

ГЛАВА ВОСЕМНАДЦАТАЯ.

Грунтовые
дороги района
полевого
управления.

В шестидесятых годах, не будучи в состоянии строить на средства казны одновременно с железными дорогами шоссейные дороги, правительство тем более не могло принять на себя расходы по улучшению и приведению в годный для пользования вид обыкновенных грунтовых дорог.

Не отрицая значения последних, но не имея возможности финансировать их, правительство вынуждено было передать эти дороги земствам и распорядительным комитетам тех губерний, где земства не были введены.

Все гужевые дороги по их подведомственности можно было разбить на две группы: 1) дороги, содержимые на средства казны распоряжением МПС и 2) дороги ведения министерства внутренних дел, содержимые земскими учреждениями (губ. комитетами).

В ведение м-ва внутр. дел отошли и проселочные дороги, содержимые владельцами, через земли которых они пролегали.

Закон 1 июня 1895 г. являлся первым важным шагом в деле улучшения местных дорог,¹ так как по этому закону земства получили в свое распоряжение ежегодное денежное пособие в размере около 9 млн рублей.

Кроме того, по закону 8/II 1899 г. земства пользовались процентными ссудами на улучшение местных путей.²

Состояние грунтовых дорог (губернских и уездных, не говоря уже о так называемых сельских дорогах и проселочных) перед войной, за малым исключением, было весьма неудовлетворительно и, вероятно, немногим отличалось от состояния их в XVIII веке, когда дороги, за исключением мостов через речки и болота, не чинились совершенно, кроме экстренных случаев, и содержание их лежало также на обязанности местного населения.³

Неудовлетворительное состояние грунтовых дорог объяснялось: 1) отсутствием укрепления на них проезжей части, 2) неправильным общим устройством этих дорог, и 3) беспорядочным содержанием их.⁴ Неисправность грунтовых путей в большой степени

¹ Мейен.—Россия в дорожном отношении. Т. I, стр. 4.

² Н. Петров.—Несколько соображений, полезных при рассмотрении сметы ПС, стр. 8.

³ Это относилось к XVIII веку, но то же самое почти полностью применимо и к довоенному периоду XX века. Мейен.—Россия в дорожном отношении, стр. 18.

⁴ Мейен.—Россия в дорожном отношении.

обуславливалась теми затруднениями, с какими сопряжено было их содержание вследствие неблагоприятных климатических условий, слабой плотности населения, бедности его и недостатка подходящих местных материалов.

Точного распределения дорог по их назначению не существовало, и действовавшая по уставу П.С. классификация оставалась без практического применения в виду условности и недостаточной определенности признаков отдельных разрядов дорог. Отсутствие точного распределения дорог по значению вело к тому, что содержание дорог в одних губерниях относилось всецело к обязанностям губернского земства, в других — уездного и т. д. ¹

Нельзя сказать, чтобы это обстоятельство и плохое состояние грунтовых путей ускользнуло от внимания Упвосо и МПС. Соответствующие мероприятия намечались, но только не были доведены до конца. Так, еще в 1907 г. особое совещание при МПС с участием представителей ВВ сочло необходимым установить разряд шоссейных и грунтовых дорог особого значения, включив в него как магистральные шоссе, так и грунтовые дороги, имеющие особое значение в интересах государственной обороны.

Несколько лучше обстоял дорожный вопрос в Польше и, в особенности, в Прибалтийском крае. Оба эти края по степени обеспеченности всеми видами путей сообщения занимали первое место среди прочих районов Европейской России.

Здесь при помощи шарварковой повинности вместо исправления дорог стали шоссировать их.

Из нижеприведенной таблицы видно, что в 10 коренных губерниях западного края на 1,06 кв. км (1 квадратная верста) приходилось грунтовых дорог: ²

Название губерний	2,13 м (погонная сажень)	
	Камен. одеж.	Грунтовых
Варшавская	58	120,6
Калишская	39	98,9
Келецкая	34,8	53,3
Ломжинская	40,6	77,5
Люблинская ³	20,5	9,9
Петроковская	41,1	53
Плоцкая	40,7	66,9
Радомская	34,3	76,9
Сувальская	34,8	10,8
Седлецкая	35,1	—

¹ Мейен.—Россия в дорожном отношении.

² То же.

³ То же.

Для ВВ имело огромное значение наличие хотя бы сносных гужевых дорог в районе первоначального развертывания и наступления армий. Как бы ни была богата сеть шоссейных дорог края, без грунтовых путей в районе расположения и действия войск армия обойтись не могла. Эти проселковые дороги являлись насущной необходимостью для армий: чем гуще и лучше была эта сеть, тем легче и быстрее происходил подвоз снабжения.

В нижеприведенной таблице сведены цифры, показывающие степень обеспеченности грунтовыми дорогами губерний пограничной полосы в районе развертывания армий. В этой таблице (показывающей число погонных метров шоссейных и грунтовых путей, приходившиеся на 1 кв. км площади) губернии расположены в нисходящем порядке по степени обеспеченности грунтовыми путями сообщений.¹

Наименование губерний	Площадь в кв. км	На 1 кв. км площ. приходится в м		Примечание
		Шоссейн. дор.	Грунтов. д.	
Курляндская	23 747	1,9	157,2	
Лифляндская	39 995,5	3,4	146,6	
Эстляндская	17 306,3	—	118,5	
Ковенская	35 314,6	4,9	88,9	
Гродненская	33 900,8	17,7	79,5	
Виленская	36 825,3	4,7	67,9	
Подольская	36 921,7	8,5	60,37	
Витебская	38 649,5	4,6	62,4	
Киевская	44 777,9	3,3	50,6	
Могилевск. н/Д ¹	42 134,6	7,7	48,70	
Волынская	63 036,8	7,3	39,1	
Минская	80 152	2,6	36,7	

Данные таблицы подтверждают положение, что степень густоты грунтовых дорог зависит от степени культурности края и населенности его. Три губернии Прибалтийского края в этом отношении резко выделялись от прочих. За ними шли менее обеспеченные, но все же достаточно богатые дорогами — Ковенская, Гродненская и Виленская губернии. В Прибалтийском районе преобладавшим типом грунтовых дорог были гравийные.

Плохое состояние дорог местного значения хорошо было известно ГУГШ: ежегодные рекогносцировки пограничной полосы

¹ В Могилевской губ. земских дорог не было. Все грунтовые дороги содержались общенатуральной повинностью населения и улучшение полотна дороги состояло в прорытии канав для отвода воды, засыпке колеи и укладке фашинника с засыпкой землей.

офицерами генерального штаба трех западных пограничных округов давали богатый материал для суждения о состоянии гужевых дорог и должны были напоминать ГУГШ о необходимости принять какие-то меры для возможности пользования этими путями.

Но, видимо, ГУГШ рассчитывало на маневренную войну и мимолетную потребность в дорогах данного района, полагая возможным обойтись одними саперными частями, и никаких расчетов в мирное время на потребное число дорожных отрядов не делало. Переход от маневренной войны к позиционной поставил на очередь вопрос широкой организации дорожных отрядов разного вида при армиях фронта.

Уже в конце 1914 г. армии юго-западного фронта почувствовали необходимость в создании „путейских отрядов“ и с помощью Варшавского и Киевского округов путей сообщения приступили к организации дорожных отрядов первоначально в числе 18 на весь фронт.

За юго-западным фронтом последовали и другие. К 1916 г. дорожными организациями разных видов были насыщены все фронты, что позволило широко развернуть дорожные работы.

Что это были за организации, как они и где работали и на каких основаниях, — будет указано ниже, пока же отметим, что почин в формировании дорожных отрядов исходил не сверху, а снизу, от армий фронта.

Каким образом был упущен из вида еще в мирное время этот важный вопрос ГУГШ и Упвосо — непонятно.¹

Это обстоятельство является тем более непонятным, что, намечая формирование автомобильных рот и мотоциклетных команд, снабжая штабы большие и малые (до дивизий вкл.) автомобилями, Упвосо знало, что ограничиться одними шоссевыми дорогами, по незначительности их сети, для автомобильного транспорта было нельзя, что прифронтовые дороги в большинстве недоступны для движения тяжелых экипажей и что если не перед фронтом наступающих армий, то во всяком случае в тылу их гужевые пути сообщения должны быть кем-то ремонтируемы.

Вот этот-то вопрос не только не был заблаговременно разрешен Упвосо, но о нем, повидимому, ГУГШ и не вспомнил.

¹ В. И. Арх., д. № 207728.

ГЛАВА ДЕВЯТНАДЦАТАЯ.

Полевые ж. д. — Наличные запасы железнодорожного имущества паровой и конной тяги. Расчет потребности в нем.

Полевые ж. д. Приступив к заготовке имущества для полевых ж. д. узкой колеи паровой и конной тяги еще долго до намеченных Сухомлиновым реформ армии, Упвосо до 1910 г. не готовило специальных железнодорожных частей для обслуживания этих парков и эксплуатации построенных полевых ж. д. в военное время.

Никаких планов использования парков для постройки полевых ж. д. при наступлении Упвосо не имело, но размещением парков в трех пунктах западной полосы (конные узкоколейные — Полоцк и Барановичи, а паровой — Киев) как бы намечало использование их преимущественно на будущем северо-западном фронте, хотя юго-западный фронт более нуждался в полевых ж. д., чем первый.

Парки Сибири и Д. Востока имели свое, давно определившееся предназначение.

До реорганизации железнодорожных частей в 1910 г., все желбаты русской армии были подготовлены для работы только на широкой колее. Единственной узкоколейной частью была Кушкинская отдельная рота. Правда, в программах занятий желбатов были сведения и о полевых ж. д., но какое же представление об этих дорогах, постройке и эксплуатации их мог получить личный состав желбатов, в инвентарном имуществе коих, кроме чертежей и иногда моделей узкоколейных паровозов, вагонет и верхнего строения полевых ж. д., ничего не было, и которые в укладке их никогда не практиковались. Батальоны, в пунктах расположения которых стояли парки узкоколейных ж. д., могли ознакомиться с имуществом парков лишь в сараях, где было сложено это имущество, практики же в укладке, не говоря об эксплуатации, не было.¹

Несомненно, желбат, имевший практику в работах по постройке и эксплуатации ширококолейных ветвей, скорее и легче мог освоиться с особенностями постройки узкоколейной паровой ж. д. и эксплуатации ее, чем батальон, совсем не имевший практики.

Постройка конных узкоколейных дорог была еще проще, но

¹ Если не считать построенной 2-м Сибирск. желбатов от Хабаровска до Николо-Александровск. пристани на Амуре узкоколейной ветки паров. тяги 24 км длиной. Ветку эту разрешил построить „для практики“ ком. войск. Приам. в. о. в 1911 г. На ветке было движение в течение года 1½ пары поездов. В. И. Арх., д. № 186766.

все же в приемах постройки и эксплуатации полевых ж. д. были особенности, отличавшие их от дорог нормальной колеи. Незнание этих особенностей и некоторых приемов постройки и эксплуатации их могло свести к нулю все выгоды, ожидаемые от полевых дорог, главным образом, в отношении скорости постройки их.

Основное требование, предъявляемое к полевым ж. д. (особенно конной тяги), заключается в том, что скорость их постройки должна равняться средней скорости суточного продвижения крупных войсковых масс, для обслуживания которых они придавались (7 - 8 км в день).

Этой скорости, как показала практика войны, русские желбаты не могли достигнуть, в то время как немцы легко проводили по 9 км паровой полевой дороги в сутки против $1\frac{1}{2}$ - 2 км русских.

Успех достигается только практикой. Поэтому знать особенности полевых узкоколейных ж. д., а главное, практиковаться в постройке и эксплуатации их для желбатов было совершенно необходимо, а этого-то и не было.

Инвентарное имущество парков русских полевых ж. д. почти ничем не отличалось от принятых противником образцов.

Наличные запасы имущества полевых ж. д. и расчет потребности.

Опыт русско-японской войны указал на некоторое несоответствие существующих табелей имущества конных полевых ж. д. штатам обслуживающих их частей. Сейчас же после этой войны при Упвосо была образована комиссия для разработки вопроса о штатах и материальной части конных дорог. Работы этой комиссии выяснили,¹ что на каждый из 24 армейских корпусов, сосредоточиваемых на западном фронте, надо иметь 153 км конных и 26,5 км паровых узкоколейных дорог, что соответствовало потребности:

- 1) конно-переносных ж. д. 1 272 км (53×24) и
- 2) паровой тяги в 636 км ($26,5 \times 24$).

В наличии же имелось в 1907 г.: конной тяги — 426 км, паровой — 160 км, т. е. для доведения имущества полевых ж. д. до исчисленной нормы требовалось заготовить:

- а) с конной тягой $1\,272 - 426 = 846$ км
- б) с паровой » $636 - 160 = 476$ км.

Учитывая слабое развитие постоянных железнодорожных путей, также недостаток в коневых средствах для транспортов, для Кавказа необходимо было норму, причитающуюся для Европейской России, увеличить вдвое, и потому для обеспечения мобилизационной потребности 4 кавказских корпусов, по мнению ГУГШ, требовалось иметь путей с конной тягой 424 км (106×4) и с паровой тягой 212 км (53×4). Стоимость всей потребности полевых переносных ж. д. выражалась значительной суммой в 25 650 000 руб.,² которая и испрашивалась Упвосо.

¹ В. И. Арх., д. № 100, стр. 107.

² Объяснительная записка к перечню мероприятий ГУГШ. В. И. Арх., д. № 20.

До приведенных норм и приходилось в период с 1907 г. до начала 1914 г. пополнять имущество полевых ж. д., заготовка которого до начала войны не была закончена.

ГУГШ намечало иметь на западной границе 18 стоверстных парков паровой и конной тяги. Имелось в наличии к концу 1907 г. всего 5½ стоверстных парков; к 1913 г. закончилось оборудование еще 7 парков, следовательно, из 18 было готово имущество в 12½ парках, и дан был заказ еще на 4 парка.

В конце 1913 г. не хватало имущества на 1½ парка, а вагонет почти на 2 парка.¹

Пока мы говорили только о материальном имуществе. Реформой Сухомлинова 1910 г. предположено было иметь в мирное время всего 8 желбатов узкой колеи, из них 3 паровой тяги² и 5 конной.³

Что касается новых формирований, то планом предусматривалось на военное время формирование 1 батальона паровой тяги и 4 конной, с доведением общего числа узкоколейных батальонов до 12.

Собственно для „тяги“ вагонет служили так называемые эксплуатационные бригады (1-я и 2-я), состоявшие каждая из 4 эксплуатационных батальонов. 3-ю бригаду формировать при мобилизации не предполагалось впредь до окончания опытов с тракторной тягой, которой думали заменить конную.

Окончательное осуществление всех мероприятий отнесено было к 1917 г., т. е. к четвертому и последнему году призыва на службу дополнительных контингентов новобранцев, поступивших в части войск с 4-летним сроком обязательной действительной службы.⁴

Теоретический расчет количества паркового имущества узкоколейной ж. д., казалось, в полной мере отвечал действительной потребности. Оказалось иное. Вскоре после начала войны как количество заготовленного имущества (парковый инвентарь), так и число желбатов узкой колеи признано было начвосоверхом недостаточным.

