегических и иных, соображений. Железнодорожное строительство шло неравномерно, толчками. Результатом слабого прироста ж. д. было возрастание интенсивности движения² и уплотнение его, в особенности пассажирского, так как малый прирост сети уже не отвечал увеличившемуся грузообороту.

¹ В Германии и Австрии 40—60% всех дорог были в две колеи, а в России только 27%.

² В 1904 г. было сделано 4,674 млн пудоверст малой скорости по всей сети, кроме Финляндии и дорог местного значения, а в 1912 г. эта цифра поднялась, непрерывно возрастая, до 7501 млн пудоверст, т. е. возросла за 8 лет более, чем на 60%.

Возраставшая с каждым годом перенапряженность работы ж. д. усиливалась и их технической отсталостью.

Вторым недостатком сети надо признать недостаточность числа линий, упиравшихся в границу с важнейшими противниками.¹

Можно бы примириться даже с существующим начертанием сети и числом колеи, если бы наличные магистрали походили в техническом отношении на магистрали противника, но этого не было.

Программа железнодорожного строительства 1909—1911 гг. была первой попыткой (после русско-японской войны) усилить темп строительства, подняв его до уровня возросших потребностей страны.

Однако намеченное программой значительное усиление сети постройкой новых линий в Европейской России и на окраинах свелось к постройке 4 крупных мостов,² отдельным работам по укладке второй колеи на Полесских дорогах, к перешивке и усилению пропускной способности некоторых линий.³ Из новых линий казной строилась лишь амурская магистраль.

Главной причиной медленности железнодорожного строительства в России было отсутствие свободных денежных средств.

Казенное строительство шло преимущественно за счет займов, но эти суммы были невелики, а потребности ведомств, в особенности военного, — огромны. Реальные предложения французским правительством крупных средств специально на железнодорожное строительство в России последовали поздно (в 1912 г.) и не могли быть использованы до войны.

Постройка бездоходных стратегических линий требовала крупных денежных жертв, что неизменно вызывало протесты представителей министерства финансов, а так как русский генеральный штаб не имел и малой доли того авторитета и влияния на общегосударственные дела, которое принадлежало прусскому генеральному штабу, то решение таких вопросов неизменно затягивалось.

По расчетам ГУГШ германская и австрийская армии собирались на русской границе первая к 13-му, вторая к 16-му дню мобилизации, поэтому, чтобы „подравнять“ сроки сосредоточения русской армии с армиями противников, Упвосо нужно было бы закончить перевозку по сосредоточению в течение 8 дней, перевоза в сутки не 223, а $4\,000 : 8 = 500$ эшелонов.

Эти 500 эшелонов и являлись в глазах ГУГШ тем пределом усиления пропускной и провозной способности русской сети, которого надо было достигнуть. Эту же цифру ГУГШ принимало за основу при обсуждении программы усиления железнодорожной сети.

Но кроме перевозки армии на западную границу железнодо-

¹ На немецкую и австрийскую границу выходило всего 16 колеи против 47.

² 3 через Волгу у Ярославля, Казани и Симбирска, а 4-й через Неву в Петербурге начат постройкой.

³ Вологда — Вятка Сев. ж. д. и участка Петербург — Вятка.

рожная сеть должна была обеспечить свободу маневрирования, что было трудно при отсутствии сильных рокадных линий и общей слабой подготовке сети к войне.

Таким образом, для усиления сети соответственно нуждам обороны страны надо было разрешить обе эти задачи.

По мнению Упвосо, достигнуть намеченной цели было возможно: 1) постройкой двух новых магистралей, 2) усилением пропускной способности некоторых участков общей длиной до 6500 км, 3) укладкой 4250 км второй колеи и 4) увеличением паровозного парка на 4225 паровозов.

Эти выводы Упвосо после длительного согласования их с ген. Даниловым легли в основу большой стратегической программы 1912—1914 гг., к ознакомлению с которой мы и перейдем.

Программа эта характерна тем, что в нее вошли все пожелания французского генерального штаба, разновременно заявленные и не проведенные еще в жизнь, и что эту программу ГУГШ, видимо, считало исчерпывающей, покрывавшей недочеты существующей сети.

Разрабатывая вопрос об усилении железнодорожной сети со стратегической целью, Упвосо пришлось к выводу, что прежде чем приступить к постройке новых дорог в западной пограничной полосе, надо усилить пропускную способность ж. д. внутренней части России до соответствия с пропускной способностью магистральных линий западной пограничной полосы.

Подсчеты Упвосо показывали: „1) что 62% эшелонов частей войск, отобюрозованных и вполне готовых к перевозке, необходимо задерживать на несколько дней в пунктах квартирования, пока линии, выбранные для следования этих частей, не освободятся от перевозки ранее поднятых; 2) что магистральные линии западной пограничной полосы не могут с конца 2-й недели мобилизации работать полным графиком, так как к ним нельзя подвезти своевременно и в нужном числе эшелоны с дорог центральной и восточной частей Европейской России“.¹

Казалось бы, эти выводы Упвосо не могли вызвать сомнений в справедливости сказанного, однако ген. Данилов находил, что развитие железнодорожной сети должно начаться с западной половины России, а не с восточной,² и что предлагаемые Упвосо в первую очередь работы по развитию магистралей восточной России — нецелесообразны.³

¹ „Докладная записка ген. Данилова начальнику генерального штаба в октябре 1913 г. об основаниях по усилению русской железнодорожной сети, вытекающих из оперативных данных по развертыванию русской армии на зап. фронте.“ Дело управл. генер. квартирм. ГУГШ № 240.

² Управление генер. квартирм. ГУГШ условно делило Евр. Россию линией Петербург — Москва — Севастополь на западную и восточную.

³ Упвосо признавало необходимым усилить в первую очередь магистрали Сев. ж. д. Петербург — Вятка — Пермь, Челябинск — Екатеринбург — Пермской; Ртищев — Саратов, Ртищев — Пенза, Богоявленск — Тамбов, Астапово — Богоявленск Ряз. Ур. ж. д., Москва — Рязань, Рузаевка — Казань, М.-Каз. ж. д. и др.

Оба управления представили начальнику генерального штаба свои программы по вопросу железнодорожного строительства, исходя из пожеланий не отставать во времени сосредоточения армии от соседей. Данилов устанавливал желательным сроком сосредоточения — против Германии — 13-й, а против Ав.-Венгрии — 15-й день мобилизации, а Упвосо — 15-й — 16-й дни мобилизации, считая повидимому в ближайшем будущем этот срок пределом, к которому возможно стремиться в работе по развитию сети.¹

Приводимая таблица представляет сводку данных по перевозке в районы развертывания 1-й, 2-й, 4-й и 5-й армий по моб. расписанию № 19.

Данные таблицы² характерны для железнодорожной сети западной половины Европейской России с точки зрения готовности ее к перевозкам военного времени.

Из таблицы видно, что:

1) В отношении подготовки районов развертывания в железнодорожном отношении — в худших условиях в обоих случаях А и Г находилась 4-я армия, получавшая в Люблинском районе всего 40 эшелонов ($\frac{1}{2}$ потребности), поднимавшихся на колеса по плану развертывания вар. А и 12 эшелонов, или 20% потребности, по вар. Г.

2) В лучших условиях был сев. западн. фронт, где к вечеру 13-го дня не хватало всего 16 эшелонов (9% необходимой пропускной способности выбрасывающих участков этого района).

3) Для того чтобы в западной пограничной полосе собрать 1-ю и 2-ю армии к вечеру 13-го дня, а 4-ю, 5-ю, 3-ю и 8-ю к вечеру 16-го дня, пропускная способность выбрасывающих участков должна была давать 469 эшелонов, а при условии независимости перевозок для случая А от перевозок для случая Г³ эта провозоспособность определялась в 524 эшелона в сутки.

Между тем в 1913 г. фактическая пропускная способность выбрасывающих⁴ участков всей полосы развертывания измерялась всего в 367 эшелонов в сутки, что составляло $\frac{2}{3}$ общей потребности в этом отношении.

В виду того, что 7 главных магистралей западной пограничной полосы⁵ могли подавать в район развертывания всего 208 эшелонов в сутки,⁶ пропускная способность их перед мировой войной не отвечала таковой же выбрасывающих участков, отставая от последних на 159 эшелонов в сутки.

¹ Записка ген. Данилова 1913 г., дело генер. квартирм. ГУГШ № 420.

² Дело ген.-квартирм. № 420.

³ Т. е. для свободной переброски в нужную минуту 4-й армии вместо Люблинского района в Ригу — Шавельский.

⁴ Выбрасывающими участками ж. д. называются те пограничные участки магистралей в районе развертывания, вдоль которых намечалась высадка.

⁵ Двинск — Белосток — 30 пар: Полоцк — Волковыск — 33; Смоленск — Брест — 33; Брянск — Брест — 40; Киев — Сарны — 16, Киев — Казатин — 40; Жмеринка — Волочиск — 40.

⁶ По действовавшему заданию моб. плана № 19.

Фронты и армии.	Общая потребность в числе поездов, которые должны быть поданы в район развертывания. ¹	Какова д. б. пропускная способность выбрасы- вающих участков, чтобы подать все эшелоны:		Существующая общая пропуск- ная способность выбрасываю- щих участков в числе эшело- нов в сутки. ²	На сколько д. б. повышена про- пускная способ- ность выбрасы- вающих участ- ков в числе эше- лонов в сутки.
		К вечеру 13-го дня	К вечеру 15-го дня		
Северо-западный фронт					
1-я армия	692	116	—	73	43
2-я армия	431	72	—	99	—
Для всего фронта . .	1 123	188	—	172	16
Юго-западный фронт.					
4-я армия	619	—	78	40	38
5-я армия	488	—	61	45	16
Всего для 4-й и 5-й армий . .	1 107	—	139	85	54
3-я армия ³	1 129	—	142	98	44
Для всех 5 армий .	3 359	188	281	355	114
Риго-Шавельский район		469			
4-я армия (случай Г) ⁴ .	333	55	—	12	43
Всего . . .	3 692	243	281	367	157
		524			

Программа ген. Данилова. Этим неравенством пропускной способности магистралей и выбрасывающих участков ген. Данилов и обосновывал свое мнение о необходимости усиления в первую очередь именно магистралей полевого управления, а не центральной России, забывая, что последние не могли подавать к ним и того количества эшелонов (208), которое пропускали первые.

¹ Считая войска, управления и тыловые учреждения, приданные корпусам, а также поезда, необходимые для подвоза продовольствия.

² По заданиям для ж. д. для моб. расп. № 19.

³ По новому плану развертывания число корпусов, развертываемых на Киевском фронте, увеличивается, но зато соответственно уменьшается число второочередных дивизий.

⁴ Поправка на гибкость плана развертывания.

Итак, по расчетам Данилова, необходимо было повысить пропускную способность магистралей полевой сети по крайней мере до 367 п. поездов в сутки и затем уже усиливать выбрасывающие участки для возможности подачи армий Сев.-Западного фронта к 13-му, а Юго-Западного — к 15-му дню мобилизации.

Что касается очереди работ, то ген. Данилов в первую очередь ставил районы 3-й и 8-й армий, затем 4-й и 5-й, учитывая наступательный характер действий этих армий, а работы в районе 1-й и 2-й армий ставил в последнюю очередь.