Между тем, по расчетам того же Упвосо, основанным на наличии имевшихся запасов полевых конных ж. д., количество эксплуатационных батальонов, подлежащих формированию по расписанию 1910 г., равнялось 24. Батальоны эти мобилизационный отдел ГУГШ предполагал сформировать при мобилизации частью из запасных, частью по вольному найму. Из числа этих 24 батальонов — 8 предназначались для западного фронта, 4 для Кавказа и 12 для Сибири.⁵ Назначение это, по мнению мобилизационного отдела, могло быть возложено на ополчение. В Евр. России следовало сформировать 8 дружин — по 4 для 1-й и 3-й армий.⁶

¹ В. И. Арх., д. № 1234.

² 3-й, 6-й и 8-й.

³ 5-й, 7-й, 2-й Кавказский, 1-й и 2-й Сибирские.

⁴ В. И. Арх., д. № 186038.

⁵ Эксплуатационный батальон по штату 16/V 1910 г. состоял из 6 рот.

⁶ Доклад военного министра № 194 от 17/VI 1910 г. В. И. Арх., д. № 126609, стр. 18.

Несоответствие потребности железнодорожных частей и паркового имущества наличию можно объяснить тем, что теоретический подсчет потребности основан был на числе наличных корпусов мирного времени. Новые формирования, почти удвоившие число корпусов, не были учтены, так же, как и потеря паркового имущества при колебаниях фронта. Основываясь на результатах опытов мирного времени по испытанию механических двигателей, начвосоверх ген. Ронжин для пополнения запасов паркового имущества потребовал через ГВТУ заказа за границей тракторных парков, а через ГУГШ — формирования железнодорожных частей (2 тракторных батальонов). Повлияла на это решение и трудность получить конский состав.

Эти тракторные парки, заказанные ГВТУ в Америке, представляли собой такую же новинку в русской армии, как и автороты.¹

Первая партия тракторов должна была прибыть к маю 1916 года.

К концу 1915 г. начали иссякать резервы квалифицированных солдат, не говоря уже об офицерах. Тех и других приходилось разыскивать и подбирать во всех частях войск, не исключая военной промышленности. Когда число специальных технических частей и команд, почти или совсем не имевших применения в армии до войны, возросло до огромных размеров, в таких же размерах возросла и потребность в специалистах. Откуда же мог надеяться начвосоверх получить новые тысячи специалистов офицеров и солдат, и притом из области столь узкого (сравнительно) применения в России до войны, как специалистов по двигателям внутреннего сгорания.

Одних тракторных машинистов для этих новых частей требовалось около 370 чел. на батальон, а заказано было ГУГШ подготовить комплект специалистов для двух тракторных батальонов, да еще с запасом.

Впрочем боевого применения тракторные парки, опоздавшие прибытием, не имели; не потребовалось и массы специалистов для них.

¹ На каждую тракторную дорогу, протяжением в 100 км, требовалось по расчетам начвосоверха не менее 220 тракторов и 1036 вагонет. Подъемная сила вагонет была та же, что и обыкновенных вагонет конных парковых, т. е. 2 т, но только вагонеты были усилены конструктивно для тракторной тяги.

Звенья пути (также обыкновенного типа) требовали соответствующего усиления для прохода тяжелого трактора.

Движение намечалось поездами-пакетами. Каждый поезд из 8-10 вагонет должен был поднимать нормально до 20 т. Средняя скорость движения поезда 8 км в час. В сутки рассчитывалось доставлять в конечный пункт дороги от 600 до 650 т грузов разного рода.

ГЛАВА ДВАДЦАТАЯ.

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

Железнодорожные войска после русско-японской войны. Среди технических войск русской армии едва ли были другие войска, кроме железнодорожных, которые на протяжении ряда лет (с 1905 до 1914 г.) отнимали бы столько времени на обсуждение вопросов их организации, обучения, подчиненности и проч., причем два управления (ГВИУ и ГУГШ — в лице Упвосо) оспаривали право „ведать железнодорожными войсками“.

В короткий период мирного времени после русско-японской войны, железнодорожные части строились и перестраивались, расширялись числом единиц и сокращались, сводились в бригады и снова разбивались на отдельные батальоны и роты; обучались то раздельно, специализируясь — одни на широкой, другие на узкой колее, то стремясь к универсальности... подчинялись то ГВИУ, то ГУГШ, то ГВТУ, имея одновременно части и притом лучшие, фактически подчиненные лицам, не принадлежавшим к органам ВВ.¹ Поэтому обучение и подготовка к предстоявшей железнодорожным войскам огромной работе на театре войны были далеко не высшей степени совершенства.

По расформировании в 1906 г. созданных на время русско-японской войны резервных желбатов (2-й, 3-й и 4-й) и по приведении в том же году 2-го и 3-го действующих желбатов к штатам мирного времени, состав железнодорожных войск к 1/1 1907 г. принял следующий вид:

В Европейской России находились: 1-й, 2-й, 3-й и 4-й желбаты, в составе пяти рот мирного времени каждый.²

На Кавказе был 1-й Кавк. желбат 4-ротного состава военного времени.

В Туркестане — 1-й и 2-й Закаспийские желбаты 6-ти ротного состава военного времени каждый и отд. Кушкинская полевая жел. рота.

В Приамурье — Уссурийская железнодорожная бригада 2-х батальонного состава, по 4 роты военного времени каждый.

¹ Отд. железнодорожный полк в „ведении“ дворцового коменданта и Заамурская бригада погр. стражи, подчиненная м-стру ф-сов.

² 1-й батальон — Петербург, 2-й — Барановичи, 3-й вр. в Дмитрове, Моск. губ., 4-й — в Яблонне возле Варшавы.

В Манчжурии — Заамурская железнодорожная бригада — 4 батальона, или 24 роты усиленного состава.

Всего к 1 января 1907 г. состояло: 13 батальонов и 1 отд. рота (69 рот). Туркестанская, Уссурийская и Заамурская бригады стояли на эксплуатации ж. д.: Средне-Азиатской, Уссурийской и Восточно-Китайской.

На эксплуатации Закавказских ж. д. находился 1-й Кавказский желбат, а по линии Савеловской ветви Северных ж. д. — 3-й желбат.

4-й желбат был разбит на части: около 2 рот находилось на постройке военной Ковель — Вл.-Волынской ж. д., одна рота (2-я) этого батальона находилась в командировке в Иркутском в. о. (с. Кокуй возле Сретенска) для обслуживания парка переносных ж. д.

Действующие желбаты содержались по штату в числе 700 человек каждый, кроме Кавказского желбата, имевшего 818 человек: Отдельная Кушкинская желрота имела 286 человек, а роты для эксплуатации полевых ж. д. состояли каждая из 268 человек.¹

По штату военного времени, действовавшему в период моб. расписания № 18 восстановленное, каждый желбат должен был иметь 1112 человек.

Кроме Кавказского желбата, каждый действующий желбат при мобилизации получал из запаса по 412, а резервные по 1007 человек.²

Добавка при мобилизации такого числа запасных, несомненно, должна была сильно понижать боевую готовность желбата.³

В последующие за русско-японской войной годы командующие войсками пограничных округов в своих отчетах неизменно указывали на необходимость иметь желбаты в одинаковом составе в мирное и военное время.

Если, тем не менее, явление это имело место вплоть до войны 1914—1918 гг., то, главным образом, по причинам экономическим.⁴

После русско-японской войны первой задачей Упвосо явилось восстановление организации железнодорожных частей.

В комиссии ген. Поливанова, созданной в 1906 г. для рассмотрения вопроса о новых потребностях и расходах, намеченных в министерством к осуществлению в 3-летие 1904—1908 гг., с целью привести нашу армию на высоту современных требований, Упвосо по плану наиболее неотложных мероприятий по ГУГШ, в который вылилась работа к-сии Поливанова, зафиксировало следующие мероприятия на 1906—1907 гг.:

¹ В. И. Арх. Д. № 55 по описи Упвосо.

² 3 бригады: Туркестанская, Заамурская и Уссурийская содержались по штатам военного времени и потому не пополнялись при мобилизации.

³ Причины этого ухудшения будут ясны из последующего изложения вопроса о пополнении желбатов.

⁴ Содержание одного желбата обходилось в год: по штату м/в (№ 47 кн. II св. шт. 93 г.) в 638 тыс. руб., а по штату военного времени — 786 тыс. руб., т. е. разница в год 148 тыс. р. В. И. Арх., д. № 100, стр. 1.

В Европейской России и на Кавказе: 1) содержание 2-го, 3-го и 4-го желбатов по штату военного времени; 2) формирование и содержание 2 новых желбатов (с постройкой казарм); 3) формирование и содержание 8 желрот, считая в мирное время по одной кадровой роте на парк в 100 км; 4) обеспечение полевыми ж. д. половинного числа корпусов; 5) постройку складов для имущества и казарм для этих 8 рот; 6) заготовление неприкосновенных запасов для желрот при развертывании их в батальоны.¹

В Туркестане намечалось: 1) формирование 2-го желбата из Кушкинской желроты; 2) заготовка неприкосновенных запасов имущества для формирования 4-ротного желбата; 3) обеспечение полевыми переносными ж. д. 2 корпусов и постройка складов для имущества.²

Для Омского, Иркутского и Приамурского в. о.: 1) обеспечение полевыми переносными ж. д. 4 корпусов; 2) создание резервного парка конного пути в 100 км; 3) постройка складов для имущества на 100 км конного и 50 км парового пути; 4) формирование и содержание 6 желрот и постройка казарм для них, а также заготовление неприкосновенного запаса для них же.³

Этот длинный перечень формирований, заявленный Упвосо в комиссии, был составлен не на основании какого-либо общего плана или программы строительства ж. д. войск, выработанного ГУГШ, а по инициативе XXV отделения Упвосо (железнодорожного), не имевшего на этот предмет никаких указаний, и все же часть намеченных мероприятий была проведена, а часть отклонена за отсутствием средств.

Реорганизация
железнодорож-
ных войск.

Предпринятая Сухомлиновым общая реорганизация армии коснулась железнодорожных войск. В своей „записке о мероприятиях по государственной обороне“, говоря о недостатках в организации некоторых категорий войск военных сообщений, Сухомлинов прибавляет: „кадров этапных войск нет вовсе... железнодорожные войска хотя и имеются, но предназначаются исключительно для обслуживания ширококолейных ж. д., необходимо же иметь также особо обученные части для обслуживания узкоколейных ж. д., как паровой, так и конной тяги... также ощущается недостаток в автомобильных частях, которых пока нет вовсе.⁴ И далее: „для большего соответствия с оперативными потребностями армии признано необходимым уменьшить число железнодорожных частей, предназначенных для обслуживания дорог широкой колеи, и сформировать железнодорожные части, предназначенные для эксплуатации полевых ж. д., упразднив, однако, для однообразия организации существующие для последней цели отдельные желроты. В общем, из числа существующих железнодорожных частей

¹ В. И. Арх. д. № 20, по описи Упвосо, стр. 26.

² В. И. Арх. д. № 100, по описи Упвосо, стр. 26.

³ В. И. Арх., д. № 20, по описи Упвосо, стр. 144.

⁴ „Записка о мероприятиях“, подписанная в конце 1909 г., стр. 43. В. И. Арх., д. № 181349.

предназначено к расформированию для потребностей новой организации желбатов широкой колеи пять и отдельных желрот — 6“ (все это расформирование давало экономию в 243 оф., 9672 солдат и 100 лошадей).¹

Намечая расформирование пяти желбатов, ГУГШ, прежде всего, руководилось принципом экономии в расходах при реорганизации армии.²

Батальоны расформировывались, точнее — переформировывались, не потому, что в них не было надобности, а потому, что не было разработанного плана использования железнодорожных войск в случае перехода границы и постановки желбатов на эксплуатацию головных участков своих и неприятельских ж. д. (Галиция).

К началу намеченной Сухомлиновым реорганизации наличные железнодорожные войска, кроме Заамурской железнодорожной бригады, состояли из 10 желбатов и 3 отдельных рот, предназначенных, как выше упомянуто, исключительно для работы на ж. д. широкой колеи.

Вот этот-то недочет и намерен был исправить Сухомлинов, оставляя на мирное время всего 5 желбатов широкой колеи и 8 — узкой (3 паровой тяги, 4 — конной тяги и 1 батальон — смешанной, т. е. паровой и конной тяги), а в военное время увеличивая общее число их до 19.³

В составе 9 желбатов намечалось иметь еще по одной автороте.⁴ Организация этих рот вызывалась, по мнению ГУГШ, с одной стороны, выгодой применения к перевозкам тяжестей механических тракторов, а с другой стороны, крайне слабым развитием автомобилизма среди населения, почему установление автомобильной повинности не обеспечивало бы ВВ нужного числа и типа автомобилей.⁵ В этом отношении ГУГШ забегало несколько вперед: предполагая приступить к организации авторот, ГУГШ намечало впоследствии превратить эти роты в кадры для дальнейших формирований авто-частей взамен войсковых обозов и транспортов. Впрочем до начала войны ни одной автороты не было сформировано.

Законопроект о развитии вооруженных сил русской армии по „большой программе“ был принят законодательными учреждениями, и ГУГШ приступило к проведению его в жизнь.

Упвосо с своей стороны также приступило к реорганизации железнодорожных войск и закончило к концу 1910 г.

Трудности, встреченные на пути формирования некоторых железнодорожных частей, были велики. Стремление сочетать на-

¹ „Записка о мероприятиях“, подписанная в конце 1909 г., стр. 86.

² Этот принцип во многих случаях был руководящим для ВВ.

³ В военное время соответственно наличному имуществу предполагалось иметь: 7 желбатов широкой колеи, 4 желбата узкой паровой тяги и 8 желбатов узкой колеи конной тяги — всего 19 батальонов.

⁴ В. И. Арх., д. № 171349.

⁵ Что и подтвердил опыт реквизиции автомобилей при мобилизации по новому закону о „военно-автомобильной повинности“.

меченные размеры формирований с возможно более экономным проведением их в жизнь заставляли Упвосо поступаться иногда первоначальными предположениями, видоизменяя их в значительной степени. С особенным трудом разрешался вопрос о формировании при мобилизации эксплуатационных батальонов.¹

Из наличного имущества переносных узкоколейных ж. д. с конной тягой после русско-японской войны образовался запас в 880 км магистрالي.²

По проекту положения³ каждый 106-километровый парк требовал для своего обслуживания в военное время формирования особой парковой бригады в составе 1 желбата⁴ и одного конского парка из 4 батальонов, предназначенных исключительно для тяги поездов и потому названных „эксплуатационными“.

По числу наличных 106-километровых парков таких батальонов намечалось сформировать: железнодорожных 9 и эксплуатационных 33.

Для такого числа батальонов требовалось 34 881 человек и 55 150 лошадей.

Огромные расходы для образования вещевых запасов и такая огромная потребность в мобилизационном наряде (особенно лошадей) заставили Упвосо отказаться от формирования всех 33 батальонов, ограничившись для них особыми кадрами из 229 чел. и 60 лошадей, с укомплектованием их до штата набором погонщиков с лошадьми по вольному найму или по наряду, как для вольнонаемных транспортов.⁵

Таковы были предположения ГУГШ, вошедшие в моб. план № 19.

Вследствие разнообразия назначения отдельных частей, разнообразны были и штаты их, дошедшие до 14 вместо 2 бывших ранее (штат № 5 и 47 кн. II св. шт. изд. 93).

По новой организации число единиц мирного времени (24) увеличивалось в военное время до 46. До реорганизации было 22 единицы против 23, т. е. почти не менялось. По сравнению со старой организацией число частей уменьшилось на 20 рот (5 батальонов шир. колеи), но зато увеличилось на 25 парковых желрот, 9 авторот и 96 эксплуатационных. Следовательно, центр тяжести новой организации лежал в создании вновь 96 эксплуатационных (и 9 автомобильных) рот. Слабым местом новых шта-

¹ В. И. Арх., д. № 182075, стр. 38.

² Имущество это находилось: в Евр. России—по 213 км в Полоцке и Киеве, 80 км на Кавказе (в Карсе) и в Сибири в Кр. Речке возле Хабаровска—106 км и в Верхнеудинске—268 км.

³ Выработанного в Упвосо на основании опыта р.-яп. войны.

⁴ Для технического обслуживания.

⁵ Пункты формирования этих кадров выбраны были в местах расположения конно-железнодорожных парков, т. е. в Полоцке 8 кадров, в Киеве—8; в Карсе—2, в Верхнеудинске—10 и в Красной Речке—4; формирование д. б. произведено при соответствующих технических желбатах, с которыми эксплуатационные батальоны войдут в состав парковых бригад.

тов была малочисленность состава действующих батальонов. Как отражалась эта малочисленность батальонов на обучении, увидим ниже, при ознакомлении с порядком подготовки железнодорожных частей к боевой работе.

Отметим попутно, что новая организация внесла изменения и в порядок подчиненности некоторых железнодорожных частей. Так, первоначально железнодорожные войска Сибири, затем и остальные подчинены были непосредственно начвосо округов, а за начальником Упвосо ГУГШ остались инспекторские права.

Комплектование железнодорожных войск. Вопросы комплектования железнодорожных войск имели огромное значение в будущей работе их. Согласно существовавшим положениям (пр. ВВ 1904 № 603) офицерский состав железнодорожных

частей пополнялся: а) выпуском из инженерного училища или переводом из инженерных войск, б) выпуском из военных училищ,¹ в) переводом офицеров для поручений при 3 и г) из строя, прикомандированием к железнодорожным войскам и испытанием впоследствии по особым программам. Последние три источника давали совершенно ничтожный % потребности и притом нерегулярно. В итоге — некомплект в частях железнодорожных войск — офицеров.

С 1903 г. железнодорожные войска стали получать офицеров исключительно из военных училищ, в которых не проходится железнодорожная служба. В результате офицеры железнодорожных войск обладали слабым специальным образованием.

Этот недостаток Упвосо предполагало устранить созданием офицерской железнодорожной школы, законопроект о которой представлен был в Государственную думу (в 1913 г.).²

Комплектование рядовым составом должно было производиться назначением новобранцев, окончивших училище кондукторов путей сообщения или технические, а также окончивших курс в железнодорожных технических училищах или имевших свидетельства о хорошей службе на ж. д. телеграфистами, машинистами и их помощниками, мастеровыми при механических железнодорожных заведениях, занимавших должности дорожных мастеров, стрелочников, плотников, ремонтных рабочих, укладчиков путей, каменщиков, десятников земляных работ и пр.³

Фактически дело обстояло иначе:

На пополнение железнодорожных войск из бывших железнодорожных служащих попадал наименее квалифицированный элемент, дальнейшее обучение коего в рядах желбатов требовало

¹ Получивших высшее или среднее техн. образование.

² С переходом в 1904 г. железнодорожных войск из ГИУ в ГУГШ, ГИУ прекратило выпуск обучавшихся в инженерном училище в железнодорожные войска. Пришлось довольствоваться офицерами из пехотных училищ. В 1908 г., по данным ГУГШ в железнодорожных войсках было только 24% офицеров с технической подготовкой. В. И. Арх., д. № 49 по описи Упвосо, стр. 34.

³ Цирк. снош. моб. отд. главного штаба от 15/IX 1908 г. № 1031. В. И. Арх., д. № 128511.

огромных усилий и затраты времени со стороны командного состава. Вообще комплектование желбатов в последние перед войной годы ухудшалось год от года. При инспекторских смотрах в 1911 г. отмечены были батальоны, в которых из новобранцев только половина была из числа служивших на ж. д. и на механических заводах, оказавшаяся при ближайшей проверке простыми чернорабочими. Если к этому прибавить, что до 17% новобранцев прибывали неграмотными, а до 30% малограмотными,¹ то затруднительность выбора и назначения в учебные команды, а также успешного окончания таковых — станет очевидна.

Что же могли получить желбаты при объявлении мобилизации, когда для доведения до штата военного времени требовалось укомплектований до 63% шт. состава.²

Весь рядовой состав желбатов по окончании службы зачислялся в запас железнодорожных войск отдельной категорией железнодорожников, образуя т. о. необходимый кадр для пополнения при мобилизации. Запасных железнодорожников не подразделяли по специальностям разных наименований, соответствующих потребностям желбатов, почему по мобилизации желбаты могли получать и получали не то, что им было надобно.

Так как большим местом штатов некоторых желбатов было малое число рядового состава в них в мирное время, остановимся немного на этих штатах.

По новым штатам в желбатах (кроме 2-го, 5-го и 1-го Кавказского) положено было содержать по 21 штаб и обер-офицеру и 630 рядовых.

Расход офицеров каждого 5-ротного батальона представлялся в следующем виде:³

Из 21 офицеров батальона (состава военного времени) не менее 2-3 офицеров всегда было в командировке,⁴ почему в батальоне никогда не было в ротах младших офицеров, и зачастую приходилось назначать офицеров учебной команды временно командовать ротами.

Это об офицерах, а вот что говорит ген. Добрышин про штатный рядовой состав.

„На инспекторских смотрах все строевые начальники заявляли о полной невозможности, в силу слабого штатного состава, вести зимой специальные занятия, за отсутствием в ротах людей, свободных от внутреннего и хозяйственных нарядов.

„После увольнения в запас и назначения в учебную команду и обучающих молодых солдат старослужащих едва хватает на

¹ В. И. Арх., д. № 182362, стр. 72.

² Там же стр. 72.

³ В. И. Арх., д. № 182362, стр. 72. Речь идет о 1-м Кавказск. желбате.

⁴ Один всегда находился в офицерской железнодорожной школе, а остальные на изысканиях, на практике, изучении автодела, приемке имущества и пр. В число 1120 ч. штата воен. времени входили: машинисты и пом. машиниста—227 ч., надсмотрщики и телеграфисты—66 ч., технич. конторщики по движению—18 ч., техники и др. мастера—63 ч.

наряды, почему зимние занятия по подготовке команд специалистов остаются в большей части только в приказах и по расписанию.

„Насколько эти зимние специальные занятия важны, видно из того, что согласно вр. положению о специальном обучении в железнодорожных войсках, в каждом батальоне должно быть сформировано 7 команд специалистов, общей численностью в 270 чел. Малочисленность штатов желбата особенно ясна, — прибавляет ген. Добрышин, — если сравнить его со штатом саперного батальона, в котором кроме большого строевого состава содержалось 60 рядов в роте, а в желбате рота 48 рядов.“¹

Приведенное заключение начальника Упвосо вполне характеризует вопрос о слабости штатов, и это в 1912 г., накануне войны и на третьем году жизни реорганизованных на новых началах и по новым штатам желдорчастей...

Обучение. Обучение железнодорожных войск велось по нескольким программам, причем основной являлась специальная программа № 11 (прил. к ст. 217 кн. VII Св. В. П. 69) для испытания определяемых на службу в железнодорожные войска.

В 1911 г. Упвосо выработало отдельную программу № 18 (для экзамена на чин прапорщика запаса), содержащую сведения по специальным предметам.

Кроме этих двух программ, были отдельные программы: для учебной команды батальона, по железнодорожному делу для всех классов учебной команды, по классу службы пути, тяги, движения, подрывному делу, автомобильного класса и т. д. всего 10 программ (с № 7 — 17).

По этим программам и обучались железнодорожные войска.²

Если теоретическая подготовка железнодорожных войск была более или менее одинакова, то практическая подготовка в разных батальонах иногда значительно отличалась одна от другой.

В батальонах, стоявших на эксплуатации ж. д., она была (судя по отчету об инспекторских смотрах девяти желбатов Евр. России и Кавказа в 1912 г.) выше, чем в батальонах, занимавшихся на полигоне или совсем не имевших практики.

По частным соглашениям с правительственными ж. д. осуществлялись командировки офицеров и рядового состава на ж. д. для изучения своей специальности, чем устранялась необходимость вести изучение на полигонах, что приносило больше вреда, чем пользы.

Работы по укладке пути оставляли в большинстве случаев желать лучшего: рядовой состав плохо знал приемы работ, а офицеры — организацию работ.

¹ В. И. Арх., д. № 182362, стр. 70.

² В программу № 18 включены были некоторые сведения по спец. предметам, как-то: а) ж. д. спец. колеи, общ. данные по устройству железнодорожного земляного полотна, верх. строение, искусственные сооружения, понятие о мостах, станциях и др.; б) полевые ж. д. и в) автомобильное дело и пр.

Хуже других были работы по устройству полотна и постройке мостов, которые всюду были плохо организованы. „При постройке мостов, — говорит ген. Жилинский,¹ — хорошего успеха нигде достигнуто не было. Это объясняется тем, что работы на полигоне не давали практики в организации работы. Выучить строить дорогу на полигоне нельзя“; таково было мнение начальника ген. штаба.

В 1913 г., при рассмотрении в гос. думе законопроекта об отпуске на 1913 г. кредитов на усовершенствование обороны государства, комиссия гос. думы выразила пожелание о скорейшей передаче ВВ для лучшего обучения железнодорожных частей, железнодорожных линий достаточной длины, а также привлечения к государственному железнодорожному строительству желбатов.

Упвосо для этой цели наметило даже продолжить линию военной ж. д. Ковель — Вл. Волынский до Пинска или Барановичей.²

Постановка воинской части на совершенно самостоятельную эксплуатацию (как показала практика желбатов) была невозможна: организация железнодорожных войск не соответствовала идее коммерческой эксплуатации дороги, да этого не позволили бы практически и „малочисленные“ штаты железнодорожных частей мирного времени.

Не только Барановичский полигон, но и так называемая „военная“ ж. д. Ковель — Вл. Волынский ни в каком отношении не могли равняться с военной Прусской ж. д. от Берлина на Ютербог, служившей для обучения состава прусской железнодорожной бригады эксплуатационной службе. При длине в 71 км эта дорога имела в обращении 8 пар поездов, связана была 4 станциями с правительственными ж. д. и обслуживала три технических учебных поля железнодорожной бригады (в Берлине, Клаусдорфе и Шперенберге).³

Недостатки обучения железнодорожных войск понимались Упвосо. Попытки улучшить постановку дела были, но все усилия оставались безрезультатными по недостатку денежных средств.

Первой причиной недостаточной успешности в деле обучения железнодорожных войск — было состояние части их до войны по штатам мирного времени.

Упвосо вполне соглашалось с требованиями командующих войсками округов содержать железнодорожные части в одинаковом составе в мирное и военное время и неоднократно именно так и ставило вопрос.

Как полумеру в вопросе расширения штата Упвосо проводило вопрос об увеличении числа мл. офицеров в батальонах на 4 ч.⁴

¹ Отчет начальника генер. штаба ген. Жилинского военному министру. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 72.

² Изыскания этого направления составом желбатов от Ковеля до Барановичей производились в 1912 г.

³ Шмиденке, Средства связи на войне, стр. 27.

⁴ В. И. Арх., д. № 182362, стр. 107.

и числа штаб-офицеров в батальоне до 3¹ и об увеличении числа рядовых содержанием сверх комплекта в некоторых батальонах.²

Следующей мерой, кроме формирования „офицерской железнодорожной школы“ с испытательной при ней комиссией,³ Упвосо признавало: учреждение должности начальника железнодорожных и технических для связи войск.

Заключение. В ноябре 1913 г. особая комиссия при Упвосо закончила пересмотр и согласование положения о составе, устройстве и обучении железнодорожных войск, а в декабре того же года железнодорожные войска переданы были в ведение ГВТУ.⁴

Работы по пересмотру положения о железнодорожных войсках не были возобновлены, и дело о „положении“ кануло в вечность.

Накануне войны железнодорожные войска, увеличенные в числе отдельных частей, слабых по составу, реорганизованные по плану реформ Сухомлинова (1910 г.), подготовленные удовлетворительно теоретически и отчасти (около 1/2 частей) практически, имея ничтожные скрытые кадры для формирований военного времени,⁵ не имея соответственного „положения“ о железнодорожных войсках“, тяготея к органам военных сообщений, с которыми имели тесную связь в предшествующие годы войны и мира, перешли в ведение ГВИУ с тем, чтобы через полгода фактически попасть полностью снова в заведывание во всех отношениях органов военных сообщений.

Припомнив сказанное в начале главы о судьбах ж. д. войск, отметим, какие из этих железнодорожных частей давали в руки высшего военного командования более уверенности в выполнении сложных боевых задач по восстановлению, эксплуатации и разрушению линий ж. д. своих и неприятельских, так как от хода этих работ и умения железнодорожных частей зависит темп наступления армий и степень обеспеченности их предметами снабжений.

1. Число железнодорожных частей, намеченное реформой Су-

¹ „3-и штаб-офицеры в жел. войсках по организации 1910 г. суть скрытые кадры воен. вр. и при мобилизации выделяются на формирование второчередных и запасного желбата“. Общая мобпотребность в штаб-офицерах весьма велика и за отсутствием таковых на учете в запасе удовлетворяется выделением 3 штаб-офицеров из первоочередных желбатов лишь в размере не более 1/3 всего требующегося по штатам их числа. В этом заключается весьма существенный недостаток организации железнодорожных войск 1910 г. (письмо Упвосо в Отдел по устр. и сл. войск. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 137).

² В. И. Арх., д. № 100.

³ Асхабадская школа должна была закрыться в 1910 г.

⁴ Причину передачи выяснить по делам Архива не удалось. Намек начальника генер. штаба на трудность обучения и обеспечения офицерск. составом железнодорожных войск распоряжением ГУТШ (дело 49 В. Уч. Арх.) как будто объясняет причину: неимение у ГУТШ источника комплектования офицерами и явное нежелание ГИУ уделять часть выпускных офицеров из инженерного училища в железнодорожные войска — очевидная междуведомственная вражда и борьба за подчинение, продолжавшаяся с перерывами много лет.

⁵ „Скрытые кадры“ состояли всего из 5 офиц. и 200 рядовых, т. е. менее 20% потребности.