Программа работ по усилению железнодорожной сети сводилась к следующему:¹

1) усиление 7 старых магистралей² укладкой второй колеи на одноколейных участках и увеличение задания до предела на двухколейных;

2) усиление сети ж. д. пограничной полосы для ускорения развертывания 3-й и 8-й армий созданием двух новых магистралей;³

3) усиление сети (для ускорения развертывания 4-й и 5-й армий) постройкой новой магистрали Сухиничи — Рославль — Могилев — Бобруйск — Барановичи;

4) усиление пропускной способности выбрасывающих участков в районе 4-й и 5-й армий;⁴

5) улучшение сети для ускорения развертывания армий северо-зап. фронта и Риго-Шавельского района усилением существующих магистралей и созданием новых.⁵

Этими мероприятиями ген. Данилов рассчитывал получить, считая с севера на юг, 11 однотипных магистралей с пропускной способностью не менее 45 пар каждая, что позволило бы подвозить до 560 эшелонов в сутки, не считая эту цифру пределом, на котором можно остановиться.

Из дорог восточной половины сети Европейской России ген. Данилов считал необходимым усиление пропускной способности магистральных участков: Воронеж — Курск — Грязи — Орел, Аста-

¹ Программа строительства, предложенная ген. Даниловым, интересна тем, что она лишний раз подчеркивает то преимущественное значение сети полевого управления, которое она имела в его глазах, по сравнению с остальной частью сети, в частности восточной половины Евр. России, об усилении которой справедливо заботилось Упвосо.

² 1) Киев — Сарны — Ровно (Ковель), 2) Киев — Казатин — Здолбуново, 3) Жмеринка — Проскуров, 4) Брянск — Брест, 5) Смоленск — Брест, 6) Полоцк — Волковыск и 7) Двинск — Белосток.

³ Харьков — Полтава — Гребенка — Черкассы — Бобринская — Цветково — Винница — Старокопачин — Ямполь и Лозовая — Синельниково — Знаменка — Вапнярка — Жмеринка.

⁴ Брест — Холм и Луков — Люблин, постройкой новой ж. д. от Ковеля до Пинска и укладкой второй колеи и на уч. Луков — Ивангород — Люблин — Холм — Ковель.

⁵ Петербург — Бологое — Дно — Псков — Мариенбург — Крейцбург — Вилькомир — Кошедавы — Олита и Витебск — Мосты — Гродно, укладкой второй колеи на одноколейных, перешивкой участка узкоколейн. ж. дороги Березвечье — Поневеж и др.

пово — Смоленск, Казань — Рузаевка и Сызрань — Вязьма (т. е. тех, на усилении которых¹ настаивал ген. Жоффр), однако, относил работы на них в дальнюю очередь.

Говоря о плохом оборудовании пунктов высадок, отмечалась малочисленность их, что было справедливо; напр., высадка эшелонов 4-й и 5-й армий производилась всего в 7 пунктах,² удаленных друг от друга от 2 до 4 переходов.

Ясно, что такая малочисленность высадочных станций усложняла развертывание: некоторым корпусам после высадки приходилось выполнять недельные марши, чтоб попасть в пункты развертывания.

Программа железнодорожного строительства Упвосо. Ген. Добрышин, упоминая³ о некоторых погрешностях в расчетах по усилению сети,⁴ допущенных управлением генер.-квартирмейстера, указывает, что, вырабатывая задания для моб. расписания № 20,⁵ Упвосо учло возможность маневрирования несколькими корпусами, и что проект нового задания ж. д. отличается от существующего (№ 19) значительной интенсивностью развития перевозок в первые дни мобилизации и, вследствие увеличившегося числа паровозов, довольно большим повышением самого задания.

Эти обстоятельства позволили Упвосо рассчитывать (для моб. расписания № 20) привести корпуса в районы развертывания в большинстве к 13-му — 15-му дням мобилизации.

В своих соображениях о развитии ж. д. Упвосо ставило ближайшей задачей такое переустройство сети, при котором перевозки по сосредоточению, независимо от сроков боевой готовности частей войск, могли быть закончены в определенный срок после окончания мобилизации. Таким сроком Упвосо полагало установить 4 дня.

В виду того, что боевая готовность частей войск не может быть одинакова,⁶ Упвосо намечало распределить все перевозки по сосредоточению на три периода: в первый период — до окончания мобилизации первоочередных частей — перевозка регулярной.

¹ О линии Воронеж-Курск начальник франц. ген. штаба не упоминал.

² Ивангород, Люблин, Ковель, Холм, а в тылу района в Лукове, Бресте и Кобрине.

³ Докладная записка начальнику генерального штаба от 26/XII — 1913 г. за № 2753, д. № 420.

⁴ Принятие одинаковой боевой готовности полевых и второочередных частей при расчете перевозок в район сосредоточения (на 8-й день); не учтено расквартирование 3-х корпусов и значительной части казачьей конницы в 4-5 днях пути от московского меридиана; многократная переработка части планов перевозок по часто меняющимся заданиям генер.-квартирм. ГУГШ, ставившего при этом условием не менять остальной части планов, что невыгодно отразилось на этих планах в смысле неполного использования пропускной способности некоторых ж. д. и т. д.

⁵ Намечалось ввести в ноябре 1914 г.

⁶ Так как конница всегда будет готова на 3-4 дня ранее окончания мобилизации остальных частей полевых войск, а полевые будут готовы на 4-5 дней ранее второочередных и т. д.

кавалерии, требующей небольшого числа поездов; во второй — все остальные части полевых войск, а в последний — тыловые учреждения и второочередные дивизии.

По подсчетам Упвосо перевозке подлежали: ¹

а) в первый период	166 эшелонов	
б) во второй	1832	всего 3012 эшелонов ²
в) в третий	1014	

Из 1832 эшелонов второго периода Упвосо исключало для расчетов некоторые части войск, ³ которые могли подойти к московскому меридиану в среднем через 4-5 дней после выхода из пунктов квартирования, при условии одновременной с остальными корпусами боевой готовности и при соответствующей подготовке внутренней железно-дорожной сети. Затем из этого же числа Упвосо исключало IV корпус, перевозившийся по меридиональным линиям Минск — Вильна и Лунинец — Вильна.

Таким образом для отправки 1312 эшелонов ⁴ второго периода в 4 дня требовалось поднять в сутки 328 эш., между тем как по плану № 19 пропускная способность равнялась всего 223 поездам. ⁵

Из этих 328 поездов в сутки приходилось: а) для северо-западного фронта $100:4=25$, б) для 4-й и 5-й армий $548:4=137$ и в) для 3-й, 8-й и 7-й армий $624:4=156$.

Перевозка войск сев.-зап. фронта выполнялась магистралями Петербург — Белосток и Полоцк — Волковыск, обладавшими пропускной способностью в 64 пары (30 + 34) с излишком в 39 пар. Излишек намечалось использовать для 4-й и 5-й армий, перевозившихся по Александровской и Полесским дорогам (от Брянска). Так как обе эти магистрали обладали пропускной способностью в 59 пар (33 + 26), то, считая излишек магистралей сев.-зап. фронта (39), все же получаемая пропускная способность в 98 пар (59 + 39) была недостаточна, не хватало 39 пар (137 — 98).

Перевозка частей 3-й, 8-й и 7-й армий намечалась по линиям Киев — Сарны (18), Киев — Казатин (40), Жмеринка — Волочиск (40) и Раздельная — Бендеры (15), обладавшим вместе пропускной способностью в 113 пар поездов, следовательно, и здесь не хватало 39 пар.

¹ Доклад, записка ОВС № 2753, д. упр. ген.-квартир. ГУГШ № 420.

² По подсчетам ген.-квартирм. ГУГШ — 4170 эш. Разница потому, что Упвосо не включало в свои расчеты: а) расположенные почти в районах сосредоточения части 2-го, 3-го, 6-го, 11-го, 12-го, 14-го, 15-го, 19-го и 23-го корпусов, б) 182 эшелона для подвоза продовольствия.

³ 16-й — 24-й и 3-й кавк. арм. к. (300 эш.) и пять кавказск. казачьих дивизий (120 эш.).

⁴ $1832 - (300 + 120 + 100) = 1312$.

⁵ Двинск — Белосток — 30; Полоцк — Волковыск — 33; Смоленск — Брест — 33; Брянск — Брест — 16 (2 колея) на Полесских заканчивалась постройкой, но это обстоятельство могло быть учтено только для плана № 20; Киев — Сарны — 16; Киев — Казатин — 40; Жмеринка — Волочиск — 40; Раздельная — Бендеры — 15.

За последние 2-3 года перед мировой войной естественный прирост паровозного парка несколько усилил провозную способность перечисленных ж. д. Поэтому при прокладке второй колеи на участке Киев — Сарны — Ровно пропускная способность 8 перечисленных магистралей повышалась с 235 до 284.¹

При распределении повышенного задания этих магистралей между армиями, получался для армий сев.-зап. фронта излишек $(37 + 34) - 25 = 46$ п., а для 4-й и 5-й армий — недостаток 26 пар $(137 - (65 + 46) = 26$ п.); не хватало 8 поездов также для 7-й армии и юго-зап. фронта $(156 - (44 + 44 + 32 + 28))$.

Недостаток железнодорожных линий для подвоза 4-й и 5-й армий, по мнению Упвосо, мог быть устранен постройкой двухколейной линии Тула — Сухиничи — Барановичи, мощностью 45 пар, после чего армии обеспечивались с излишком в 19 пар.

Кроме того, для лучшего обеспечения железнодорожной связи 5-й армии с тылом и улучшения условий ее высадки Упвосо считало необходимым постройку двухколейной линии Барановичи — Ковель или Пинск — Ковель.

Из приведенных расчетов видно, что потребность 7-й, 8-й и 3-й армий также не удовлетворялась полностью наличными магистралями (не хватало 8 п.); поэтому Упвосо настаивало на постройке для юго-зап. фронта двухколейной магистрали от Гришино через Канев — Липовец — Винницу до Ямполья, взамен намечавшейся ген. Даниловым магистрали от Харькова через Полтаву — Гребенку — Цветково — Липовец до Винницы.²

Если бы магистрали, указанные Упвосо, были построены, то через 4 дня после начала перевозок полевых частей, расположенных на меридиане Москвы и западнее его, 8 магистралей полевого управления были бы свободны и к этому времени к тому же меридиану начали бы подходить головные эшелоны армейских корпусов и казачьих частей, расположенных восточнее Москвы.

Для того чтобы пропускная способность магистралей, лежащих западнее меридиана Москвы, была полностью использована, восточные линии должны были бы подавать на западные перевозимые корпуса в точности в тот же срок — 4 дня.

Достигнуть этой цели можно было, увеличив пропускную способность линий: а) Сызрано-Вяземской ж. д. от Сызрани до Рязьска, б) Ряз.-Ур. от Раненбурга до Смоленска и в) Казанской ж. дороги участков Казань — Рузаевка — Рязань.

На первых двух линиях необходимо было удвоить колею. Без этой перестройки указанные две линии поднимали части XVI и XXIV корпусов едва в 8-9 суток. Что касается линии М.-Ка-

¹ Петербург — Белосток с 30 до 37; Полоцк — Волковыск с 33 до 34; Москва — Брест 33. Брянск — Брест с 26 до 32; Киев — Здолбуново с 40 до 44; Жмеринка — Волочиск с 40 до 44; Киев — Сарны с 18 до 32 и Раздельная — Бендеры с 15 до 28.