хотлинова на военное время, оказалось мало. Уже в сентябре 1914 г., через 2 месяца после начала войны, ГУГШ вошло с представлением о необходимости увеличить число железнодорожных войск на 4 батальона широкой колеи и 1 запасный.

Общее число желбатов на фронтах осенью 1914 г. намечалось довести до 16; быстро решить этот вопрос оказалось возможным вследствие предложения управляющего Китайской Восточной ж. д. ген. Хорвата выделить целую бригаду в 3 т. человек.

Получив бригаду, ГУГШ, в виду требования ставкой новых железнодорожных частей, пытается прибегнуть к испытанному средству: к организации одних частей, путем дезорганизации других, позаимствовать, „если не встретится препятствий со стороны министерства финансов“, возможно большее число специалистов железнодорожников из состава Заамурской ж. д. бригады, но встречает отпор со стороны министерства финансов.¹

По „большой программе“ к 1 апреля 1916 г. намечалось создать:

1) В течение 1914 г. 5 авторот, а в 1916 г. 1 желбат.

Авторота начата была формированием сейчас же вслед за объявлением мобилизации, а желбаты вместо 1916 г. начали формироваться еще в 1912 г.

Этот 1912 г. помог ГУГШ сократить срок некоторых формирований или разрешить вопрос о них.

Припомним, что на московском совещании начальников штабов пограничных округов в феврале 1912 г. начальник ген. штаба предложил рассматривать переживаемое время как предмобилизационный период... Благодаря этому, наиболее обездоленный железнодорожными войсками Киевский в. о. в конце того же 1912 г. без особого труда получил в добавок к 7-му батальону, сформированному по „большой программе“, еще второй намечавшийся ему желбат (8-й узкой колеи). Правда, ВВ и на этот раз создавало воинскую часть путем использования готовых организаций.² В этом же 1912 г. решено было формировать желбат для Петербургского в. о.

Формирование 8-го желбата велось довольно быстро.³

В январе 1913 г. перевозка громоздкого имущества парка паровой полевой ж. д. из Кушки в Киев была уже закончена⁴ и батальон развернут.

¹ В. И. Арх. д. № 182378, стр. 7.

² „Ныне, в виду особых соображений, приказано срочно перевезти в Киев для снабжения 8-го желбата имущество Кушкинской желроты. Желбат 8 необходимо теперь же пополнить личным составом до полного его штата мирного времени, используя для сего полностью состав Кушкинской желроты, как это было предположено положением военного состава 8/VIII 1910 г.“ — писал начальник ген. штаба в докладе военному министру. На докладе резолюция. Сухомлинова: „исполнить“ 5/XII 1912 С. Докладная записка начальника моб. отдела 20/V 1914 № 197. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 1, и д. № 302.

³ Несмотря на отсутствие казарм и помещения для хранения материала.

⁴ Доклад н-ка ген. штаба. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 19. Этот доклад интересен тем, что начальником ген. штаба просится об утверждении мероприятий,

6-я армия не имела железнодорожной части и ходатайства штаба Петербургского в. о. долго не увенчивались успехом. Об этом же писал Сухомлинову в январе 1913 г. командующий войсками этого округа,¹ выставляя следующие мотивы необходимости желбата для 6-й армии:

1) изъятие из состава войск Петербургского в. о., с подчинением дворцовому коменданту 1-го железнодорожного полка, ставило 6-ю армию² в тяжелое положение, так как штабом Петербургского в. о. предвиделась возможность по объявлении мобилизации перейти к военной эксплуатации некоторых ж. д.;

2) опасение необеспеченности эксплуатации финляндской железнодорожной сети.³

В заключение командующий просил безотлагательно сформировать для Петербургского округа хотя бы желроту.

Вопрос о хранении и уходе за имуществом вновь формируемого батальона намечалось разрешить созданием небольшого кадра (1 кл. ч. + 20 рядовых) в составе 18 сап. батальона.

Сухомлинов ответил на письмо уклончивым обещанием.⁴

Необходимо сказать, что журналом военного совета еще 2/VIII 1912 г. было постановлено формировать в составе войск этого округа с объявлением мобилизации желбат № 12, выделив для этого из штатного состава 1-го железнодорожного полка кадр в 20 оф. и 500 рядовых.⁵

Самое же формирование 12-го желбата началось уже по объявлении мобилизации и совсем не так, как намечено, ибо железнодорожный полк не дал намеченного мобилизационного кадра.⁶

Из сказанного о железнодорожных войсках можно сделать следующие выводы:

1) Значение железнодорожных войск, как войск военных сообщений (а не только технических), и предстоявшая им работа во время войны не были в полной мере взвешены и оценены

фактически давно проведенных, а затем указывается источник покрытия расходов, доходя до такой точности, как указание источника покрытия недостающих 29 р. из сбережений в сумме 248 р. 44 к., получающихся от изменения норм медицинского снабжения в частях полевой артиллерии.

¹ В. И. Арх., д. № 182362, стр. 9. Рескрипт от 24/1 1913 г.

² В смысле перевозок по ж. д. в районе 6-й армии.

³ „Настоящее положение в Финляндии, — писал командующий, — заставляет сильно сомневаться в возможности правильного функционирования в военное вр. ж. д. Придется, почти наверное, с первых дней мобилизации взять финляндские ж. д. в военную эксплуатацию (уч. Гельсингфорс — Петербург). Из уведомлений ГУГШ видно, что потребность в железнодорожных частях для 6-й армии будет удовлетворена формированием при мобилизации 1-го желбата путем выделения кадра (15 оф. + 320 рядовых) из 1-го железнодорожного полка, но что самое формирование должно быть произведено без участия 1-го полка, который не может принять на себя никаких обязанностей ни по формированию батальона, ни по уходу в мирное вр. за различным имуществом формируемого батальона“. В. И. Арх., д. № 182362, стр. 9.

⁴ В. И. Арх., д. № 182362, стр. 9.

⁵ Имущество будущего батальона хранилось в Барановичах.

⁶ Представление ГУГШ от 24/VIII 1914 г. № 2648. В. И. Арх., д. № 185878, стр. 56.

ГУГШ (в лице Упвосо), в ведении коего железнодорожные войска были почти весь период от русско-японской до начала мировой войны.

2) Предпринимавшиеся Упвосо шаги в сторону исправления некоторых недочетов организации железнодорожных войск (напр., малочисленности штатов, отсутствия деления на специальности и пр.) не были уверенными и настойчивыми.

3) Внимание ГУГШ после русско-японской войны, видимо, все время раздваивалось между Д. Востоком и западом, что можно объяснить дислокацией железнодорожных войск.

4) Желбаты Европейской России, готовясь в мирное время к службе и на широкой колее и на узкой, изучали еще автомобильное дело, готовили „кадры“ будущих авторов, но все эти специальности усваивались в большинстве случаев теоретически, без приобретения соответственных практических навыков, почему подготовку их к боевой работе нельзя признать достаточной.

5) Для практических занятий имелся совершенно не оборудованный Барановичский полигон.

Первые месяцы войны показали, однако, что наши железнодорожные части, несмотря на одностороннюю подготовку и отсутствие достаточной практики в мирное время, быстро пополнили недочеты своего мирного обучения, и работа их на протяжении всей войны в огромном большинстве случаев была очень хороша.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ПЕРВАЯ.

Этапные войска.— Назначение их и устройство. — Опыт японской войны.

**Назначение
этапных войск и
устройство.** С момента высадки на станции назначения (в районе сосредоточения армии) последнего эшелона последней воинской части, входящей по боевому расписанию в состав армии, она начинает жить самостоятельно.

С этой минуты каждый входящий в ее состав корпус требует регулярной доставки всего потребного ему для жизни и для боя. Доставка эта производится по „военным дорогам“.

Цель устройства военных дорог—обеспечить постоянное и правильное сообщение армии с ее базой. Они должны служить путями для удобного и безопасного следования подкреплений и транспортов со снабжениями, отправляемыми в армию, и для обратного вывоза всего, подлежащего отправлению из армии, а в особенности для движения штатных, нештатных и маршевых команд, почты, курьеров и проезжающих, которые не должны направляться иначе, как по этим дорогам.¹

Железнодорожная магистраль, доставившая части армии на станции назначения, будет первым звеном военной дороги; вторым звеном явится участок шоссейной или грунтовой дороги (или той и другой вместе), пройденный корпусом с его учреждениями от станции высадки до пункта назначения по плану развертывания.

Отдельные звенья (дороги железные, узкоколейные, шоссейные и грунтовые), составляющие военную дорогу армии, сами по себе не выполняют своего назначения без надлежащего технического оборудования их, а также устройства в военно-административном отношении. Последнее же заключается, как известно: в организованном заведывании или управлении военными дорогами, в установлении по ним правильного движения, в военно-административном устройстве на них важнейших пунктов и, наконец, в охране дороги. Забота о выполнении всех этих условий в целом лежит на органах военных сообщений, обслуживание же военных дорог возлагается на так называемые этапные войска, принадлежащие к категории войск военных сообщений и подчиненные НЭХО, в тылу которой проходят военные дороги, и начвос-фронта. Роль этапных войск на военных дорогах заключается в следующем:

¹ Статья 1-я Положения об этапах в военное время.

Каждая нештатная команда, маршевая рота или отдельные лица, следующие в армию, после высадки на головной станции,¹ чтобы добраться до стоянки части назначения, им не известной,² обращаются прежде всего к коменданту местного этапа, который дает им маршрут для дальнейшего следования походным порядком. До штаба корпуса команде приходится сделать иногда не один переход. В теплое время года ночлег в поле не страшен, но осенью и зимой этот вопрос очень важен. Усталым людям, кроме ночлега, нужна горячая пища, отдых, в некоторых случаях медицинская помощь или предметы обмундирования и проч. Все это найдется на попутном этапе, в конце перехода. Этапов на военной дороге несколько, обслуживаются они, во всех отношениях, этапными войсками, размещенными, по этапным пунктам, отдельными ротами (или полуротами), имеющими строевую и хозяйственную организацию, в зависимости от важности этапа и выпадающей на его долю работы. Командир эроты или полуроты, открывшей этап, становится комендантом этапа, с определенным кругом прав и обязанностей. На его обязанности лежит заботиться о продовольствии прибывающей команды, о ночлеге ее, о подаче людям медицинской помощи и проч. Его распоряжением собираются на этапе запасы продовольствия, фуража и топлива, открывается приемный покой, хранится запас обмундирования, обуви и оружия, имеются подводы. На него возлагается также организация охраны военной дороги на территории противника и порядок в прилегающей к этапу местности: он отвечает за правильное направление команд и за безопасность следования этих команд и транспортов. Этапные войска в лице их первичных частей, эрот или полурот с их строевыми начальниками, дают жизнь военной дороге, делая ее удобной для следования команд до штаба корпуса, где распоряжением коменданта люди команды разбиваются по полкам и направляются уже в последние через штаб дивизий. То же проделывают они со всеми следующими из армии командами, лицами и транспортами, превращая безжизненный участок в здоровую артерию питания армии. При движении корпуса вперед тянется за ним и этапбат корпуса, открывая в тылу новые этапы и закрывая излишние. Этбат — неотъемлемая принадлежность каждого действующего корпуса вместе с участком занятой им военной дороги. Отсутствие этапных войск болезненно ощущается полевыми войсками, нарушая правильную жизнь тыла армии. Таковы вкратце значение и роль в жизни тыла армии этапных войск. Посмотрим, как устроены были этапные войска русской армии.

До русско-японской войны особых этапных войск в русской армии не было. Функции их предполагалось выполнять откомандированными для этой цели строевыми частями. Неудобства,

¹ Головной станцией называется последняя станция ж. д., до которой совершается правильное движение поездов.

² Следующие в армию команды и отдельные лица получают направление по ж. д. только до станции высадки.

происходившие от такого решения вопроса, сознавались строевыми начальниками. Штабы округов, в особенности пограничных, не раз поднимали вопрос о необходимости формирования особых этапных войск, когда обсуждалась необходимость снять со строевых частей обязанность обслуживать этапы и возложить ее на особые этапные войска.

Затем дважды (в 1901 и 1902 гг.) рассматривался вопрос этот на совещаниях начальников окружных штабов.

На этих совещаниях были предложены на обсуждение 3 системы образования этапных частей, спроектированные Варшавским, Виленским и Киевским окружными штабами.

Варшавским округом предложено было содержать в мирное время кадры этапных войск в виде 2 резервных батальонов пятиротного состава на каждую армию, развертывая в военное время каждый батальон в пятибатальонный полк.

Виленский округ считал необходимым увеличить в мирное время состав каждого полка,¹ формируя в нем при мобилизации 17-ю роту (этапную) военного времени.

Киевский округ предлагал назначить на каждый пехотный полк из запаса по 100 чел. излишка против действительной потребности, дабы полки выделяли с объявлением мобилизации из своего состава наиболее слабый в строевом отношении, но годный для тыловой службы элемент.

Совещание 1902 г. признало проект Киевского округа наиболее отвечающим требованию экономии, на основании чего в 1902 г. в Упвосо был выработан проект, по которому предполагалось формировать при пехотных полках эроты из расчета 6 рот на корпус (рота на этап и 6 этапов на корпус).

Кредит на подготовку формирования и содержания запасов этапных рот в округах западной полосы был внесен в бюджетное пятилетие 1904—1908 гг.

В виду возникшей в 1904 г. войны с Японией, осуществление этого мероприятия было отложено, чтобы не обременять казначейство и внести в дело организации опыт войны.

Опыт р.-японской войны. Отсутствие ко времени войны с Японией подготовленной организации тыловых войск повело к формированию их за счет боевого состава армии,

или командированию на этапы офицеров и солдат от полевых войск, или же назначением на этапные линии целых строевых частей.

Полуторагодишний опыт деятельности этапов в русско-японскую войну дал достаточно оснований, чтобы установить:

1) Величину этапной команды, необходимой для обслуживания одного этапного пункта: на этап I разряда—250 ч., на этап II р.—150 ч. и 90 ч. на этап III р.

2) Число этапных пунктов, открываемых при сосредоточении армии,—по 6 этапов на корпус.

¹ В. И. Арх., д. № 177970.

3) Число этапных пунктов каждого разряда (из 6 на корпус), — один I р., два — II р. и три — III р.

Так как на основании этих расчетов для обслуживания 6 этапных пунктов корпуса требовалось 820 ч. ($250 \times 1 + 150 \times 2 + 90 \times 3 = 820$), то для удовлетворения потребности в этапных войсках на основании опыта р.-японской войны ГУГШ считало возможным ограничиться подготовкой 1 батальона на корпус и Упвосо для моб. расписания № 18 восстановленное построило свои расчеты именно на приведенных выше цифрах.