² Направлением Харьков — Полтава — Цветково — Винница не создавалась новая магистраль, а только усиливалась существующая.

занской ж. д., то без значительного усиления линии (до предела) более 40 слишком эшелонов, расположенных на ней, при пропускной способности в 6 пар, не могли бы быть подняты ранее 7 суток.

Упомянутыми тремя магистралями не могло ограничиться развитие сети ж. д. восточной половины Евр. России.

Для того чтобы магистрали будущего полевого управления (Киев — Здолбуново, Киев — Сарны и Жмеринка — Волочиск) могли работать полной пропускной способностью, необходимо было усилить питающие их линии: а) Киево-Воронежскую, Юго-Западные, Южные, Владикавказскую и Юго-Восточные ж. д.¹

К числу линий, пропускную способность которых следовало увеличить до возможного предела, относилась и линия М.-В.-Рыбинской ж. д. — Москва — Н.-Сокольники — Режица — Крейцбург. Участок этой дороги до Н.-Сокольников служил для подвоза частей Гренадерского корпуса к магистрали Полоцк — Волковыск, а остальной участок важен был для подачи войск в Ригу-Шавельский район.

В этот район по варианту Г надобно было подвезти 312 эш. по линиям Двинск — Поневеж (12) и Вильно — Кошедары — Радзивишки (16), пропускавшим вместе всего 28 поездов. Между тем для перевозки в 4 дня 312 эшелонов надо было 78 поездов в сутки, т. е. недоставало 50 поездов. Недостаток пропускной способности линий Риги-Шавельского района для ускорения развешивания можно было возместить только постройкой новой дороги: Крейцбург — Вилькомир — Кошедары — Олита.

Что касается рокадных линий, Вильна — Лунинец — Сарны и Вильна — Минск — Гомель, то, так как эти линии являлись не только рокадными, но служили и для перевозки войск IV и XIII корпусов, для ускорения перевозки необходима была укладка на них второй колеи. Важно было усиление этих линий и для придачи достаточной гибкости железнодорожной сети при перевозках по сосредоточению.

Упвосо находило также необходимым для улучшения условий высадки войск различных армий постройку новых небольших участков в роде Линево — Беловеж, Бельск — Мозовецк, Лида — Ораны и Бар — Солобковцы, а также перешивку узко-колейной линии Березвечь — Свенцяны на широкую колею.

Работы по развитию и усилению железнодорожной сети со стратегической целью Упвосо предполагало разделить на 3 очереди:

Выполнение работ первой очереди позволило бы: 1) поднять

¹ а) Линии Воронеж — Киев — усилить проп. способность; б) на участке Бирзула — Знаменка — Вапнярка — Цветково и Лозовая — Полтава — Киев уложить вторую колею; в) на линии Беслан — Минеральные Воды уложить вторую колею; Минер. Воды — Ростов — увеличить проп. способность до предела. При существующей проп. способности кавк. к. и кавказ. казаки м. б. подняты (более 200 эш.) в 9-10 дней, г) уч. Грязи — Орел — увеличить проп. способность до предела для пропуска без задержки эшелонов донских и уральских казаков.

полевые части войск и отправить их из пунктов квартирования в течение 4 дней; 2) создать 9 магистралей с общей пропускной способностью в 360 пар поездов; 3) располагать двумя рокадными линиями с пропускной способностью в 64 пары поездов для переброски корпусов с одного фронта на другой; 4) поднять некоторое число эшелонов, своевременно не предвиденных планами перевозки.

Работы 2-й очереди давали возможность: а) увеличить число магистралей с 9 до 11, а общую их пропускную способность с 360 до 455 п.; б) значительно улучшить условия высадки войск и обеспечения армий с тылом, в) позволить перевозки по сосредоточению выполнить не в 4, а в 3 дня.

Выполнение работ третьей очереди заканчивало развитие сети, устраняя мелкие недочеты в условиях перевозки войск по сосредоточению.¹

Однако намеченные Упвосо работы по развитию железнодорожной сети принесли бы пользу, по мнению самого же Упвосо, только в том случае, если бы был увеличен соответственно произведенным работам и паровозный парк.

Поэтому увеличение паровозного парка должно было последовать ранее всех остальных работ.

Насколько это было важно, видно из того, что одно только увеличение паровозного парка на 2 тыс. паровозов давало возможность, не производя работ по усилению сети, повысить пропускную способность существующих магистралей на 35 пар поездов.

Перечисленные здесь основания для развития и усиления сети, намеченные управлением военных сообщений, одобрены были начальником генерального штаба и с небольшими изменениями и дополнениями вошли в „перечень работ по развитию и усилению железнодорожной сети со стратегической целью“, принятый межуведомственным совещанием при МПС 28 февраля 1914 г.

Примерный подсчет стоимости выполнения всех этих предположений ВВ требовал денежного ассигнования в размере около 800 млн руб. и приблизительно 6 лет работ.

Заключение. К началу мировой войны начатое поздно, согласно приведенным программам, железнодорожное строи-

тельство не могло внести существенных поправок в общее состояние русской железнодорожной сети, которое определялось следующими данными, имеющими значение при войне на западном театре:

1) Протяжение всей сети, без финляндских и Восточно-Китайской дороги, около 70 000 км.

2) Из Азиатской России выходили в Европейскую 1 колея и с Кавказа — 2 колеи.

3) К линии Северная Двина — Волга подходило с востока 6 колеи.

¹ См. приложения №№ 7 и 8.

4) К линии С.-Петербург—Москва—Курск—Харьков—Севастополь—с востока 30 колеи.

5) К линии Западная Двина—устье Днестра, т. е. к восточной границе рассматриваемого театра, — 24 колеи, из которых на фронте Рига—Волочиск 20 колеи.

6) На фронт устья Немана и Дуная, т. е. приближаясь к границе с Восточной Пруссией и Галицией, на протяжении около 2750 км выходило 13 линий, имевших 21 колею.

7) Наконец, к самой австро-германской границе и не далее четырех переходов от нее подходило 23 колеи, из которых: к Восточной Галиции 3 колеи,¹ имея против себя 4 австрийских; на фронте Луцк—Ивангород 7 колеи² против 4 австрийских; к Кракову 4 колеи³ против 7—8 австрийских; к германской границе западнее Вислы 3 колеи⁴ против 10 германских; от Торна до Августова 3 колеи и от Августова до моря тоже 3 колеи, имея на обоих участках против себя около 14 колеи.

Указав выше постепенность развития сети ж. д. России, затруднения на пути строительства и ознакомившись с главнейшими элементами основных магистралей русской сети ж. д., Германии и Австро-Венгрии, мы в достаточной степени осветили вопрос о состоянии русской сети перед мировой войной и степень несоответствия ее требованиям обороны страны.

В заключение отметим, какие главные недостатки были при-сути русской железнодорожной сети и чего следовало бы на наш взгляд придерживаться в будущем при проведении в жизнь вопросов железнодорожного строительства.

Большим местом в работе ГУГШ по подготовке к войне была медленность сосредоточения русской армии на западной границе, являвшаяся следствием общего слабого развития ж. д., что крайне невыгодно отражалось на обороне страны, заставляя отказаться от многих преимуществ развертывания армии в пределах передового театра.⁵

Поэтому усиление железнодорожной сети страны еще в мирное время, чтобы не отставать от противника и иметь возмож-

¹ Волочиск и Радзивиллов.

² Луцк, Владимир-Вол., Холм, Люблин и Ивангород.

³ По две от Ченстохово и Кельц.

⁴ Ченстохов, Калиш, Александрово.

⁵ Действительно, медленность перевозок армий к границе и опасение помехи спокойному сосредоточению со стороны ранее готового противника вынуждала ГУГШ: 1) избирать для сосредоточения армии безопасный район, значительно отнесенный от границы вглубь страны; 2) отказаться от преимущества передового театра для наступления; 3) уступить противнику без боя значительную часть культурной и богатой пограничной полосы; 4) отказаться от сбора в ней запасных и лошадей; 5) разрушать в первые дни мобилизации головные участки ж. д. из боязни использования их противником, 6) занимать в трудные дни мобилизации значительное число подвижного состава для эвакуации имущества государственных учреждений и заводов оставляемой полосы, 7) отводить из Варшавы некоторые части, в том числе будущий штаб фронта, для мобилизации в тыл; 8) восполнять усилением числа войск пограничной полосы и содержанием их в усиленном штате боевую готовность пограничных округов и т. д.

ность развернуть армии близ границы, было совершенно необходимо.

Кое-что в этом направлении,¹ по настоянию Упвосо, и делалось перед войной, но коренного изменения условий развертывания в зависимости от улучшения железнодорожной сети раньше 1920 г.² нельзя было и ожидать.

Нам кажется, что, оценивая железнодорожную сеть России с точки зрения готовности ее для обороны страны, Упвосо не должно было упускать из вида следующего:

1) Длительность периода перевозок по сосредоточению армии обратно пропорциональна числу магистралей, связывающих район сосредоточения с главными жизненными центрами страны, и пропускной и провозной способности их.

Поэтому район сосредоточения армии должен соединяться с жизненными центрами страны максимальным возможным числом колеи с предельной пропускной и провозной способностью для выполнения перевозок армий в сроки, не уступающие срокам сосредоточения противника.

Этому условию русская железнодорожная сеть не удовлетворяла, но программой 1913 г. намечалось ее увеличение постройкой новых магистралей.

2) Пропускная способность ж. д. должна содержать известную надбавку на гибкость плана,³ и Упвосо стремилось к этому, как это видно по той же программе. Но и этому условию железнодорожная сеть России к началу войны 1914 — 18 гг. также не удовлетворяла.

3) Участки магистралей в районе сосредоточения армий и соединяющие их участки других дорог, а также ветви этих магистралей, намеченные как высадочные⁴ участки, должны обладать одинаковой пропускной способностью с магистралями, по которым идет перевозка армий с тыла. Этого соответствия также не было.

4) Каждая магистраль, ведущая в район сосредоточения, должна иметь одинаковую пропускную и провозную способность на всем протяжении от начальной до высадочной станции головного участка включительно, и притом максимальную.

¹ Развитие некоторых станций и узлов на кредиты со специальной целью, пристройка небольшими участками второй колеи на Полесских ж. д. и др.

² Программа железнодорожного строительства рассчитана была на 6 лет.

³ Под гибкостью плана перевозок по сосредоточению понимается возможность изменения направлений перевозки корпусов в случае необходимости. Например, развертывание 4-й армии по варианту А намечалось в Люблинском районе, но не исключалась возможность, в случае необходимости, поворота ее на Ригу-Шавельский район, почему сеть ж. д., ведущих туда, должна была обладать потребным запасом пропускной способности.

⁴ Высадочные участки те, на станциях которых намечена разгрузка эшелонов, напр., участки Брест-Холм, Брест-Ковель, Брест-Ивангород и Холм-Ковель Прив. ж. д. должны были бы обладать той же пропускной способностью, что и подводившие к ним магистрали Александровской и Полесских ж. д.

Это условие — основное и в отношении пропускной способности легко достижимое на дорогах равнинного типа (преобладающий процент ж. д. Евр. России был именно такой). Тем не менее одинаковой пропускной способностью не обладала почти ни одна магистраль русской сети, представлявшей в этом отношении необычайную пестроту не только отдельных дорог сети, но и каждой дороги, взятой в отдельности.

Этот вопрос программой железнодорожного строительства затрагивался в самых общих чертах, не ставя определенных требований.

5) Однотипные магистрали сети должны быть одинаковой мощности, предельной для дорог данного типа.

Провозная способность таких магистралей не должна быть ниже пропускной способности ее, для чего насыщение магистрали подвижным составом, а главное паровозами, должно соответствовать предельной пропускной способности данной магистрали, независимо от задания ВВ на перевозки.

Для двухколейных ж. д. пропускная способность, казалось бы, могла и должна была быть установлена не ниже 48 пар, а однокольных — 24 пары. Этого на магистралях сети не было: пропускная способность однотипных дорог была разная.

6) Мобилизационная готовность магистралей, ближайших к фронту, должна быть выше мобилизационной готовности тыловых. Как к идеалу следует стремиться к доведению магистралей полевого управления до состояния постоянной готовности. Тогда мобилизация их свелась бы к замене установленным порядком коммерческого движения воинским.

Во всяком случае магистрали сети полевого управления должны быть развиты соответственно заданию ВВ еще в мирное время, т. е. никаких сложных работ в роде открытия разъездов, развития станций и т. п. на них производиться в мобилизационный период не должно. Такая дорога должна иметь и отвечающий заданию паровозный парк.

Этого не было: сроки мобилизационной готовности даже железнодорожной сети полевого управления были различны, от 5 до 11 дней.¹ Подобная длительность мобилизационного периода ж. д. полевой сети зависела от длительности работ по открытию разъездов и усилению некоторых станций, а также от времени прибытия командиремых с дорог тыла паровозов.

В общем готовность прифронтовых ж. д. была меньше, чем более удаленных в тыл, что ненормально.

¹ Передача в мобилизационный период на прифронтовые магистрали паровозов является одной из самых деликатных операций по сложности расчетов, влияющей непосредственно на мобилизационную готовность дорог. Мобилизация железных дорог пограничной полосы заканчивалась: Николаевской на 2-й день; Сев.-Зап.-Варшавской линии на 9-й, а Балтийской на 7-й; М.-В.-Р. ж. д. Петербургской сети на 11-й, а Московской на 7-й; Александровской на 11-й; Риго-Орловской, Либаво-Роменской и Юго-западных на 9-й; Полесских на 8-й, а Привислинских на 10-й, и только Варшаво-Венская с Калишской на 5-й день. В. И. Арх., д. 139923.

Увеличение парка паровозов и вагонов еще в мирное время не роскошь, а насущная необходимость. Затраты на подвижной состав есть страховка выполнения дорогами поставленной им важнейшей задачи — обороны страны. Это прекрасно понимал германский генеральный штаб, лихорадочно усиливавший с 1909 г. свой и без того богатый парк. Упвосо ГУГШ, хотя и высказывалось за необходимость увеличить паровозный парк (не упоминая о вагонном), но реально ничего для усиления парка не сделало.

7) Упомянутое в п. 1 условие не давало само по себе полной выгоды без связывавших продольные линии рокадных, придававших сети прочность и устойчивость. Рокадные линии, в районе полевого управления в особенности, имеют огромное значение. Число их никогда не может быть велико, но они, как и магистрали, должны быть надлежаще оборудованы.

На русской сети настоящих рокадных линий в сущности не было. Значение их не было оценено и взвешено в мирное время, и до войны о создании их не заботились.

Однако ценны те рокадные линии, которые при условии безопасности перевозок не уступают в мощности и однородности магистралям, связываемым ими.

Те слабые линии в пределах западной пограничной полосы (кроме уч. Белосток — Брест), которые намечались рокадными, этому условию не удовлетворяли.

8) Главнейшие рокадные линии, чтобы выполнить быструю переброску вдоль фронта крупных сил, должны располагать некоторым числом резервных подвижных составов, не занятых обычными перевозками и способных собраться под посадку в течение полусуток на указанных станциях (узлах) по приказу органов военных сообщений.

Для бедной подвижным составом русской железнодорожной сети подобное требование было трудно выполнимо, но оно было необходимо.

9) Развитие высадочных станций сети должно отвечать намеченной для них работе.

Это условие не было выполнено: станций высадок было, во-первых, мало, во-вторых, они были так плохо развиты, что на некоторых можно было „выбросить“ из вагонов пару эшелонов в день, но не „выгрузить“.

О развитии высадочных станций много говорилось, но реально ничего не было сделано.¹ Программой железнодорожного строительства Упвосо намечалось развитие сети, но не было даже намека, куда будут деваться сотни прибывавших в день эшелонов.

Нам кажется, что высадочные станции должны избираться группами (3-4 станции на корпус). Во-первых, это облегчит

¹ За два месяца до войны начальник штаба Варшавского в. о. писал в ГУГШ о перемене станций высадок, в виду полной негодности для выполнения своей цели станций, намеченных ГУГШ. В. И. Арх., д. № 126665.

выгрузку, а во-вторых, обезопасит эту операцию от налетов неприятельских эскадрилий.¹

Без дорого стоящих платформ, хотя и удобных, отлично можно обойтись, заменив их мощеными площадками и приспособлениями для выгрузки (погрузки),² увеличив число этих площадок и развивая глухие станции.

Приведенные здесь условия нам кажутся главнейшими, так как выполнение их значительно упрощает и улучшает важнейшую и трудную операцию — современного сосредоточения армии, от чего зависит иной раз ход последующих операций.

Прочие условия являются уже деталями на фоне труднейшей работы подготовки железнодорожной сети к обороне страны.

Заканчивая настоящим обзор состояния и подготовки русской железнодорожной сети, перейдем к краткому обзору водных путей театра военных действий, содействовавших до некоторой степени делу военных перевозок и уменьшивших тягости, возложенные войной на железнодорожный транспорт.

¹ Скученности эшелонов на высадочных станциях следует избегать, установив за правило выгрузку (и погрузку) в темную пору дня. Налет на ст. ст. Киверцы и Луцк в июле 1916 г. сопровождался многими жертвами.

² Щиты, рельсы, шпалы, летучие мостки и пр.

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.

Речная судоходная сеть западной пограничной полосы. Направление главнейших рек в пределах западной пограничной полосы, принадлежащих бассейнам Черного и Балтийского морей,¹ не совпадало с направлением коммуникационных путей, поэтому внутренние водные пути имели в военном отношении второстепенное значение. Работы же по развитию их связаны были с значительными расходами, почему ВВ, в интересах скорейшего усиления средств государственной обороны, должно было настаивать на постройке новых и развитии существующих ж. д., имеющих стратегическое значение, а не на развитии водных путей.

Конечно, все мероприятия по развитию внутренних водных путей были желательны для ВВ, но осуществление их было связано с экономическими потребностями государства в водных путях.

В этом отношении ВВ могло давать лишь указания МПС, какие из предполагаемых работ по улучшению внутренних водных путей считались ГУГШ наиболее желательными с военной точки зрения.

После русско-японской войны ВВ заинтересовано было более всего в развитии тех водных путей Сибири, которые могли усилить средства коммуникации с Дальним Востоком.

Улучшение водных путей западной пограничной полосы не считали неотложно необходимым, находя, что сеть ж. д. здесь сравнительно развита. Из штабов пограничных округов только начальник штаба Киевского округа ген. Алексеев предвидел возможность использования в случае войны части рек Черноморского бассейна (Днепровско-Бугскую систему), об улучшении которой и ходатайствовал командующий войсками в своих ежегодных отчетах². К краткому обзору этих рек мы и перейдем.

Река Припять. Река Припять по своему направлению имела бы наиболее серьезное значение из всех рек Днепровско-Бугской системы, если бы была оборудо-

¹ Сведения о продолжительности навигации, относящиеся к главным речным путям, см. приложение № 9.

² В. И. Арх., д. № 121382, стр. 95.

вана соответствующим образом для пароходного плавания и имела достаточный флот.

Годная для пароходного движения¹ на протяжении свыше 400 верст от Урочища-Рашки² до города Пинска, а от Пинска

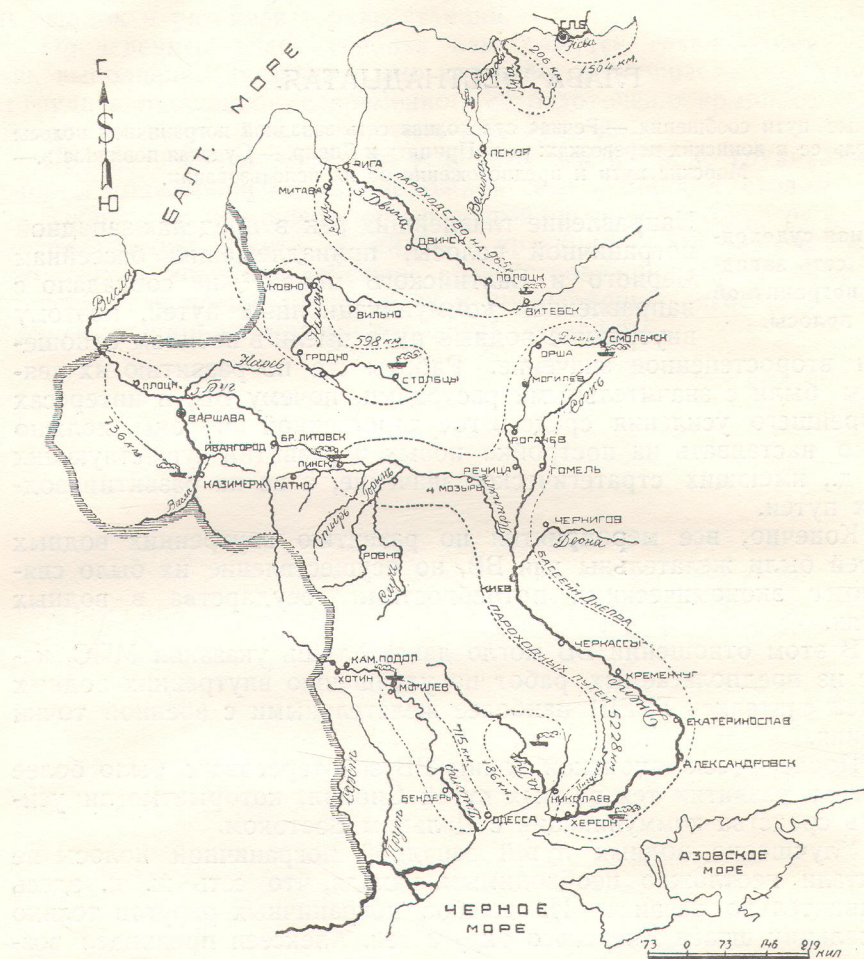


Схема № 9.

до посада Ратно (около 160 верст), доступная лишь для сплавного и взводного судоходства, которое по Припяти было возможно в продолжение свыше 8 месяцев, Припять могла оказать большую помощь армии. Грузы с среднего Днепра могли доходить до Брест-Литовска, от Пинска же (с помощью мелко сидящих бук-

¹ Пассажирского и буксирного.

² У слияния с Днепром.

сирных катеров или моторных лодок) до посада Ратно, или же более кружным путем (по Днепровско-Бугскому каналу и Западному Бугу) до Влодавы.

Очень важно было то, что продовольственные грузы могли собираться гужем непосредственно из мест заготовки к днепровским пристаням выше порогов и итти водой транзитом до Бреста и даже Влодавы, а с перегрузкой от Пинска до Ратно.