Согласно с этим начальник генерального штаба признал необходимым формировать для корпусов Евр. России и Кавказа по 6 рот на корпус, из коих 4 роты при полевых полках для обслуживания этапов и 2 роты при запасных батальонах в виде резерва для усиления при надобности гарнизонов соответствующих этапов, открытия новых и обеспечения этапного района.¹

Для удовлетворения первоначальной потребности в этапных войсках с объявлением мобилизации ГУГШ выработало план их формирования):²

1) В военных округах Европейской России по этапной полуроте при каждом пехотном полку, т. е. по 1 этбату (4-ротного состава в 1 000 ч.) на каждый корпус, кроме XVI, XXII и XXIII арм. к., при коих намечено формировать: а) при XVI к. 1 этбат и 2 отд. этроты (корпус из 3 дивизий), б) при XXII к. 2 этбата и в) при XXIII к. 2 отд. этроты.

Всего намечено было формировать 27 этбатов и 4 отд. этроты.

2) В Кавказском, Омском, Иркутском, Приамурском и Туркестанском в. о. нормы были увеличены вдвое и предположено было формировать: а) в первых 4 округах по 1 этроте при каждом пехотном и стрелковом полку — всего 15 этбатов; б) в Туркестанском в. о. по полуроте при каждом стрелковом полку — всего 11 отд. этрот.

План этот был принят во внимание при реорганизации армии в 1910 г. и согласно новой организации пехоты в военное время должны были формироваться 42 этбата и 15 этрот.

Из состава этбата мог быть выделяем личный состав для 4-8 этапов (смотря по разряду), а из состава этроты 1-2 этапа.³

Этапные части снабжались обозом, что придавало им самостоятельность и подвижность и вместе с тем возможность обслуживать хозяйственные надобности этапов.

Комплектование этапных войск намечалось следующим образом:

а) обер-офицерами и унт.-офицерами за счет полков, формирующих этапные полуроты и роты (кадры этрот содержались согласно штатам в мирное время), б) обер-офицерами и рядовыми из запаса, в) рядовыми из числа наименее пригодных для строя в военное время.

¹ В. И. Арх., д. № 60 стр. 316, по описи Упвосо.

² В. И. Арх., д. № 177970, стр. 39.

³ Каждая этрота должна была обслуживать 1 этапный пункт I или II разряда или 2 этап, пункта III разряда.

Командирами этбатов намечалось назначать штаб-офицеров из числа предназначенных в мирное время на должность начальников этапных участков. Рядовые — запасные 2 разряда по 100 на этапную полуроту и 200 чел. на этроту.

Недостаток до штатного состава в последних покрывался рядовыми действительной службы, как выше указано, из состава частей, или призываемыми из запаса 1 разряда, наименее годными для службы в строю.

Таким образом, этапные части получали на комплектование:

	Кадров. ун. оф.		Запас 2 разр.	Рядовых действ. службы
	старш.	младш.		
Этапная полурота	1	2	100	22
Этрота	1	5	200	44
Этбат из полурот	8	16	800	176
Этбат из этрот	4	20	800	176
Отд. этрота	2	4	200	44

Лошади поставлялись по военно-конской повинности; обоз — казенный.

Законом 3/VII 1908 г. на заготовление запасов для этапных войск назначено было 2 532 000 руб., но в виду снятия законом 15/IV 1910 г. большей части этого кредита (1 953 171 руб.) — заготовлена была лишь часть запасов (на 578 829 руб.).

По установленной „Положением об этапах в военное время“ терминологии, на каждой военной дороге намечалось учреждение начальных, промежуточных, головных и сборных этапов.¹ Название этапов определяло и роль их.

Не останавливаясь подробно на рассмотрении вопросов устройства этапов и работы этапных войск, скажем, что значение последних в деле обслуживания военных дорог и тыла армии чрезвычайно велико.

Это видно хотя бы из того, что в 1916 г. пропускная способность некоторых сборных этапов Юго-Западного фронта доходила вместо намечавшихся в мирное время по опыту русско-японской войны 2 тыс. — до 40 тыс. человек в день, так что в период затяжных боев этроты на некоторых участках и их начальники не выдерживали и недельной работы, требуя смены.

¹ §§ 9, 10, 11, 12 и 15 „Положения об этапах“.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ВТОРАЯ.

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

Назначение и роль обозных войск в военное время.

Обозные войска принадлежали, подобно этапным, к числу войск военных сообщений и имели очень большое значение в тыловой жизни армии. Обозные войска, в отличие от войсковых обозов, не составляли неотъемлемую принадлежность войсковых соединений, а придавались каждой армии в известном числе целыми обозными батальонами или отдельными транспор-тами, смотря по обстановке, в виде „обезличенных“ перевозоч-ных средств универсального значения, работавших по подвозу и вывозу в тылу армии.

Нося название армейских транспортов и имея строевую орга-низацию, обозные войска назначались: а) для подвоза продоволь-ствия к армии, б) для перевозки продовольствия из мест заго-товки в магазины и склады, а также из одних магазинов и скла-дов в другие, в) для подвоза к армии предметов вещевого и ин-тендантского снабжения, а также всевозможных грузов артилле-рийского, инженерного и военно-санитарного ведомства, г) для вывоза с театра войны раненых, больных и всего излишнего. ¹ Источником формирования армейских транспортов (соединявшихся в обозные батальоны военного времени), являлись кадровые обоз-ные батальоны мирного времени.

Организация мирного вре-мени.

Учитывая трудность содержания в мирное время по экономическим соображениям потребного числа кадров для военных обозных батальонов, ГУГШ предусматривало формирование для тех же целей вольнонаемных транспортов.

После русско-японской войны и демобилизации армии кадро-вые части обозных войск располагались в западной пограничной полосе в следующих пунктах: в Варшавском в. о. в г. Бельске стоял 1-й кадровый обозный батальон; в пределах Виленского в. о. стояли 2 кадровых батальона: 2-й в Двинске, 3-й в Боб-руйске. В Киевском в. о. также два: 4-й в Бердичеве и 5-й в Умани. Все эти батальоны были 4-ротного состава. ²

¹ Положение о транспортах армии.

² Имущество кадровых обозных батальонов было сильно расстроено позайм-ствованиями во время р.- японской войны. Особенно велик был недостаток обоза

Один батальон 2-ротного состава стоял в Тифлисе и две отдельных кадровых роты находились: южно-уссурийская в Никольское-Уссурийском и Кушкинская — в крепости Кушка Туркестанского в. о.

Войска эти формировали в военное время на особых основаниях военные транспорты.

Приступая к реорганизации армии, ГУГШ предполагало реорганизовать и обозные войска на следующих началах: ¹ в каждом армейском корпусе в мирное время иметь 1 обозный батальон, обозное депо и обозную мастерскую. В военное время такие батальоны предполагалось развертывать в полки, состоящие из штаба и 4 батальонов: 2 продовольственных, 1 санитарного и 1 вспомогательного. ²

В мирное время на эти батальоны предполагалось возложить хранение обозного имущества и т. д. ³

„Большая программа по усилению армии“ предусматривала в ряду других мер увеличение существующего штатного состава обозных войск на 150 офицеров и 8 565 солдат, что составляло на долю обозных войск всего 2% от общего увеличения армии.

К частичному выполнению программы Сухомлинова в. м-ство приступило в 1913 г., для чего по закону 10/VII 1913 г. были отпущены средства в размере 14 млн руб. Из них на изготовление обозного имущества Упвосо получило всего 180 000 руб. ⁴ Поэтому не только преобразования обозных частей остались невыполненными, но не было даже пополнено обозное имущество. Обозные войска выступили на войну со старой организацией и материальной частью.

Обучение обозных войск в мирное время велось неудовлетворительно. Главный штаб, создав обозные батальоны, не дал им руководящего начала в виде единого управления и единой специальной программы обучения, почему кадровые обозные батальоны, разбросанные по разным округам, создавали программы занятий самостоятельно, обучаясь каждый по-своему. Обозные батальоны не были объединены одной волей, одним пониманием своего дела, как части пехотные, кавалерийские и т. д.

Командирами кадровых обозных батальонов назначались штаб-офицеры пехоты и кавалерии, причем каждый из них вносил в службу обозных частей свой личный взгляд, соответствующий тому укладу жизни, который сложился в нем на прежней службе. Даже взгляды начальников военных сообщений округов на дело обучения обозных войск были различны: так, начальник военных

и упряжи в 1-м и 3-м кадр. обозн. батальонах. В 1-м недоставало до штата в. вр. 3 467 повозок и 7 255 комплектов упряжи, в 3-м батальоне недоставало 2 356 повозок и 7 131 компл. упряжи. В. И. Арх., д. № 172370, стр. 10.

¹ В. И. Арх., д. № 1229.

² В состав последнего должны были входить: 2 фуражных, 2 хлебопекарных транспорта и запасный транспорт с подковами, сапогами и пр.

³ В. И. Арх., д. № 186038.

⁴ В. И. Арх., д. 185978, стр. 10.

сообщений одного из западных округов находил, напр., что к обозным войскам полностью применимы: обучение штыковому бою, ротное учение без рассыпного строя и стрельбы, т. е. ознакомление с простейшими построениями роты на случай „наряда на церковные парады“.

Изучались обозными войсками все уставы, вплоть до „положения о препровождении нештатных команд“, чего как, известно, никогда от обозных войск и не требовалось, и т. д.

Причину такого ненормального явления следовало искать в отсутствии единой строго выработанной программы обучения. Это обстоятельство было известно и главному штабу, а в частности и комитету по образованию войск. В конце 1907 г. этот комитет разослал опросные листы начальникам военных сообщений Варшавского, Виленского, Киевского, Кавказского в. о. и командирам всех 5 кадровых обозных батальонов и кушкинской и южно-уссурийской рот.

Из сводки полученных ответов выяснилось, что часть кадровых обозных батальонов руководилась в своих занятиях планом распределения годовых занятий и инструкцией для ведения занятий в обозных батальонах, выработанной начальником военных сообщений Киевского округа, другие — всеми уставами, наставлениями и пр., выбирая из них наиболее подходящее.

После изучения собранного материала в 1909 г. была образована комиссия, которая к 15 апреля 1910 г. представила проект устава о службе обозных войск, который после длительных прений в ГУГШ был утвержден.

По существовавшей организации обозных войск, с объявлением мобилизации каждая рота кадрового обозного батальона развертывалась в обозный батальон из пяти транспортов. Таким образом, каждый кадровый обозный батальон давал 20 транспортов, а все вместе — 100; считая же еще Кавказский батальон (10 транспортов) и обе отдельных обозных роты (10), всего получалось 120 транспортов, или 24 обозных батальона.

Формирование развертываемых при мобилизации обозных батальонов намечалось:

из 1-го кадрового обозн. батальона	1-й и 2-й Бельск	(для 2-й армии)
	3-й — Пружаны	} (для 5-й армии)
из 2-го кадрового батальона	4-й — Кобрин	
	5-й — Вильно	(для 1-й армии)
	6-й — Свеняны	} для Двинск. воен.— окружн. упр-ния.
	7-й и 8-й Двинск	
из 3-го кадрового батальона	2-й — Витебск	для Минск. воен.— окружн. упр-ния.
	10-й — Борисов	для 4-й армии.
	11-й — и 12-й — Бобруйск	} для Минск. воен.— окружн. упр-ния.

¹ Первоначально формирование 2-го обозного батальона намечалось в Гродно, но ГУГШ, находя опасным формирование там войск, перенес таковое после реорганизации армии в Вильну. В. И. Арх., № 171760, стр. 51, и д. № 828.

	13-й — Ровно	} для 3-й армии.
	14-й — Изяславль	
из 4-го кадрового батальона	15-й — Бердичев	для Киевск. воен.—
	16-й — Острог	окр. упр-ния.
	17-й — Умань	3-я армия.
		для Киевск. воен.—
	18-й — Винница	} для 8-й армии.
из 5-го кадрового батальона	19-й — Липовец	
	20-й — Гайсин	

В запасах каждого транспорта имелись повозки старых образцов: 1) парные повозки образца 1884 г., 2) парные облегченные — образца 1886 г., 3) хозяйственные двуколки образца 1890 г. и 4) четверочные фургоны молоканского образца — в неприкосновенном запасе Кавказского обозного батальона. Упряжь была интендантского образца 1884 г.

В Приамурском и Туркестанском округах обе кадровые обозные роты формировали двуколочные и вьючные транспорты. Нормальный состав парного конского транспорта был 183 повозки и 406 лошадей, а вьючного — 362 вьючных лошади.

Полезный груз военных повозок транспорта принят был в 410 — 440 кг, поэтому каждый военный транспорт поднимал 72 *т* полезного груза. Вьючные транспорты поднимали только 28 *т* полезного груза.

Кадровый обозный 4-ротный батальон мирного времени состоял из 24 офицеров и 399 солдат и 40 запряженных парных повозок. Таким образом, кадр каждого обозного батальона состоял всего из 10 парных повозок и 20 лошадей. При каждом обозном кадровом батальоне находился склад повозок с упряжью и всеми принадлежностями.

Командирами обозных батальонов, формируемых при мобилизации, назначались штаб-и обер-офицеры соответствующих кадровых обозных батальонов.

Несомненно, Упвосо не могло считать наличие 5½ кадровых обозных батальонов достаточным для обслуживания всех армий фронта. В пределах одной только Европейской России с Кавказом, по новой организации армии, намечалось выставить при войне на западной границе 30 пехотных корпусов,¹ которые требовали, придерживаясь намеченных ГУГШ для обозных войск по новой организации норм,² 30 обозных батальонов. Но ведь в состав действующих армий по боевому расписанию намечалось включить: 1) 32 резервных дивизии, в пределах Европейской России и Кавказа, 2) 2 сибирских и 1 туркестанский корпус, что требовало еще 3 обозных батальона, или 12 транспортов, не считая резервных дивизий которые, при сведении их в корпусе,

¹ В. И. Арх., д. № 175710.

² По одному обозному батальону на пехотный корпус, причем этот обозный батальон должен был развертываться в полк из 4 обозных батальонов. В. И. Арх., д. № 182077, 12 стр.

как это и было впоследствии, также требовали придачи обозных частей.

Наконец оставались корпуса Сибирского и Ташкентского в. о., не включенные в боевое расписание. Надо было учесть неизбежность новых формирований и, следовательно, потребность для них обозных войск, словом, надо было считать не менее 50 обозных батальонов, или 200 транспортов, а их, по наличным кадрам, было всего 120.

Выход из этого положения Упвосо намечало в формировании вольно-наемных транспортов в пределах Евр. России и Кавказа,¹ что и было широко использовано в период войны.

Рабочие войска. К числу войск военных сообщений относится и группа „рабочих железнодорожных войск“.

Потребность в этих войсках вызывается следующим: в мирное время воинские грузы снабжений всякого рода, сдаваемые на станциях ж. д., грузятся в вагоны и выгружаются средствами самой ж. д.

В военное время артелей грузчиков на ж. д. не будет, в особенности на конечных станциях головных участков, при которых закладываются расходные магазины. К тому же станции эти будут всегда под угрозой либо артиллерийского обстрела,² либо налетов неприятельских эскадрилий,³ и ни в каком случае работа железнодорожных агентов, а вольнонаемных грузчиков тем более, на таких станциях в сфере боевых действий считаться надежной не может. Поэтому эти станции должны обслуживаться в отношении грузовых операций, вызываемых нуждами армий, организованными воинскими командами. Такими командами и являлись рабочие желроты из ополченцев и запасных старших сроков службы.