Конечно, вторая часть пути была бы легче выполнима при надлежащем оборудовании верховьев Припяти и канала. Если бы на этот водный путь в мирное время ВВ удалось получить кредиты, значительную часть поездов с продовольствием можно было бы снять с графика Полесских и Юго-Западных ж. д.

Перевозки грузов разного рода этими водными путями, начатые по инициативе некоторых начальников этапно-хозяйственных отделов штабов армий фронта, успешно проведенные даже при том состоянии водных путей, в которых их застала война, т. е. почти совершенно заброшенными, показали возможность водных перевозок и в более широком масштабе.

Правда, этот путь был длиннее по времени, чем железнодорожный 400-верстный пробег груженого поезда от Мозыря, напр., до Брест-Литовска, требовал нормально около 2 суток, что, конечно, имело значение по сравнению с 8-9 суточным проходом этого груза водой, но снятие каждого продовольственного поезда с железнодорожного графика было иногда важнее, чем медленность движения водой.

Кроме Припяти, представлявшей собой удовлетворительную водную магистраль, притоки ее в районе юго-западного фронта, Стырь и Горынь, также могли быть использованы в качестве водных путей. Пока ж. д. в районе юго-западного фронта справлялись со своей задачей и перенапряженности в работе их еще не чувствовалось, о водных путях в управлении военных сообщений ставки думали мало.

Осенью 1915 г. армии стали закрепляться на линии, до которой докатились при отходе. Понадобилась масса строительного материала для инженерного усиления позиций, и тут-то выяснилось, что на выполнение таких перевозок исключительно по ж. д. рассчитывать совершенно нельзя.

В поисках средств для доставки громоздких грузов Нэхо армий сделали попытку использовать водные пути. Опыт показал полную возможность и целесообразность водных перевозок; поэтому с весны 1916 г. водные перевозки в тылу тех армий, где близко проходили водные пути, приняли значительные размеры. К сожалению, наличных водных транспортных средств, особенно мелко сидящих буксиров разного типа и баржей, реквизируемых по новому закону о военно-судовой повинности, оказалось недостаточно для удовлетворения многочисленных нужд армий.¹

¹ Кроме перевозок грузов баржи требовались в большом количестве для пловучих мостов и других надобностей, в особенности в районе 9-й армии (Днепровские мосты).

Особая и 9-я армии первые перенесли часть грузов с рельс на воду. 3-я армия использовала среднюю Припять.¹ Нэхо особой армии организовал перевозку по верхней Стыри² интендантских грузов и строительных материалов. 9-я армия использовала верхнее течение реки Днестра для перевозки вверх интендантских грузов, строительных материалов и т. п., а сплавом наладила перевозку больных и раненых вниз от Залещиков до Могилева.

Все эти перевозки, по недостатку годных транспортных средств, с одной стороны, и по непригодности водных путей, с другой,³ проходили не легко.

В навигацию 1916 г., в виду необходимости разгрузки ж. д. Приднепровского района, перенесли на водные пути массовые грузы, шедшие в направлении верхнего Днепра. Среди этих грузов первое место занял каменный уголь для ж. д., но многочисленны были и грузы интендантские и др.

Эти перевозки, значительно облегчавшие нагрузку ж. д., не могли, к сожалению, развиваться так широко, как требовалось обстоятельствами военного времени, опять-таки по недостатку транспортного флота, главным образом, буксиров, и по неподготовленности Днепра к массовому движению. Мелководье во вторую половину лета,⁴ необорудованность пристаней, отсутствие складочных помещений, плохое состояние и ограниченное число затонов, все это сильно стесняло развитие судоходства, делившееся порогами на „верхнее“ и „нижнее“, и вызывало необходимость значительных ассигнований, а главное — времени, которого в распоряжении МПС не было.

Таким образом, той помощи, которую армии были в праве ожидать от водных путей, они не получили отчасти по вине самого же ГУГШ и Упвосо. Рассчитывая обойтись при обслуживании армии одними ж. д., Упвосо не учло всего объема перевозок, возникшего в связи с войной. Эти перевозки можно было в значительной степени перенести на воду, но водные пути оказались неподготовленными. Между тем, даже по повышенным ценам военного времени, капитальное оборудование всех водных путей Днепроовско-Бугской системы и Днестра требовало около 18 млн руб.⁵ Эта сумма, во-время затраченная, значительно изменила бы условия подвоза на юго-западном фронте.

¹ Для перевозки строительных материалов, артиллерийских и интендантских грузов и проч. в количестве более 165 т в сутки.

² Первоначально бечевником на участке Рожиче — Сокуль и ниже по течению Стыри.

³ Мелководье и травянистость дна верховьев Стыри затрудняли плавание винтовых катеров, которыми буксировались баржи. Нужных же в этом случае колесных катеров не было. Днестр отличался каменистостью дна, что делало плавание опасным, и пр. В. И. Арх., д. № 245384.

⁴ Караван из 12 землечерпалок при полном напряжении работ едва мог подерживать минимальную глубину: 1,82 м на уч. ниж. Днепра от Каховки до Никополь, 1,52 м от Никополь до Александровска и 1,82 м на транзите Екатеринослав — Мозырь, на верх. Днепре 5 футов до Лоева и 4,32 м от Лоева до Речицы.

⁵ Покупка землечерпательных караванов, экскаваторов, развитие пристаней, оборудование и устройство затонов, покупка и заказ судов судоходного надзора и пр. В. И. Арх., д. № 245384.

Река Днепр. В пределах театра военных действий буксирное судоходство производилось на протяжении 1 720 км, (Схема № 9.) от Орши до Екатеринослава (заканчивалось в 11,5 км ниже последнего). Далее за порогами снова судоходным Днепр становился от города Александровска (Кичкасская переправа).

Главным грузом в нижней части Днепра являлся хлеб (85%), а в верхней — лес (30%), хлеб (Кременчуг) и каменный уголь (Екатеринослав), сахар (Черкассы), соль (до 65 500 т в год) и т. д.

Общий товарооборот по Днепру выше порогов составлял в 1910 г. около 2 700 000 т.

Движение грузов по Днепру в последние перед войной годы можно видеть из следующей таблицы:¹

Движение грузов по Днепру	Ниже порогов (23 пристани)	Выше порогов (169 пристаней)
Отправлено пристанями груженых судов:		
а) вверх	3 607	8 319
б) вниз	7 495	6 518
Принято пристанями груженых судов:		
а) сверху	3 364	7 241
б) снизу	7 556	9 978
Грузов в 16,5 т принято пристанями:		
а) сверху	4 167	19 279
б) снизу	71 567	92 824

По данным переписи 1916 г. на Днепре и его притоках выше порогов плавало 206 паровых судов, ниже порогов — 148.

Железные дороги пересекали Днепр или примыкали к нему в следующих пунктах: Смоленск, Орша, Могилев, Жлобин, Речица, Киев, Черкассы, Кременчуг, Екатеринослав, Верхне-Днепровск, Александровск, Никополь и Херсон, т. е. 13 лучших пристаней могли участвовать в перевалке грузов с рельс на воду.

Что касается водных систем, с помощью которых Днепр соединялся с Вислой, Неманом и Западной Двиной (Днепровско-Бугская, Огинская и Березинская), то они были совершенно запущены и неудобны для судоходства, почему имели небольшое значение.

Из сказанного о водных путях можно прийти к заключению, что водные пути в районе западного края хотя и не были многочисленны, но могли при более настойчивых стремлениях к исполь-

¹ В. И. Арх., д. № 245384.

зованию их играть роль не только тактических препятствий для движения войск, но и как пути подвоза к армии.

Общая длина рек, озер и каналов России (без Финляндии), служивших путями сообщения, была очень велика, составляя на 1 января 1913 г.¹ 387 037 км, но пароходное сообщение производилось только на 69 000 км. Из них Днепровско-Западно-Двинско-Немано-Вислинской группе, обслуживавшей западный театр военных действий, принадлежало всего около 19%.

В западной пограничной полосе на долю каждого бассейна в отдельности приходилось:

Бассейны	Общая длина рек в км	Судоходн. в обе стороны путей в км	В числе судоходных км пароходных путей
I. Черного моря.			
1) Басс. р. Днепра.....	24 875	5 829	5 228
2) " " Южн. Буга.....	1 178	187	186
3) " " Днестра.....	953	834	715
Итого.....	27 006	6 850	6 129
II. Балтийского моря.			
1) Басс. р. Вислы.....	5 131	1 662	736
2) " " Немана.....	8 014	1 213	598
3) " " Зап. Двины с рр. Аа Курл.....	10 389	1 700	965
4) Нарова с озер.....	6 652	544	467
5) Луги.....	1 470	263	260
6) Невы с озерами.....	21 606	2 366	1 504
Итого.....	53 262	7 748	4 530
А всего по обоим бассейнам ..	80 268	14 598	10 659

В 1907 г. торговый речной флот России состоял из 3 600 пароходов и 25 000 непаровых судов с грузоподъемностью около 13 млн т.

По данным о речном судостроении за период в 11 лет (с 1902—1911) для всех внутренних водных путей Евр. России (без Финляндии) строилось в год в среднем по 120 паровых судов,² которые по назначению распределялись так:³

¹ Петров, — Труды к-сии по исследов. железнодорожного дела в России. Вып. XXIX, стр. 6-я.

² С числом номинальных сил 43 859, при среднем в машине 38.

³ Сборн. МПС. Вып. 130, стр. XIII.

П о с т р о е н о :	Число судов в 1912 г.	В среднем в 1902—1911 г.
Пассажирских	23	16
Товаро-пассаж.	21	14
Товарных	7	2
Буксиро-пассажир.	24	11
Буксирных	154	61
Служебных	38	14
Итого	266	118

Непаровых судов в среднем (1902—1911) в Европ. России (без Финляндии) строилось в год 5 266 шт. с подъемной способностью в 2 400 тыс. *т* (средняя для одного судна 4 550 *т*).

Новых паровых судов появлялось ежегодно в плавании в бассейнах рек Днепра с Ю. Бугом, Западной Двины, Немана, Вислы и Днестра в среднем около 15. На долю же 1912 г. падает цифра около 40. Новых непаровых судов за те же сроки появлялось в плавании около 580 ежегодно, а в 1912 г. — 974.

Паровые суда строились почти исключительно в России и только около 5% за границей. Непаровые суда в 1912 г. все были построены в России¹ (75% строившихся паровых судов были железные и стальные).

Постройка паровых речных судов в России производилась главным образом на Коломенском, Сормовском и Южно-Русском машиностроительном заводе в Киеве и др.

Наиболее типичными судами являлись: Днепровские „берлины“ (строились в год в среднем около 100) и нижнеднепровские „трембаки“, вислинские „берлины“ и „крипы“, „лайбы“ для Зап. Двины, чудские „лодья“ и днестровские „паромки“.

Непаровые суда строились преимущественно в г. Херсоне и М. Дубровке на Днепре, Петушкове на Припяти, Давид-Городке на Горыне, в Витебске по З. Двине, в М. Лунно и Столбцах на Немане, п. Казимерж на Висле, м. Атаки и Жванец на Днестре, на коих строилось около 350 судов в год, 25% выпадало на долю Витебска и около 33% на верфи Припяти и Горыни.

Что касается подъемной способности, то из всего числа ежегодно строившихся паровых и непаровых судов наибольший процент паровых судов (86,5%) падал на суда с грузоподъемностью до 82 *т*. Винтовые суда (72,2%) преобладали над колесными (27,8%).