Помимо работы под огнем, требующей наличия дисциплинированных команд, количество грузов всякого рода, прибывающих в армию на выгрузочные станции, так велико, что малочисленные артели грузчиков обычного состава и не справились бы с выгрузкой, тем более что сроки на освобождение станций от груженных вагонов крайне малы, простираясь обычно от 3 максимум до 12 часов.

Быстрое освобождение головных и прочих разгрузочных станций в районе полевого управления от излишних вагонов совер-

¹ Пунктами формирования по расп. № 19 намечались: Нов.-Волыньск, Овруч, Житомир, Радомысль, Киев, Бердичев, Липовец, Сквир, Васильков, Черкассы, Канев, Чигирин, Звенигород, Тараща, Умань, Брацлав, Гайсин, Ольгополь, Ямполь, а на Кавказе: Ардаган и Эривань. В. И. Арх., д. № 130522, стр. 26.

² В декабре 1926 г. днем дважды была обстреляна дальним артиллерийским огнем немцев в районе 5-й армии ст. Двинск Сев.-Зап. ж. д., причем были повреждены пути, разбито несколько вагонов и разрушена часть паровозного депо. Стрельба велась, как впоследствии выяснилось, с позиции немцев под городом Александровском, в 35 верстах по прямой линии от станции.

³ Налет немецких эскадрилий на ст. Луцк в июле 1916 г., имевший следствием взрыв 80 тыс. артиллерийских снарядов и гибель более 1 650 т грузов снабжений.

шенно необходимо для предупреждения забивки головных участков порожними вагонами.

Такие забивки головных участков с поражающей быстротой распространяются в глубину и передаются на примыкающие дороги, вызывая временный паралич движения всей магистрали и нарушение питания армии.

Опираясь на опыт русско-японской войны и на пример Германии, формировавшей для этой цели железнодорожные рабочие роты, ГУГШ намечало по плану № 19 формирование с объявлением мобилизации некоторого числа рабочих рот.

Никаких кадров для рабочих частей в мирное время не имелось.

Впрочем, в этом не было и надобности, так как ни специального обучения, ни имущества рабочие войска не требовали, обозов не имели, довольствовались при ближайшем этапе или продовольственным пункте, имея организацию, подобную дружинам государственного ополчения.¹

При формировании рабочих войск в виде отдельных рот исходили из расчета, что для каждого корпуса в среднем ежедневно погружается до 40 вагонов, почему по опытным данным Упвосо² необходимо было назначать по одной рабочей роте на корпус.

Всего по расписанию 1910 г., на основании этих расчетов, Упвосо предусмотрено было формирование с объявлением мобилизации 42 рабочих рот.³

Число это оказалось недостаточным; количество разного рода грузов, прибывавших в армию, было так велико, что наличные рабочие роты не справлялись: пришлось прибегнуть к дополнительному формированию рабочих рот из ополченцев, а местами — из военнопленных славян.

¹ Во время войны рабочие части сводились в дружины, будучи в то же время распределены отдельными ротами по разным станциям линий, и находились в полном распоряжении ЗК., перебрасывавших их по мере надобности со станции на станцию.

² По данным Упвосо, на разгрузку вагона с интендантским грузом требуется 8 рабочих и 3 часа времени. Рассчитывая на 3 смены и 10% в резерв, на каждый корпус требовалось 132 рабочих, а учитывая и другие нужды — в среднем рота на корпус.

³ Расчет следующий: для 1-й армии — 8, для 2-й — 7, для 3-й — 10, для 4-й — 5, для 5-й — 6, для 6-й — 3, для 7-й — 3. Всего 42. В. И. Арх., д. № 126609, стр. 18.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЯ.

Снабжение
армии авто-
имуществом и
автовойска.

До 1912 г. работа ГУГШ по обеспечению армии автомобильным имуществом и специальными автомобильными частями велась очень слабо. Первые шаги Упвосо к разрешению вопросов, давно решенных на западе, по новизне дела и из-за невозможности расходования крупных средств, были неуверенными

Реформы Сухомлинова, завершившиеся созданием кадров авторот при 9 желбатах, явились уже большим шагом на пути формирования авточастей, хотя ни одна будущая авторота не была снабжена машинами. Машины понемногу покупались, ¹ намечался тип грузовика, пригодный для русских дорог, ² вырабатывались штаты крупных войсковых единиц ³ и т. д.

Московское совещание 1912 г. дает толчок к скорейшему приобретению машин для армии. Хотя название авторот и появляется впервые в записке о мероприятиях Сухомлинова в 1909 г., роты эти собственно нельзя было называть автомобильными, т. к. никакого автоимущества у них еще не было и до мобилизации армии не появлялось. Эти автороты, распределенные по боевому расписанию между отдельными армиями, содержались в мирное время в качестве кадров будущей организации автомобильных частей. ⁴ Как велась подготовка их и какие могли получиться результаты от обучения состава желбатов, мы уже видели из обзора обучения железнодорожных частей. Подготовка эта была слаба, и лучших результатов вряд ли можно было достигнуть при этих условиях. Нужна была совершенно особая учебная часть, богато снабженная моделями, мастерскими, материалами и руководителями. Такой частью явилась учебная авторота в Петербурге, созданная Упвосо.

¹ Покупки автомашин (отдельными единицами) начались с 1904 г., когда штабы западных пограничных округов получили их по 2-3 на округ.

² Первые пробеги автомашин, устроенные Упвосо для грузовых и легковых автомобилей по отдельным маршрутам в 1909 и 1911 гг., были проверочными для выяснения, с одной стороны, наиболее пригодных типов машин, а с другой — проверкой состояния наших дорог.

³ По плану наиболее неотложных мероприятий по ГУГШ (работа комиссии ген. Поливанова) Упвосо намечались следующие мероприятия на 1906 — 1908 гг. по Евр. России и Кавказу: а) покупка 32 машин и 128 мотоциклов, оборудование автомобильной мастерской; формирование и содержание команд шоферов. В. И. Арх., д. № 21.

⁴ В. И. Арх., д. № 182077, стр. 126.

Снабжение автомобилями штабов по мирному времени намечено было совершенно ничтожное.¹ Производилась заготовка для высших штабов (армий) в количестве 30 шт. 40-сильных машин, а для конницы (кавалерийских и казачьих дивизий и бригад, а также конно-саперной команды), всего 35 шт. 30-сильных машин.

Распределение первых 30 машин по высшим штабам свелось к тому, что штаб ставки получил 5 штук, оба фронта — по 5 машин, штабы 1-й, 2-й, 4-й, 5-й и 6-й армий — по 2 автомобиля, 3-я армия — 4, а 7-я — 1 машину.

Закупка автомобилей за границей производилась особой комиссией, и прибытие автомобилей ожидалось в январе 1913 г.

В мирное время эти машины намечалось содержать в качестве неприкосновенного запаса при отдельных авторотах (будущих).

Приведенные цифры оказались очень далеки от фактической потребности в автомашинах, выяснившейся с первых же месяцев войны.

ГУГШ предполагало также использование автомобилей в конных частях, как средств связи. Снабжение автосредствами этих частей намечалось в следующем виде: штабы дивизий и отдельные бригады Европейской России должны были получить по 1 автомобилю и по 3 самоката; кроме того, 14 штабов дивизий получило по 5 мотоциклов, а управление отдельной конной бригады — 2 мотоцикла. Каждый полк этих дивизий и бригад получал по 2 самоката.

Для подготовки шоферов и мотоциклистов конные части должны были из своего состава выделить и командировать в Петербург в распоряжение Упвосо необходимое число рядовых для обучения.²

По мере отпуска средств на заведение автомобильного имущества и по мере выяснения огромного значения самоходов для службы связи на войне, Упвосо, постепенно перерабатывая нормы снабжения штабов и войсковых частей автомобильным имуществом, остановилось на следующих: штабу главнокомандующего и штабам 2 фронтов — по 10 автомобилей и 10 мотоциклов; штабам корпусов — 3-4 автомобиля и 4 мотоцикла, а штабам пехотных дивизий и стрелковых бригад — по 1 автомобилю и 4 мотоцикла.

Наиболее обездоленными оказались штабы пехотных дивизий и стрелковых бригад, так как в действительности эти штабы обычно сидели без машин.³ Начальникам некоторых дивизий часто приходилось пользоваться верховой лошадей или бричкой в ущерб времени и сохранения сил.

¹ Один открытый автомобиль в 40 с. — штабу округа и по одному автомобилю в 30 с. — на корпус. Учитывая свойства местных путей сообщения, сибирск. корпусам и кавказским даны были 40-сильные машины.

² Намеченное первоначальное командирование этих рядовых для обучения в железнодорожные части было отменено. В. И. Арх., д. № 187080.

³ Слабосильные и не первоклассные машины при плохих дорогах часто ломались, а замены не было.

Нормы снабжения автомобильным имуществом выработаны были в ноябре 1912 г. в особом совещании при Упвосо.¹ По этим нормам Упвосо и приступило к более планомерному снабжению войсковых частей машинами и к формированию 5 грузовых транспортов.²

В 1912 г. закончено было обеспечение пассажирскими автомобилями окружных и корпусных штабов. В связи с тревожной политической обстановкой заготовлено было за границей 400 грузовых и легковых машин. Впрочем, для поощрения отечественной автомобильной промышленности заказано было 60 легковых автомобилей Балтийскому вагоностроительному заводу.³

Покупка автомобилей за границей продолжалась небольшими партиями весь 1913 г. и достигла максимальных размеров уже осенью 1914 г. после объявления мобилизации. В короткий период времени ГВТУ по требованию ГУГШ заказало в Англии, Америке, Франции и Италии всего около 4700 автомобилей и мотоциклов со сдачей в Архангельске.

Половина машин, закупленных в 1912 г., разослана была на места в начале 1913 г. Рассылку остальных машин Упвосо намерено закончить к концу марта 1913 г. К этому же сроку Упвосо собиралось снабдить машинами все войсковые штабы по нормам мирного времени, предполагая довести число машин и мотоциклов в войсковых штабах и транспортах до норм военного времени уже после мобилизации армии путем военно-автомобильной повинности или реквизиции.

Для обеспечения автотранспортов и войсковых автомобилей намечено было формирование 5 отдельных авторот и 7 команд за счет 5-х рот желбат Европейской России.

Ряд неблагоприятных условий, в числе которых на первом месте стояло бездорожье страны, замедлял развитие автомобильного дела в России, в котором ВВ должно было быть весьма заинтересовано.

Копируя начинания прусского генерального штаба, Упвосо разработало закон о военно-автомобильной повинности, утвержденный только в 1914 г.,⁴ и предполагало представить в законодательные учреждения проект „положения о российской автомобильной дружине“.⁵ Последнее начинание не было закончено.

¹ В. И. Арх., д. № 187080.

² 1-й в Вильне, 2-й в Белостоке, 3-й в Киеве, 4-й и 5-й в Барановичах.

³ В. И. Арх., д. № 185286, стр. 8 и 175585.

⁴ Положение о военно-автом. повинности, приказ ВВ 1914 г. № 935.

⁵ Не желая тратить в мирное время больших сумм на закупку автомобилей, прусское воен. министерство завело их в ограниченном числе, главным образом для учебных целей; для обеспечения же потребностей военного вр. в м-во распространило закон о подводной повинности на моторные повозки и, кроме того, с 1908 г. установило выдачи частным лицам, владельцам автомобилей определенного типа, пожелавшим заключить контракт, значительных единовременных премий (на премии в м-во истратило в 1909 г. 500 тыс. марок, причем законтрактовало на военное время до 350 грузовых автомобилей, поднимавших 2 100 тонн полезн. груза). В 1908 г. у немцев было уже более 200 легковых машин и 350 грузовиков. В. И. Арх., д. № 171349, стр. 7.

Что касается военно-автомобильной повинности, то результаты применения ее не оправдали ожиданий вследствие незначительного распространения автомобилизма среди населения.¹

Всей указанной массы автомобилей разного типа и назначения, заказанных Упвосо до 1913 г. и ГВТУ с осени 1913 г. и в начале войны, оказалось недостаточно.²

Затянулось и формирование авторот: до 17 августа 1914 г. сформировано было только 6, остальные 6 сильно запаздывали формированием.

При сравнительно большом для армии числе машин и огромном проценте выходящих из строя автомобилей, причиной чему, кроме плохих дорог, являлось и неумелое управление машинами плохо подготовленных шоферов, рабочих рук для ремонта не хватало.

Постановлением военного совета от 14/VIII 1914 г. сформирована была в Петербурге ремонтно-автомобильная мастерская при учебной автороте.³

Новые формирования автомобильных частей для действующей армии продолжались все время, в особенности авторот, число которых в 1916 г. намечалось увеличить до двух на армию и по одной в распоряжение соответствующего штаба фронта,⁴ что значительно превысило первоначальную норму в 12 авторот.

Заканчивая краткий обзор снабжения армии автомобильным имуществом, мы видим, что в этом отношении Упвосо не сделано было многое. Первые же месяцы войны указали на ошибочность расчетов Упвосо как в отношении исчисления потребности материальной части,⁵ так и обеспечения снабжения ее личным составом. Никаких запасов ни в той, ни в другой области заготовлено не было. В результате требования армии удовлетворялись с опозданием, и это было даже не по вине ГВТУ, получившего накануне войны от ГУГШ неналаженное и незаконченное дело.

¹ С объявлением мобилизации, по данным на 12/IX 1914 г., принято было по повинности всего 832 легковых, 127 грузовых автомобилей и 983 мотоцикла. Кроме того, конфисковано 237 автомобилей и 162 мотоцикла и состояло на учете, но не взято, около 1000 машин и грузовых автомобилей.

² В конце сентября 1914 г. ГУГШ определило число потребных машин для окончания формирования по плану мобилизации в 1000 шт. разных систем. В. И. Арх., д. № 185449.

³ С 283 вольными рабочими. В. И. Арх., д. № 185—449.

⁴ В. И. Арх., д. № 186432, стр. 20.

⁵ Сформированные осенью 1914 г. 6-я, 7-я и 8-я автороты получили фактически по автомобильной повинности менее 50% табельного числа грузовых автомобилей, причем большая часть из них от долгого употребления находилась в состоянии, не обеспечивающем продолжительную службу в армии. Это обстоятельство сильно повышало потребность в новых машинах. В. И. Арх., д. № 185449, стр. 94.

ГЛАВА ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТАЯ.

Охрана железных дорог.

При войне на западе ГУГШ предполагало охранять, главным образом, ж. д. района полевого управления, а из ж. д. тылового района только главные магистрали, служившие путями перевозки войск по сосредоточению и для подвоза к армии всего необходимого.

План охраны ж. д. тылового управления вырабатывался штабами тыловых округов самостоятельно, применительно к „инструкции по охране ж. д. внутренней сети“, стремившейся переложить тяжесть охраны на управление самих ж. д.¹

Линии ж. д. тылового района, по значению их для воинского движения, делились на магистральные и второстепенные (меридиональные).

При разработке вопросов охраны ж. д. принято было как правило, что в тыловом районе ж. д. могут подвергнуться нападению только отдельных злоумышленников, но не отрядов неприятеля.

Поэтому охрана тыловых дорог сводилась к окарауливанию важнейших сооружений.

Воинские команды назначались только для охраны сооружений, имевших наибольшее значение. Кроме того, где было нужно и возможно, к охране намечено было привлекать городскую полицию, а к охране больших мостов с воды — местный судоходный надзор и речную полицию.

Законченный разработкой план охраны содержал в себе перечень искусственных сооружений, охраняемых войсками, величину наряда, наименование войсковых частей, время выставления этими частями караулов и их смены второочередными войсками и т. д. Особо указывался список сооружений, охраняемых железнодорожными стражниками, и перечень мостов, охраняемых с воды и с земли. Главное участие в разработке плана охраны ж. д. принимали З.

Они же, а также начальники железнодорожных жандармских полицейских управлений, представители губернских учреждений и округов путей сообщения привлекались в дальнейшем при окончательной разработке плана охраны при штабе округа.

Выработанный план утверждался командующим войсками в. о., а все вытекавшие из него мероприятия по охране проводились по мобилизационным планам как железнодорожных и судо-

¹ Железнодорожн. стражниками, путевыми и мостов. сторожами и пр.

Подготовка России к мировой войне.

ходных дистанций, так и войсковых частей. Затем план этот представлялся в ГУГШ.¹

Что касается сети ж. д. полевого управления, то здесь значение каждой линии определялось Упвосо по соглашению с ген.-квартирмейстером ГУГШ, после чего список дорог, подлежащих охране, утверждался начальником генерального штаба и препровождался для руководства штабам округов, вырабатывавшим уже подробные ведомости охраны.

Что касается размера наряда войск на охрану ж. д., то даже на ж. д. тылового района, где войсками охранялись только важнейшие сооружения, наряд был значителен. На ж. д. полевого управления — он был еще больше.

По данным 1913 г., на охрану мостовых сооружений трех центральных в. о. — Московского, Казанского и Области войска Донского — требовалось 170 офицеров и свыше 5000 солдат.²

Так как в первые дни мобилизации, до готовности второочередных частей, наряд на охрану ж. д. назначался от полевых войск, сменявшихся второочередными, а последние сменялись ополчением, ГУГШ высказывало опасения, что первоочередные и второочередные части не успеют смениться дружинами ополчения, и что поэтому большая часть рот на этой охране может быть растеряна. Этого, однако, не случилось.

Для комплектования формируемых для охраны ж. д. войск предполагалось использовать ополчение.³

Нормы исчисления ополченских частей, принятые Упвосо для охраны железнодорожных линий района военных действий, были велики (5 пеших на 1 км и 1 конный на 5 км). Впрочем, норма конных ополченцев была несколько снижена, в виду трудности формирования конно-ополченских частей.

При таком расчете по расписанию 1910 г. требовалось:⁴

Для 1-й армии	25 пеших	дружин	и 6 конн. сотен;	
" 2-й "	13 "	" "	3 "	"
" 3-й "	16 "	" "	4 "	"
" 6-й "	29 "	" "	7 "	"
" 7-й "	23 "	" "	5 "	"
				Итого —
				106 др. и
				25 к. с.

Если расчеты на число людей для охраны ж. д. соответствовали фактической потребности, то для охраны границ некоторых округов они были малы, что создавало опасения за целостность ж. д.

¹ ГУГШ по отд. ген.-кварт., д. № 209.

² По Московск. округу войсками предполагалось охранять 297 постов при наряде в 32 оф. и 2403 рядовых, остальные 338 постов охранялись вооруженными стражниками в числе 1132 ч. По Казанскому округу на 149 постов требовалось 138 оф. и 2422 рядовых и в Донской области на 51 пост — 384 рядовых. Дело № 209 ГУГШ.

³ На госуд. ополчение намечалось возложить след. задачи: 1) охрану границ ж. д. и телеграфных линий, 2) охрану этапов, 3) охрану транспортов, и 4) работы в крепостях, 5) на станциях нагрузку и разгрузку вагонов и 6) караульн. и гарнизонную службу. В. И. Арх., д. № 126609, стр. 13.

⁴ Там же, стр. 16.

в пограничных округах. „Охрана нашей границы, и раньше недостаточно организованная, в настоящее время совершенно расстроена,—пишет ген. Алексеев начальнику ген. штаба,—направление наших путей сосредоточения, пролегающих от Казатина и Жмеринки в сев.-западном направлении косвенно по отношению границы, делает достижение их для противника удобным, а порчу легкой. Закрывать частям противника доступ к ж. д. с наличными силами невозможно, ибо 11-я и 12-я кав. дивизии вместе с пехотными частями XI и XII корпусов должны прикрывать головы наших главных путей сосредоточения...

Участки Кременец — Волочиск, Волочиск — Каменец-Подольск, а также Заднепровский уч. вовсе лишены охраны, кроме команд пограничной стражи. Между тем эти участки заключают кратчайшие и удобнейшие пути для нападения на ж. д. в сторону Шепетовки, Полонного и Деражня-Жмеринка.

Недостаточность охраны южного участка бросается в глаза.¹

В данном вопросе, как и во многих других, принес большую пользу 1912 г., произведший как бы репетицию подготовки к мобилизации трех западных пограничных округов.

В виду тревожного политического положения, осенью 1912 г., по приказанию военного министра, была выставлена охрана к важнейшим постам южного фронта Варшавского в. о., а штаб округа самостоятельно выставил охрану мостов на линиях: Ивангород — Повурск, Брест — Ковель, Брест — Холм, Луков — Люблин, на Буге у Дрогичина, на Ясельде у Погодина и т. д.²

Эта охрана ж. д. мостов Киевского и Варшавского округов снята была только в мае 1913 г.

Опыт охраны ж. д. в 1912 г. учтен был штабами пограничных округов летом 1914 г.

Командующие войсками пограничных округов неоднократно возбуждали в своих годовых отчетах ходатайства о постройке специальных блокгаузов на некоторых железнодорожных мостах западной пограничной полосы, но отсутствие денежных средств мешало проведению в жизнь этого мероприятия.³

¹ В. И. Арх., д. № 171760, стр. 26.

² Телеграммы начальника ген. штаба — комвойсками Варшавского и Киевского в. о. №№ 2746—2745 и депеша штаба Варш. о. № 2538. В. И. Арх., д. № 171350.

³ На ходатайстве ген. Иванова об отпуске 100 000 руб. на постройку блокгаузов, повторявшемся безрезультатно с 1908 г. (причем каждый раз имелась отметка царя об удовлетворении), в 1910 г. царь положил резолюцию: „отпустить немедленно без отговорок“. На эту резолюцию Сухомлинов представил объяснение, причем в докладе писал следующее: „для исполнения сей резолюции придется снять 100 000 руб. с одного из кредитов на нужды крепостей, между тем возведение в Киевском в. о. обеспечивающих ж. д. фортификационных построек не имеет серьезного значения, на которое указывал ген. Иванов, ибо на правом берегу Днепра нет крупных железнодорожных сооружений. Кроме того, удовлетворение ходатайства Иванова неминуемо повлечет за собой аналогичные ходатайства со стороны других пограничных округов, что в свою очередь потребует весьма значительных денежных средств, а посему испрашивается отмена резолюции“. Резолюция была отменена. В. И. Арх., д. № 126847, стр. 21. Всеп. отчет за 1910 г.

Вопрос об оборудовании блокгаузами некоторых мостовых сооружений западных пограничных округов был поднят Упвосо в 1911 г., но только в феврале 1914 г. 1-й оберквартирмейстер реагировал на сношение Упвосо докладом об этом ген. Данилову. По данным, собранным от округов, намечалось обеспечить оборонительными сооружениями 27 мостов.¹

Так ничего по этому вопросу управлением генер.-квартирмейстера сделано и не было, хотя вопрос о блокгаузах поднимался одним только Киевским округом ежегодно, начиная с 1908 г. и хотя генер.-квартирмейстеру известен был взгляд на этот вопрос начальника австрийского ген. штаба. По агентурным сведениям, в борьбе с Россией Ав.-Венгрия была озабочена прежде всего разрушением некоторых мостовых сооружений. На соображениях австрийского ген. штаба о задачах живущего в России польского населения начальник австрийского ген. штаба наложил следующую резолюцию: „я могу уверенно считать войну против России выигранной, если система путей сообщения русского театра будет хоть отчасти нарушена в подготовительный к мобилизации период“.²

¹ Из них в Варшавском в. о. (на Нареве у ст. Лапы, на З. Буге у Малкина, на р. Ливец у ст. Лохов, у Ивангорода на Висле, на З. Буге у Дорогобужска, у Ковеля на р. Турии и на З. Буге у ст. Треблинка). По Виленскому округу — 6 и по Киевскому — 14. Гл. обр. по пограничным участкам Здолбуново—Радзивилов, Каменица—Кременец и др.

² В. И. Арх., д. № 127296, стр. 6.

ГЛАВНЕЙШИЕ ДАННЫЕ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ТЫЛОВОГО РАЙОНА ПО СОСТОЯНИЮ НА ИЮЛЬ 1914 Г.

(данные взяты из таблицы II Статистического ежегодника России за 1914 г.).

№№ п/п.	НАЗВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОВ	Строительная длина линий ¹	В том числе участков с двойн. колей	Горизонт. части пути % от гр. 3	Подъемы или уклоны в %			Наибольший подъем	Прямые части в % от гр. 3.	Кривые части в % от гр. 3				Примечание
					До 0,005 включ.	От 0,005 до 0,01 вкл.	От 0,010— 0,015 вкл.			При радиусе более 300 са- женей (640 м)	При радиусе 300 или ме- нее 300 саж.	Наименьший радиус на дороге	Число стан- ций и др. остановочн. пунктов	
1	Моск. — Курск. — Нижег.	1163 1240 1523	921 982 833	27,1	39,3	33,2	0,4	0,012	79,3	20,3	0,4	300 ² 640	171	на ветвях
2	Николаевская	1624 2247	888	33,3	38,8	27,9	—	0,010	82,2	12,3	5,1	115 245	166	портовая ветвь
3	Пермская	2397 1167	—	38,5	17,2	29,0	15,3	0,15	68,8	10,6	20,6	150 320	140	на ветвях
4	Самаро-Златоустовская .	1244 1306	462 96	32,6	16,5	49,3	1,3	0,020	65,1	14,0	20,9	100 213 200	146	на ветвях
5	Сызрано-Вяземская	1392 2387	102 106	35,4	12,8	51,8	—	0,10	71,5	24,4	4,1	426 150	158	
6	Северная	2550 2492	112 188	36,8	26,4	36,7	0,1	0,012	81,4	13,6	5,9	320 80	211	уч. Рузаевка, Сызрань — Батраки
7	М.-Казанская	2658 3731	200 581	34,9	14,0	51,1	—	0,010	64,8	21,8	13,4	170 140	205	
8	Рязано-Уральская	3980 3281	619 454	30,2	29,6	32,6	7,4	0,16	79,6	10,5	9,9	298 150	343	
9	Юго-Восточные	3500	484	37,8	16,9	44,3	1,0	0,015	74,2	15,9	9,9	320	277	

¹ Знаменатель — километры.² Знаменатель — метры.

ТАБЛИЦА ГЛАВНЕЙШИХ ДАННЫХ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ СЕТИ ПОЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО СОСТОЯНИЮ НА 1/1 1914 Г.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОВ	ГОД ОТКРЫТИЯ	Строит. длина в километрах	В том числе участков с 2 ко- леями	Горизонтальные части пути в ‰	Подъем и уклон в ‰		Наибольший подъем	Прямые уч. пути в ‰	Наименьший ра- диус кривизны	Число паровозов по данным на 1912 г.			Отапливаю- щихся			Вагон-парк по данным на 1912 г.		Пропускная способ- ность ж. д. (в парках)
					от до 0,005	от 0,005 до 0,030				Всего	Из них		Каменным углем	Торфом	Дровами	Пассаж.	Товарн.	
											Пассаж.	Товарных						
Александровские .	1871	1115 1092	1107	42,3	15,9	41,8	0,009	79,5	150	535	145	390	521	12	2	622	6 314	29
Полесские	с 1882 г. — 1896 г.	1948 2002	1107	58,5	16,0	25,5	0,010	80,5	250	339	54	285	114	—	225	509	9 128	14 — 16
Привислинские . .	с 1866 г. — 1898 г. Сед- лец — Волковыск — 1906	2382 2430	1162	36,7	29,7	33,6	0,012	78,9	150	673	116	557	673	—	—	1 004	17 193	2 — 46
Риго-Орловские . .	с 1861 — 1868 Жлобин — Витебск в 1902	1544 1553	783	31,7	42,2	26,1	0,010	81,6	143	530	101	429	316	—	214	796	13 830	13 — 18
Сев.-Западные . . .	с 1853 — 1862 Балтийская и Псковско-Рижская 1889 г.	2671 2716	1360	41,1	41,9	17,2	0,011	81,1	200	946	360	586	499	78	369	1 239	14 576	от 10—33
Юго-Западные . .	с 1865 г. — 1893 г.	4112 4166	1410	45,2	15,7	37,5	0,018	73,5	90	1 522	242	1 246	1 522	—	—	1 760	33 160	4 — 49
Моск.-Винд.-Рыб. .	с 1870 г. — 1904 г. Ново- сокольники — Витебск и Московская сеть 1901 — 1904	2417 2628	26	38,7	22,8	37,4	0,013	77,1	150	412	—	—	—	—	—	644	11 229	5 — 9
Южные	1869 — 1901 Кроме линии Николаев — Херсон, открытой в 1907 г.	3147 3267	1086	26,3	37,9	34,7	0,015	89,2	150	1 398	215	1 183	1 398	—	—	1 769	35 607	2 — 16
В.-Венская	с 1845 г. — 1861 г. Варшава — Калиш в 1903 г.	250 154	—	—	—	—	—	—	—	405	100	305	405	—	—	789	14 430	2 — 49
—	—	19592 20658								6 760 ¹	1 336 ¹	4 865 ¹	—	—	—	9 192	155 537	

¹ На версту (1,06 км) сети приходилось 0,35 паровоза и 8,03 тов. вагонов; данные о подвижном составе, приведенные в таблице, совершенно были изменены командированием подвижного состава с дорог сети тылового района по плану мобилизации.

² Знаменатель — эксплуатационная длина.

Приложение № 3.

Потребности в водоснабжении рассчитывались почти одинаково на всех главных магистралях полевой сети, сходящихся к Варшаве.

Напр., на петербурго-варшавской магистрали Северо-Западных ж. д. при определении пропускной способности ее было принято, что станции водоснабжения с одним комплектом оборудования работают 18 ч. в сутки, а с двумя комплектами — 24.¹

Из суточной производительности каждой водокачки исключалось количество воды, потребное для нужд самой станции, а именно: для станции с основным депо 5 тыс. *кб. ф.*, для станции с оборотным депо 2 тыс. *кб. ф.* и для остальных станций 500 *кб. ф.*, кроме Пскова (наибольший расход 15 тыс. *кб. ф.*) и Двинска (21 900 *кб. ф.*).