На Днепровско-Бугской системе подъемная сила плававших

¹ Кроме 8 судов, построенных в Германии.

по ней паровых судов достигала в 1912 г. — 1555 т, не считая непаровых судов.¹

Только на этот флот при войне на Западе и могло рассчитывать ВВ, если бы в России была судовая повинность.

Военно-судовая повинность. Проект закона о военно-судовой повинности возник за несколько лет до японской войны и первоначально рассматривался в министерстве финансов, а затем был передан в главное управление торгового мореплавания.

В первоначальный проект закона о судовой повинности входили некоторые условия, невыгодные ВВ. Так, § 14 проекта предусматривал обращение на удовлетворение военных надобностей подлежащих военно-судовой повинности предметов, в виде предоставления их военному и морскому ведомствам: а) в собственность, б) во временное пользование и в) под воинские перевозки.

В первых двух случаях военное и морское ведомства могли получать, за известное вознаграждение, одно судно без судовой команды. Это условие делало невозможным пользование судами по проекту закона.²

За судно, взятое по судовой повинности, определялось вознаграждение по весьма высокой оценке.³

Проект закона о военно-судовой повинности, имевший целью использование при мобилизации флота судоходных предприятий с личным составом — на надобности флота и армии, внесен был ГУГШ в 1910 в Гос. думу, но только в 1913 г. одобрен законодательными учреждениями и распространен на всю территорию России, кроме Финляндии.

Закон о в.-судов. повинности проводился в течение 10 лет.

Внося в Гос. думу проект закона о военно-судовой повинности, Упвосо не имело готового плана использования морских и речных судов (пароходных обществ и частных лиц) для военных целей, в связи с действовавшим моб. расписанием № 19.

Существовали только предположения⁴ использовать водные пути реки Амура в случае новой войны с Японией и Черное море — на случай десантной операции против Турции.

Закон о военно-судовой повинности после объявления мобилизации в 1914 г. был применен, но не на основании разработанных предположений мирного времени и не для десантной опера-

¹ Число судов, плавающих в оба направления в период с 1902 — 1912 гг., с подразделением их на паровые и непаровые, приведено в приложении № 10.

² В момент потребности в судне пришлось бы вместо эксплуатации думать о наборе команды и организации предприятия.

³ Какова была эта оценка, видно из следующего примера, указываемого Упвосо: Для перевозки ген. Стесселя со 156 офицерами и 140 рядовыми был послан в Порт-Саид пароход „Св. Николай“ — „Р. общ. пар. и торг.“. За перевозку до Феодосии уплачено было 15 т. руб., а если бы пароход был взят на основании проекта судов. повинности, то надо было бы уплатить 27 т. руб. (отзыв Торгов. Мореплав. 25/1, 1905, № 409).

⁴ Следы которых имеются в делах архива.

ции, так и не состоявшейся, а для нужд Черноморского военного флота, и притом частично.

Впоследствии, на второй год войны, этот закон применялся при реквизиции судов для нужд Киевского округа путей сообщения,¹ соображениями мирного времени не предусмотренных, как и перевозки по Черному морю.

Соображений о реквизиции, на основании этого закона, речных судов для перевозки воинских грузов (при войне на западе) по единственному, удобному по направлению, водному пути реки Припяти и связанному с ней бассейну Днепра, не разрабатывалось совершенно, и такой возможности Упвосо, видимо, не предполагало, хотя штаб Киевского военного округа неоднократно указывал на необходимость использования этого пути. На этом основании можно предположить, что закон о военно-судовой повинности разработан был Упвосо не потому, что последнее ощущало в нем особую надобность для обоснования некоторых важных перевозок, а потому, что подобный закон перед мировой войной был проведен в жизнь генеральными штабами некоторых европейских государств (Ав.-Венгрия, Италия).

Морские пути. Возможность использования морских путей намечалась Упвосо главным образом в Черном море. С 1909 г. ГУГШ вместе с морским генеральным штабом, разрабатывали предположения об использовании морских путей (в случае единоборства нашего с Турцией) для переброски на Босфор десантной армии в составе VII и VIII корпусов.²

В виду необеспеченности господства русского флота на Черном море, предположение о десанте на Босфор в 1910 г. заменено было предположением о перевозке десантного отряда в Батум и Трапезунд.³

По расчетам Упвосо для этой операции требовался десантный флот подъемной силой до 510 000 регистровых тонн, при условии выполнения перевозок пятью рейсами.⁴

Коммерческий транспортный флот на Черном море был довольно значителен по числу судов и, за выделением необходимого тоннажа для обслуживания черноморского флота, мог дать потребные средства и для десанта.

¹ Для Днестра.

В. И. Арх., д. № 126518 и 128637.

² Прилож. к журналу совещания при ГУГШ в марте 1911 г. В. И. Арх., д. № 126518, стр. 166.

⁴ Из полученных опытным путем данных, проверенных перевозками с Дальн. Востока, при расчете потребности транспортных средств приняты были следующие нормы: на человека 1,5 т от водоизмещ. судна, на лошадь 3-4 т, на повозку 4-5 т, полевое орудие 4,5 т. В среднем на каждую 1000 регистровых тонн нетто считалось: 367 чел. и 98 лошадей одновременно. Таким образом на людей в морской перевозке отчисляется 55%, на лошадей 45%. Мертвый груз считается экономичнее. Как общее правило под живой груз идут суда меньших размеров, так как они экономичнее: размеры судна (линейные) растут непропорционально медленнее, чем его водоизмещение, а при посадке людей и лошадей линейные размеры — самое существенное.

К началу мировой войны на Черном море имелось несколько пароходных обществ и компаний, а также значительное число судов, принадлежавших отдельным лицам.

Не считая судов отдельных лиц, военное и морское ведомство могли рассчитывать на 93 парохода общим водоизмещением 132 000 регистровых тонн.

По готовности к выполнению морской перевозки на первом месте стояли суда добровольного флота, имевшие приспособления для перевозки людей на дальнее расстояние. Путем небольших работ легко можно было установить и приспособления¹ для перевозки лошадей.

Пароходы „русского общества пароходства и торговли“ в отношении готовности к перевозкам сильно уступали пароходам добровольного флота.²

Пароходы прочих обществ совершенно не были обеспечены такими бы то ни было приспособлениями и материалами для оборудования под воинские перевозки.

Не лишены интереса некоторые данные из расчетов Упвосо, относящиеся к выполнению десантных операций. Все распоряжения о сосредоточении судов при мобилизации к Одессе и другим портам возложены были на 3 войск одесского района. Посадку намечалось выполнить в Одессе и Севастополе.³ Для сосредоточения судов к портам посадки требовалось от одного до пяти дней, а для оборудования под воинские перевозки от 10 до 12 суток. Итого только с 11-го по 17-й день мобилизации пароходы могли поступить в распоряжение ВВ.

Для возможного облегчения хода десантной операции требовалось соответствующее размерам десанта количество вспомогательных и погрузочных средств⁴ и длинная линия при-

¹ Каждый пароход добровольного флота был снабжен поворотными шлюпбалками для подъема на борт шлюпок и ботов ВВ, имел опреснители и цистерны, емкостью до 75 000 ведер пресной воды, хлебные печи, выпекавшие до 3 000 порций хлеба, и кухни, отпускавшие до 3 000 обедов. Во всех помещениях имелаась вентиляция и проч. Команда парохода состояла из 42 чел. и нуждалась в усилении. При устройстве на пароходе добровольного флота еще в мирное время некоторых приспособлений для перевозки людей и оборудования шлюпбалок таями и блоками пароходы добровольного флота были бы готовы к посадке на второй-третий день мобилизации.

² Правительством был заключен с правлением этого о-ва договор, по которому часть материалов и оборудования пароходов должны были храниться постоянно на складах общества, кроме того „Ропит“ обязалось иметь определенное количество шлюпбалок на себе, а остальные на складах общества. Пресной водой пароходы „Ропит“ не были обеспечены, опреснителей не имели. Можно было пользоваться балластными цистернами, имевшимися на пароходах, но предварительно наполнения этих цистерн водой требовалась промывка их, занимавшая вместе с наполнением около четырех суток.

³ Так как при полных удобствах эшелон для выгрузки требует 36 часов, а считая погрузку и выгрузку плюс 12 часов на запас, трое с половиной суток, то при 8-узловом среднем ходе, от Севастополя, напр., до Батума, требовалось 4 $\frac{1}{3}$ суток, от Одессы до Батума 5 сут. 20 часов, считая в оба конца. В. И. Арх., д. № 126518.

⁴ Как-то: шлюпки, буксиры, плоты, боты, пристани, краны, стрелы, трапы, шлюпбалки, тали, клетки для лошадей, стелажы и проч.

чала.¹ Часть этих средств имелась,² но многое надо было заводить. Ни в 1914 г., ни в последующие годы войны десантная операция не состоялась, но Черноморский флот, нуждавшийся в транспортных средствах для подвоза угля, устройства госпиталей, эвакуации больных и раненых³ и проч. и предполагавший использовать для этой цели лучшие паровые суда, главным образом „Ропита“, выполнил свои предположения в войну 1914—18 гг.

¹ Для одновременной погрузки требовалось иметь береговую полосу в 6 миль длины. На 1 милю приходится 15 пароходов, водоизмещением 2 000 т.

² От Одесского морского батальона.

³ Журнал особого совещания 20 июля 1910 г. А. И. Арх., д. 126518.

ГЛАВА СЕМНАДЦАТАЯ.

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

Дорожное строительство в России.

В деле постройки шоссе в России наблюдалась та же неустойчивость дорожной политики, как и в деле постройки железнодорожной сети страны.

Правительство то начинало постройку каменных дорог, то бросало ее, то строило распоряжением МПС, то передавало постройку в руки ВВ (стратегические шоссе), или м-ства вн. дел (Крым), то собирало все дороги в заведывание МПС, то передавало массу государственных дорог земству, либо образовывало независимые управления путей сообщения ¹ и т. д.

Постройка первых шоссе в России началась с 1817 г. ² и не прекращалась до 1867 г. ³ Но затем с конца шестидесятых годов, когда осознано было значение ж. д., на устройство шоссе перестали обращать внимание. ⁴

Законом 1833 г. все дороги России разделены были на пять классов: 1) дороги главных сообщений или государственные, 2) дороги больших сообщений, 3) обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, 4) уездные и 5) сельские и полевые, причем к государственным сообщениям указ причислял только пять трактов, ⁵ а ко второму классу — десять. ⁶

Дороги первых двух классов намечалось превращать постепенно в шоссе, снабжая дороги больших сообщений не широким шоссеванием. ⁷

Почтовые сообщения оставались на попечение земской полиции, а содержание сельских и полевых дорог относилось к обя-

¹ Напр., независимое от МПС управление путей сообщения в Польше в 1862 г.

² Приступлено к устройству петербурго-московского шоссе в 1817 г.

³ К этому году имелось уже 7467 км. шоссе.

⁴ Георгиевский — Очерк развития п. с. в России, стр. 17.

⁵ 1) Из Петербурга в Москву, 2) Из Москвы в Н.-Новгород, 3) Петербург — Рига, 4) Петербург — Двинск — Ковно и 5) Москва — Бр.-Литовск.

⁶ 1) Петербург — Одесса через Киев; 2) Рига — Шавли — Тауроген; 3) Вильно — Гродно — Белосток; 4) Киев — Житомир — Дубно — Радзивиллов; 5) Киев — Чернигов — Курск — Орел — Тула — Москва; 6—8) от Москвы на Ярославль, на Рязань, и на Калугу; 9) от Москвы через Тулу — Орел — Нежин — Киев — Житомир — Дубно — Радзивиллов; 10) от Риги через Псков — Витебск — Смоленск и Гжатск в Москву.

⁷ А. Гельфер Т. Г. Очерк развития дорожн. дела, стр. 18.

занности владельцев и государственных крестьян, через земли коих они пролегали.¹

В 1842 г. все губернские шоссе (строившиеся и эксплуатируемые) переданы были в ведение главного управления путей сообщения и впредь все шоссе должны были строиться уже распоряжением последнего. В этом году начат был ряд новых шоссежных работ частью в Польше, частью в центральных губерниях.² Работы эти велись непрерывно до 1864 г. С этого года, после введения земских учреждений, значительная часть грунтовых дорог перешла в ведение земств, а затем вслед за грунтовыми дорогами в виде опыта переданы были земству шоссе Московской, Ярославской, Калужской и Петербургской губерний.

Следующим очередным указом 1883 г. шоссежные дороги, состоявшие в заведывании МПС, разделены были на 2 разряда: I—шоссе общегосударственного значения, подлежащие непосредственному заведыванию МПС, к составу коих причислены были: а) все шоссежные дороги к западу от рек З.-Двины и Днепра, б) псково-рижское шоссе, в) окрестные шоссе около Петербурга, г) побережные шоссе Крыма, д) московско-брестское и киевское от острова до Киева, и II—шоссе местного значения, к коим причислены были все остальные шоссе.

**Стратегические
шоссе. (Схема
№ 10.)**

Для усиления обороны западных границ, по представлению военного министерства, еще в 1873 г. утвержден был план сети стратегических шоссе в трех западных пограничных округах, который ради облегчения казначейства был подвергнут значительным сокращениям и вновь утвержден уже в 1881 г. Таким образом, к сооружению этой сети (протяжением 2826 км) не приступали в течение 8 лет., и с 1884 г. по 1891 г. закончено было только 4 участка, общим протяжением около 212 км.³

В январе 1889 г. министр п. с. Паукер обратился к военному министру Ванновскому с письмом,⁴ высказывая желательность передачи постройки стратегических шоссе ВВ.

Ген. Ванновский, усматривая в новом порядке постройки военных дорог некоторые выгоды для ВВ, согласился на предложение Паукера.

¹ Насколько удорожался провоз от состояния дороги видно из следующего: провоз из Суздаля во Владимир (37 км.) пуда груза стоил 15 к., а тот же пуд в Москву по шоссе (167 км.)—10 коп.

² Рязанское и двинское шоссе, большие шоссежные дороги (московско-варшавское, новгородское, ярославское) и некоторые петербургские окрестные дороги; бзинское—завихостское шоссе, ивангородское, новгородско-псковское, бобруйско-смоленское (Смоленск—Соловьев перевоз и др.). В 1857 г. закончены постройки: рижско-таурогенского и подольско-харьковского шоссе, в 1859 г. псково-рижского, в 1860 г. витебско-орловского.

³ Выс.—Литовск—Дрогичин, Дубно—Каменец, Кобрин—Влодава, Дубно—Ровно.

⁴ Письмо от 9/1 89 № 138. В. И. Арх., д. № 179491, стр. 30.

Так просто разрешился большой вопрос о постройке на западе сети стратегических шоссе.

Судить о том, в какой срок справилось бы с заданием на постройку 2826 км шоссе МПС, нельзя, ибо оно этой работы до конца не довело, но, судя по тому, что шоссе Дубно — Ровно 42 км длины строилось 4 года, можно усумниться в выполнении им задания ВВ в желательный для последнего срок (10 лет).

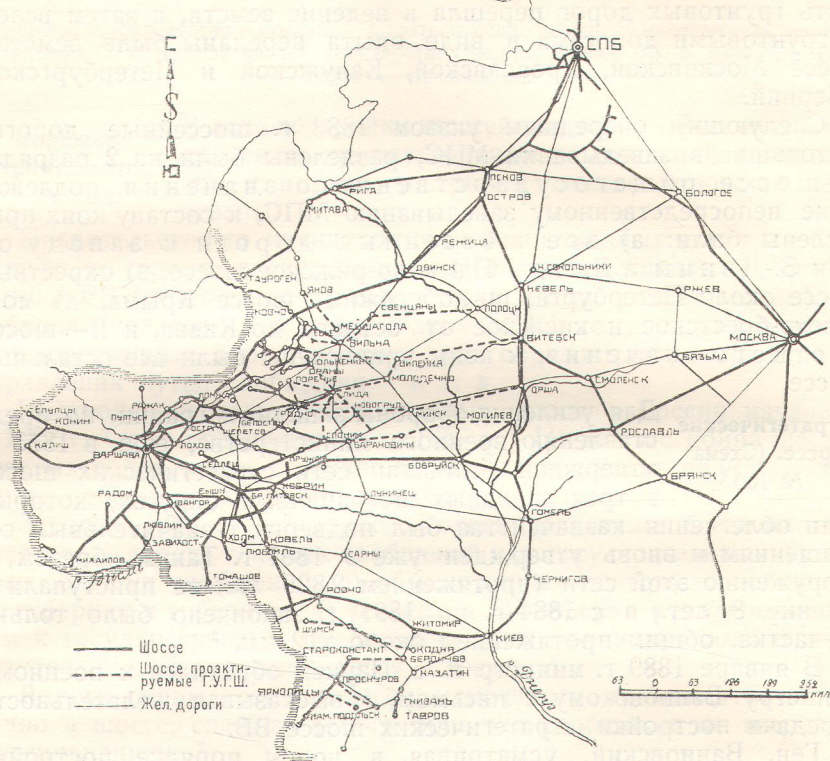


Схема № 10.

Таким образом ВВ выступило в совершенно новой для него роли строителя шоссейных дорог. За период с 1889—1907 гг. „казарменная комиссия“, выполняя строительные программы, построила и сдала в ведомство путей сообщения не 9 линий, как это намечено было первоначально МПС в его докладе от 27 января 1889 г., а целую сеть стратегических шоссейных дорог, длиной 2672 км и стоимостью около 45 миллионов рублей. Из них на долю Варшавского района приходилось 1653 км, на долю Сувальского и Средне-Неманского 693 км, на долю же Дубно-Ровенского и Проскуровского районов только 220 км.

В 1894 г. при рассмотрении вопросов дорожного строитель-

ства, начальник главного штаба ген. Обручев заявил в Гос. совете, что „сооружение путей предпринимается исключительно в целях стратегических, и весьма возможно, что эти цели далеко не всегда во всем совпадают с интересами экономического характера. По стратегическим соображениям шоссе может в некоторых случаях устраиваться параллельно с железнодорожными путями; равным образом, по тем же соображениям, сооружаемым шоссе дают ныне такое направление, при котором они иногда проходят мимо населенных пунктов, образующих дефиле. Отказаться от этих условий и подчинить постройку дорог экономическим расчетам военное министерство не имеет возможности“.¹ Это мнение Обручева до 1912 г. было, повидимому, руководящим для ГУГШ, и в нем надобно искать объяснение тому факту, что значительная часть стратегических шоссе, строившихся до 1912 г., проводились вблизи населенных пунктов, в расстоянии от $\frac{1}{4}$ до 1 км от них, не прорезая таковых. В последние перед войной годы командующие войсками западных округов, разрешая дорожные вопросы, стали уделять внимание и экономическим интересам края, стремясь сочетать интересы обороны с интересами населения.

Еще более определенно и точно, как всегда, высказался по вопросу о согласовании интересов военных и экономических начальник штаба Киевского округа ген. Алексеев. „Государство,— писал Алексеев,²— тратящее столь значительные суммы на постройку шоссе, конечно, в праве ожидать, чтобы намечаемые линии отвечали и обслуживали не только узко военные, но, в пределах возможного, и общегосударственные нужды. В будущем шоссе приобретут и для армии и для населения еще большее значение. Развитие автомобильно-грузового движения потребует благоустроенных шоссе, но таковые для населения будут ценны только тогда, когда ими будут связаны пункты, лежащие вне железнодорожных станций.

„Продолжительный опыт утверждения проектов шоссе указывает, что проектирование шоссе параллельно железнодорожным линиям встречает самое энергичное возражение со стороны представителей министерства финансов, контроля и местного населения. Земства, идущие в некоторых случаях навстречу своим содействиям при сооружении линий, способствующих обеспечению сносами путями пространств и пунктов, удаленных от ж. д., уклоняются от участия в постройке дорог, тянувшихся вдоль и вблизи железнодорожных линий“.

После 1907 г., с закрытием кредитов, прекратилась постройка стратегических шоссе главной казарменной комиссией, и только накануне мировой войны финансовые возможности позволили подумать о завершении дела постройки в пограничной полосе сети стратегических шоссе.

¹ „Некоторые руководящие основания при изыскании и постройке стратегических шоссе“. В. И. Арх., д. № 129589.

² Рапорт № 37 н-ку ген. штаба по вопросу сооружений шоссе в пределах края. В. И. Арх., д. № 126884, стр. 57.

Состояние русских стратегических шоссе в пределах западной пограничной полосы перед войной 1914 г. было удовлетворительно, за исключением левого берега Вислы, где умышленно ВВ не поддерживало существующие шоссе и не строило новых, так как планом сосредоточения предусматривалось развертывание русской армии под прикрытием средней Вислы и Буга — Нарева.

Как выше было указано, постройка шоссе войсковыми строительными комиссиями была прервана в 1905 г. вследствие истощения средств государственного казначейства.

Дальнейшее строительство шоссе на западе до войны так и не возобновилось.

ГУГШ признавало, что сеть шоссе на западе пограничной полосы в общем далеко не закончена и что современная армия, снабженная громоздкими техническими средствами, требует богато развитой и хорошо подготовленной сети шоссе.

**Русская сеть
шоссе в сравне-
нии с сетью
западных госу-
дарств.**

Между тем Россия по количеству шоссе находилась в значительно худших условиях, чем ее западные соседи.

Сравнение состояния в 1913 г. русской сети шоссе с таковыми же в государствах западной Европы приводило к следующему:¹

На 100 кв. км. На 1000 жителей.
Приходилось шоссе в километрах.

1. Евр. Россия с Кавказом	0,55 ²	0,27
2. Германия	48,6	4,7
3. Австрия	33,71	3,8
4. Франция	104,9	14,5

Равным образом, сеть шоссе западной пограничной полосы не выдерживала сравнения и с сетью шоссе в прилегающих к ней районах Германии и Австрии,³ что видно из следующего:

О к р у г а	Шоссе́нные доро́ги		Р а й о н ы	Шоссе́нные доро́ги	
	Общее протяж. в км	На 1 кв. милю км		Общее протяж. в км	На 1 кв. милю км
Варшавский	8 331	4	Восточная Пруссия до реки Вислы .	6 603	7,86
Виленский	4 496	0,725	Галиция	9 839	6,9
Киевский	1 725	0,56			
Итого . .	14 552				

¹ Справка № 329 от ноября 1913 г., прилож. к представл. в Гос. думу об отпуске средств из Гос. казначейства на постройку стр. шоссе в Зап. погр. пространстве от 19 октября 1913 г. № 1398. В. И. Арх., д. № 179491.

² В частности: Варш. окр. — 7,6, Виленский окр. — 1,4, Киевский — 1; Одесский — 0,2.

³ Там же.

Общая сумма расходов на создание сети шоссейных дорог выражалась: для России — 227 800 000 руб., — Пруссии 743 000 000 руб., следовательно, и по сумме затраченных средств на шоссейное строительство в западной пограничной полосе Россия много уступала Германии.

Предположение ВВ о развитии сети шоссе.
(См. схема № 10.) До 1913 г. у ГУГШ не было отчетливого плана сооружения стратегических шоссе на окраинах, почему все представления в Государственную думу об отпуске кредитов (до 1913 г.) неизменно отклонялись со ссылкой на отсутствие общего плана в разработке данного вопроса и невозможности благодаря этому судить, насколько испрашиваемый кредит необходим и насколько осуществляемое мероприятие находится в связи с общими потребностями государственной обороны.¹

На разработку плана и программы ГУГШ понадобилось до 6 лет и приступлено было к ней, видимо, только в силу настоячивых указаний законодательных учреждений.

„В виду настойчивых указаний законодательных учреждений, однако, придется приступить к выработке общего плана постройки сети стратегических шоссе, и притом для полноты вопроса на всех вероятных театрах военных действий“ ... говорит в своем докладе начальнику ген. штаба Данилов.²

Основываясь на резолюции начальника генерального штаба на докладе, управление ген.-квартирмейстера ГУГШ приступило к разработке программы шоссейного строительства, исходя из таких положений:³

1) Оборудование западного театра в дорожном отношении нужно признать едва только начатым, почему останавливаться на исполненном нельзя.

2) Если существующая сеть шоссе достигла некоторого развития в ближайших пограничных районах, этого нельзя сказать по непосредственно прилегающие к ним тыловые районы.

Так как противники, при более ранней готовности, могут начать войну быстрым вторжением в пределы России, надлежит подготовить районы, удобные для сосредоточения сил, более поданные вглубь страны.

3) Развитие путей сообщения в пограничных районах ген. Данилов признавал решением слишком смелым, находя, что постройка таковых путей должна идти с востока на запад,

¹ Напр., в осеннюю сессию Госуд. думы 1908 г. комиссия гос. обороны отклонила просимый кредит в 41 т. руб. на изыскание в зап. погр. полосе стратег. путей, потому что у ВВ не было общего плана постройки сети стратегических шоссе в зап. погр. пространстве. Доклад н-ку ген. штаба ген.-квартирм. ГУГШ от 14 авг. 1909 г. В. И. Арх., д. № 126884.

² „Особ. журн. сов. м-стров от 24/II — 1909 г.“ о мерах к усовершенствованию гос. обороны и о порядке покрытия вызываемых сими мерами расходов. В. И. Арх., д. № 145884, стр. 44.

³ Сношение ген.-квартирм. от 24/XII — 1909 г. № 3566 на имя н-ков штабов Варшавского, Виленского и Киевского в. о. В. И. Арх., д. № 126884, стр. 44.

а не наоборот, как это имело место в течение последних 30 лет.

4) При организации подвоза нельзя ограничиться эксплуатацией одних ж. д., слишком хрупких и могущих отказать в нужную минуту, почему нужна сеть грунтовых путей, которые будут служить армиям и для маневра и для питания.

5) Существующая ныне сеть стратегических дорог в западно-пограничной полосе не будет отвечать своему назначению, если она при затраченных государством сотнях миллионов на ее создание не получит дальнейшего развития в ближайших тыловых районах.

Основанная на этих соображениях программа шоссеино-дорожного строительства была разослана на заключение начальникам штабов Варшавского, Виленского и Киевского в. о.

Конечно, первенствующее значение ген. Данилов придавал северо-западному театру, как соприкасающемуся с Германией и включающему в себе кратчайшие пути на Петербург и Москву.

Поэтому здесь намечалась постройка 3 165 км шоссеиных дорог (в первую очередь 1 733 км и во 2-ю — 1 418 км).

Что касается юго-западного театра, за которым не признавалось такого важного значения, то лишь в силу его бедности стратегическими путями и путями для связи с тылом, в этом районе намечалась постройка только 1 041 км (в первую очередь 565 км и во вторую 476 км).

Таким образом, расширяя резолюцию начальника генерального штаба и забывая, повидимому, свое же первоначальное предположение отнести на долю всей западно-пограничной полосы только 2 133 км шоссе,¹ ген. Данилов намечал здесь постройку почти 4 267 км шоссе, т. е. вдвое более против первоначально намеченного.

Мнения штабов округов несколько разошлись с предложениями ген.-квартирмейстера ГУГШ, и согласование первоначального проекта ГУГШ со штабами пограничных округов достигнуто было окончательно только в марте 1912 г., т. е. спустя два года, на московском совещании начальников окружных штабов.

Приэтом Алексеевым и Ключевым² была составлена особая записка (в виде особого мнения) с перечислением в ней желательных линий шоссе сверх проектированных ГУГШ.

Согласованный на московском совещании список шоссе еще раз окончательно был рассмотрен в междведомственном совещании³ в конце 1912 г. и начале 1913 г. Представители министерства финансов и внутренних дел и на этот раз высказали пожелание согласовать интересы ВВ с экономическими интересами края и, кроме того, всю программу строительства стратегических шоссе с программой строительства МПС.

¹ Доклад н-ку ген. штаба, В. И. Арх., д. № 126884.

² Н-к штаба Варшавского в. о.

³ В нескольких совещаниях, состоявшихся в период с 28/XI — 1912 по 5/III — 1913 гг.

При сравнении записки ген. Алексеева с окончательным списком шоссе, представленным в Гос. думу в октябре 1913 г., видно, что часть желательных штабам Варшавского и Киевского округов линий вошла в окончательный список, а часть линий, от которых штабы находили возможным отказаться, все же оставлены были ГУГШ в списке.

В конечном результате на зап. фронте ВВ намечало постройку 2686 км стратегических шоссе.

Проектированная сеть шоссейных дорог обнимала собой пространство западной России до линии рр. Западной Двины и Днепра. Постройку шоссе намечалось выполнить в течение 7 лет, начиная с 1914 г., чтобы „наверстать потерянное время“.¹ Представление это рассмотрено было комиссией о путях сообщения в мае и разрешено законом от 24 июня 1914 г., но приступить к постройке помешала на этот раз объявленная 17 июля мобилизация. Постройка стратегических шоссе намечалась,² кроме запада, на Кавказе, в Забайкалье и Приморской области.

Финансовые затруднения страны, о которых напоминал представитель министерства финансов в межуведомственном совещании 12/XI — 1912 г., заставили ген. Данилова заявить на том же совещании о временном отказе ВВ от постройки военных дорог на территории Петербургского, Одесского и Сибирского в. о.³

Что касается Приамурья, то ВВ, неуверенное в миролюбии Японии,⁴ настаивало на выполнении намеченной для Дальнего Востока строительной программы в 832 км шоссе.⁵

Война помешала постройке и этих шоссе. Работы не начались.

На Кавказе план шоссейного строительства установлен был отдельной программой, согласованной ВВ с МПС в апреле 1911 г. и частично проводившийся в жизнь по смете МПС.

Всего на Кавказе намечалось в 1-ю очередь постройка 298 км шоссе и расширение некоторых участков старых шоссе.⁶

Вообще до войны 1914 г. на шоссейные дороги Закавказья, имевшего одну единственную железнодорожную линию: Баку — Тифлис — Эривань — Джульфа, правительство обращало большое внимание: шоссе здесь служили главными путями сообщений

¹ Как было сказано, последние перед войной 8 лет постройка шоссе не производилась, но изыскания около 1 239 км шоссе все же были сделаны.

² Доклад н-ку ген. штаба 14/VIII — 1909 г. В. И. Арх., д. № 126884.

³ В. И. Арх., д. № 186463, стр. 30.

⁴ По сведениям ГУГШ, Япония занималась в 1911 — 12 гг. усиленным дорожным строительством в Корее. В. И. Арх., д. № 179491.

⁵ Представление в. м-стра в Гос. думу от 19/X — 1913 г. № 1399 о постройке шоссе: Хабаровск — Ник. Уссур.; Ник. Уссур. — Раздольное; Раздольное — Шкотово и Раздольное — Барабаш. В. И. Арх., д. № 179491.

⁶ Намечалась постройка участков: 1) Ольшаны — Нариман — турецкая гр. — 22 км; 2) Игдырь — Чингильский пер. — 35 км; 3) Каракола — Игдырь — 25 км; 4) Игдырь — Каравансарайский пер. — 32 км; 5) Технис — Башкей — 62 км; 6) Каракола — Ахтинский пер. — 52 км и 7) Дигор — Камбинская — переправа — Хаджи — Байран — 69 км. В. И. Арх., д. № 179491, стр. 11.

как между городами, так и подъездными путями к ж. д. Поэтому на шоссейные дороги Закавказья, особенно Эриванской губ. и Карской области, ежегодно тратились значительные суммы.

Заключение. Итак, в деле постройки государственных и стратегических шоссе в России мы видим следующее:

1) Отсутствие последовательности в строительстве, а еще более в заведывании, постройке и эксплуатации шоссейных дорог, а как результат сего — неустойчивость дорожной политики.

Конечно, сравнивать железнодорожную и шоссейную сеть данного района нельзя — слишком велика разница между ними по существу, но, исходя из положения, что оба вида транспорта взаимно дополняют друг друга и что на шоссе надо смотреть, как на совершенно необходимые для жизни железнодорожной сети подъездные пути, развитие которых должно идти пропорционально развитию ж. д. с превышением числа их над последними, постройка шоссе должна была идти наряду с железнодорожным строительством, превышая его.

2) Крайне слабое оборудование западной полосы шоссейными дорогами, сравнительно с В. Пруссией и Галицией. К Варшаве подходило только 2 шоссе — Ковенское и Брестское, последнее сливалось у Бреста с Киевским, но первое, пролежавшее от Ковно до Варшавы близ немецкой границы, было под ударами противника. Конечно, сеть стратегических шоссе правого берега Вислы несколько восполняла недостаток, но все же восточнее Бреста район почти не имел шоссе. В особенности слабо была развита сеть шоссе в пределах Дубно-Проскуровского района, что делало его мало подготовленным в дорожном отношении.

3) Отдельные районы западной пограничной полосы оборудованы были шоссейными дорогами неравномерно, при одинаковом бездорожье и одинаковой важности юго-западного и сев.-западного районов. Одной из причин неравномерности оборудования обоих районов можно считать гипноз немецкого могущества, но, конечно, главными причинами, мешавшими выравнять слабо оборудованные шоссейными дорогами районы, были: а) финансовые затруднения и б) отсутствие общей, рассчитанной на ряд лет, программы дорожного строительства, благодаря чему все попытки ВВ испросить кредиты на дорожное строительство встречали отказ законодательных учреждений.

4) Медлительность ГУГШ в деле выработки программы, несмотря на настойчивые напоминания Гос. думы. Шесть лет на то, чтобы приступить к разработке и начать самую разработку программы — срок слишком большой, и это при несомненно благожелательном отношении Гос. думы ко всем начинаниям ВВ в деле реорганизации армии и подготовки страны к обороне, если бы представления ВВ были обоснованными.

Если бы ГУГШ поспешили хоть на половину с программой, к началу войны мы имели бы лишних несколько сотен км шоссе.