Расход воды на одну виртуальную версту² — поезд для моб. расп. № 19 принят был в 4,25 *кб. ф.* (согласно опытных поездок в 1907 г. с воинским поездом 40-вагонного состава, весом 32 тыс. пудов).

Станции водоснабжения, из которых исходили при расчетах: Петербург, Гатчина, Сиверская, Низовская, Преображенская, Луга, Плюсса, Струги-Белые, Торошино, Псков, Остров, Жогово, Корсово, Режица, Антонов, Вышки, Двинск и т. д. Суточная пропускная способность узловых станций, при условии, что по всем нижеуказанным направлениям число поездов проходит одно и то же, равнялась: для Тапса — 37, Валка — 136 поездом и т. д.

¹ В. И. Арх., д. № 205814, стр. 6.

² Виртуальная длина — есть длина перегона, как бы выпрямленного по особой формуле (проф. Шукина), т. е. в коем вместо каждого подъема или кривой берется прямая соответственно увеличенная.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ

О ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ (БЕЗ ФИНЛЯДИИ), АВСТРИИ И ГЕРМАНИИ

Г О Д Ы	Эксплуатац. длина ж. д. к концу года в верстах (знам.—км)			Число паровозов к концу года на версту (1,06 км)			Число товарн. и багажн. вагонов к концу года на версту (1,06 км)			Общее число служащих и рабочих в тысячах и процентах на версту (1,06 км) в Евр. России
	Евр. Россия	Австрия	Германия	Евр. Россия	Австрия	Германия	Евр. Россия	Австрия	Германия	
1903	45 325	34 864	48 508	0,31	0,25	0,43	7,19	5 63	8,89	—
	48 352	37 192	51 747							
	46 444	35 186	49 677							
1904	49 546	37 536	52 994	0,31	0,25	0,43	7,36	5,71	8,94	—
	46 269	35 868	50 450							
1905	49 359	37 196	53 820	0,32	0,25	0,43	7,62	5,68	9,13	—
	47 816	36 792	51 218							
1906	51 010	39 249	54 639	0,32	0,25	0,44	7,85	5,69	9,43	—
	49 528	37 524	51 826							
1907	52 835	40 030	55 287	0,32	0,26	0,47	7,76	5,80	9,94	—
	49 882	39 486	53 596							
1908	53 212	42 123	57 175	0,34	0,26	0,48	7,90	6,05	10,33	735/14,7
	50 346	39 311	53 701							
1909	53 708	41 936	57 287	0,34	0,27	0,50	7,93	6,03	10 55	695/13,8
	50 453	40 002	54 521							
1910	53 823	42 674	58 162	0,34	0,27	0,50	7,94	6,29	11,17	670/13,3
	51 925	40 272	55 124							
1911	55 393	42 962	58 806	0,33	0,28	0,50	8,01	6,30	11,61	696/13,6
	52 370	—	—							
1912	55 868	—	—	0,32	—	—	8,01	—	—	725/13,9
	52 854	—	—							
1913	56 374	—	—	0,32	—	—	8,21	—	—	709/13,4
	—	—	—							
1914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Примечание: Из числа 483 437 товарных вагонов, состоявших в наличии на 1/1 1914 г., крытых было 324 012 (653 497 осей) полувагонов 19 920 и платформ 85 243.

ТАБЛИЦА
ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ СЕТИ Ж. Д.
ГАЛИЦИИ И ПРИЛЕГАВШИХ ВЕНГЕРСКИХ КОМИТАТОВ.¹

НАЗВАНИЕ ЛИНИЙ Ж. Д.	Число колей	Число пар воинских поездов в сутки
А. Главные линии:		
1) Вена — Прерау — Дзедиз — Краков — Перемышль — Злочев	2	60—72
2) Злочев — Тарнополь — Подволочиск	1	26
3) Красне — Броды	1	26
4) Львов — Ходоров — Станиславов — Хриплин	1	26
5) Хриплин — Коломыя — Черновцы — Новоселицы	1	26
6) Пешт — Сатаралья — Уйгель	2	55—57
7) Сатаралья — Чап — Батынь — М. Сигет	1	26
Б. Второстепенные линии:		
1) Сатаралья — Н. Загорж — Хыров — Перемышль	2	42
2) Зайбуш — Хабувка — Ясло	1	22
3) Ясло — Н. Загорж	1	26
4) Хыров — Самбор	1	26
5) Самбор — Стрый	1	22
6) Стрый — Станиславов	1	24
7) Галич — Подвысокое — Тарнополь	1	22
8) Стрый — Ходоров — Подвысокое	1	22
9) Хриплин — Капычинце — Десятин	1	24
10) Тарнополь — Капычинце	1	22
11) Тарнополь — Залещики — Лужан	1	22
12) Делатынь — Коломыя — Стефанувка	1	26
13) Львов — Белжец	1	24
14) Ярослав — Сокаль	1	22
15) Львов — Яворов	1	32
16) Дембица — Розводов — Пржеворск	1	24
17) Ясло — Ряшев	1	20
18) Тарнов — Щучин	1	20
19) Хабувка — Суха — Тржебиня (возле ст. Граница)	1	24
20) Батынь — Мункач — Стрый — Львов	1	20
21) Чап — Надь — Березно — Львов	1	20
22) Мармарош — Сигет — Вороненко — Делатынь — Хриплин	1	20
23) Орло — Новый Снедец	1	22
24) Чолна — Чача — Зайбуш	1	22

¹ Дело Воен. Уч. Архива, 173, 174.

П Л А Н А.

Приложение № 6.

№№ армий	Состав армий	Районы сосредоточения	Время сосредоточения армий в днях мобилизации											
			10	15	20	23	27	30	33	36	40	41	45	
1-я	248 б. 183 эс.	Гл. силами на Ср. Немане между Ковной и Друскениками вкл.	Армии германского фронта.											
			72 ¹ 137	136 145	180 153	196 159	220 183	232 —	244 —	248 —	—	—	—	
2-я	232 б. 168 эс.	Гродно — Белосток — Ломжа	144 122	168 125	180 144	212 144	216 156	216 162	216 168	224 168	232 168	—	—	
3-я	Итого 480 б. 351 эс.	—	216 259	304 270	360 297	408 303	436 339	448 345	460 351	472 351	480 351	—	—	
			Армии австрийского фронта.											
4-я	320 б. 272 эс.	Дубно-Ровенский и Проскуровский	140 130	228 133	288 175	288 205	288 217	296 235	304 241	320 241	320 277	—	—	
			216 б. 183 эс.	Рейовец — Люблин — Ивангород — Луков	24 74	64 88	104 107	132 109	160 115	180 127	196 145	204 163	216 169	216 175
5-я	208 б. 161 эс.	Ковель — Холм — Брест-Литовск	48 75	96 76	152 79	186 85	196 121	200 155	208 161	—	—	—	—	
6-я	Итого 744 б. 621 эс.	—	112 279	388 297	544 361	606 399	644 453	676 517	708 547	732 565	744 607	744 613	744 621	
			Армии, не входившие в состав фронта.											
7-я	128 б. 62 эс.	Район Петербурга	64 21	80 23	85 32	92 38	108 50	112 56	116 62	128 62	—	—	—	
			96 б. 60 эс.	Район Бендер	56 44	96 45	96 46	96 48	96 48	96 60	—	—	—	—
Во всех армиях:			548 —	868 635	1084 736	1202 788	1284 890	1332 978	1380 1020	1428 1038	1448 1080	1448 1088	1448 1094	
1 448 б. 1 094 эс.														

¹ Числитель — батальоны, знаменатель — эскадроны.

Приложение к докладу № 2753 О. В. С. от 26 XI. 1913 г.

ПЕРЕЧЕНЬ

ТРЕБОВАНИЙ ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА ПО РАЗВИТИЮ И УСИЛЕНИЮ ЖЕ- ДОРОЖНОЙ СЕТИ СО СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛЬЮ, В ПОРЯДКЕ ПОСТЕ- ПЕННОСТИ ИХ ИСПОЛНЕНИЯ.

1. Увеличение паровозного парка до 2000 паровозов. В настоящее время использовать существующую пропускную способность ж. д., а главное использовать ее в надлежащий срок, не представляется возможным как за недостатком паровозов вообще, так и в особенности за невозможностью получить необходимое количество паровозов в надлежащий срок на наиболее важных для нас железнодорожных линиях.

Цифра 2000 определилась при разработке задания для моб. расписания № 20, каковое понижено против возможного и необходимого за недостатком 2000 паровозов.

Дальнейшее усиление паровозного парка должно идти параллельно с усилением пропускной способности сети, прокладкой 2-й колеи и постройкой новых дорог.

2. Оборудование товарного подвижного состава автоматическими тормозами.

Работы 1-й очереди.

Уложить 2-ю колею на участках:

1) Сызрань—Пенза—Рязань С.-Вяз. ж. д. и Раненбург—Смоленск Ряз.-Ур. ж. д. Укладка 2-й колеи на этих участках признается необходимой и ген. кварт., но в последнюю очередь работ. О. в. с. остается при мнении, что работа должна быть произведена в первую очередь, так как по этой магистрали (на уч. Пенза—Сызрань—Самара) расположены части XVI и XXIV корпусов, около 100 эш., каковые при существующей пропускной способности могут быть подняты лишь в 9-10 дней.

2) Киев—Сарны—Ковель и Сарны—Ровно Ю.-Зап. ж. д. и Лунинец—Сарны Полесск. ж. д. Прокладка 2-й колеи на этих участках признается необходимой и ген.-кварт. в первую очередь, за исключением уч. Лунинец—Сарны, каковой относится к 4-й очереди.

О. в. с. на основании опыта наложения на график перевозок для моб. расп. № 20 убедился, что уч. Лунинец—Сарны задерживает быстроту подвозки частей, идущих по Полесским ж. д. в районы Ровно и Ковель. *Резолюция начальника генер. шт. „Согласен“.*

3) Бирзула—Знаменка и Цветково—Вапнярка Ю.-Зап. ж. д. Усиление этих участков второю колеєю признавалось необходимым О. в. с. в несколько более позднюю очередь, но вследствие сообщений ген.-кварт. о необходимости ускорения развертывания 3-й и 8-й армий, очередь этих работ повышена с 9-й на 3-ю.

Построить новую дорогу:

4) Рязань—Тула—Сухиничи—Могилев—Бобруйск—Барановичи—Бельск—Варшава (в первую очередь только до Барановичей). *При условии проведения от Рязани*
Создание этой магистрали необходимо для ускорения развертывания 4-й и 5-й армий. Ген.-кварт. выполнение этой работы относил на несколько более позд- *(на что есть*

ходатай- нее время. Отдел в. с. считает необходимым постройку эту выдвинуть в первую очередь) полу- очередь, чтобы части 4-й и 5-й армий прибыли в пункты высадки не позднее чем в 3-й и 8-й армий. шная линия от Волги.

Усилить пропускную способность участков ж. д. до возможного предела:

Согласен.

Да.

5) Москва — Н.-Сокольники — Режица — Крейцбург. Предусматривавшееся О. в. с. и одобренное вами усиление этой линии только до Режицы распространено до Крейцбурга по указанию вашему в связи с требованием о постройке новой дороги Крейцбург — Олита.

6) Воронеж — Курск — Киев М.-К.-В. ж. д. Усиление пропускной способности этой линии на уч. Курск — Воронеж признается необходимым и ген.-кварт., но в последнюю очередь.

Согласен.

О. в. с. считает необходимым усиление ее поставить в указанную здесь очередь, так как эта линия питает магистрали Киев — Сарны — Ровно и Киев — Казатин, а также позволяет ускорить подвоз частей V корпуса, задерживаемых из-за слабой пропускной способности уч. Воронеж — Курск.

Уложить 2-ю колею на участках:

7) Лозовая — Полтава Южн. ж. д. и Полтава — Гребенки — Киев М.-К.-В. ж. д. Часть этих работ (2-й колеи уч. Полтава — Гребенки) ген.-кварт. поставлена в первую очередь, остальная не признается необходимой.

О. в. с. докладывает, что эта линия в связи с уч. Курск — Киев питает магистрали, отходящие к границе от Киева, мощность которых гораздо более названных линий (58 против 39).

Усилить пропускную способность участков ж. д. до возможного предела:

8) Грязи — Орел Ю.-Вост. и Казань — Рузаевка — Рязань М.-Каз. ж. д. (в случае постройки линии Арзамас — Казань необходимость усиления уч. Казань — Рязань отпадает).

Эти работы также указываются ген.-кварт., но в последней очереди. О. в. с. ставит их под № 8, так как слабая пропускная способность их служит причиной задержки подачи частей XVI корп. из Казани и Симбирска и частей XXIV корпуса и Донских казачьих дивизий с Ряз.-Ур. ж. д.

Согласен.

Согласен.

9. Двинск — Полоцк — Смоленск и Брянск — Орел Р.-Орл. ж. д. Необходимость этих работ ген.-кварт. не указывается.

О. в. с. полагает, что работы эти весьма необходимы, так как линии эти важны для быстрой переброски корпусов центральной России в Риги-Шавельский район и к сев.-зап. фронту.

Уложить 2-ю колею на участках:

Согласен.

10) Ораны — Олита Сев.-Зап. ж. д. К Оранам можно подвозить 37—65 поездов, из Оран же к Олите только 18.

11) Ростов — Таганрог Екатериин. ж. д. и Беслан — М. Воды Владикавк. ж. д. По названным участкам должны пройти около 300 эшел. частей 3-й Кавк. и Сводн. Кавк. корпусов и Кавказских казачьих дивизий. При существующей пропускной способности пропустить такое число эшелонов возможно только в 9—10 дней.

Усилить пропускную способность участков:

12) М. Воды — Ростов Влад. ж. д., по соображениям, упомянутым в пункте 11.

Уложить 2-ю колею на участках:

- 13) Минск—Ново-Вилейск Либ.-Ром. ж. д.
- 14) Мосты—Гродно Полесск. ж. д.
- 15) Вильно—Лунинец и Барановичи—Волковыск.
- 16) Христиновка—Казатин.
- 17) Минск—Гомель.

Укладка 2-й колеи на линиях, указанных в пп. 13—17, служащих для некоторых корпусов магистралями, ускоряет время прибытия их в район сосредоточения (IV арм. кор. и часть XIII) и облегчает условия маневрирования. Работы эти признаются необходимыми и ген.-кварт., как рокадные линии, в 3-ю очередь.

Согласен.

18) Гатчина—Нарва для облегчения условий обороны строящейся кр. Ревель.

Работа 2-й очереди.

Создание новых магистралей:

19) Гришино—Канев—Липовец—Гуменное—Винница—Ямполь. Создание этой магистрали на 45 пар улучшает условия развертывания 3-й и 8-й армий. Магистраль эта проектировалась и ген.-кварт., но в следующем виде: Харьков—Полтава—Гребенка—Черкасы—Цветково—Липовец и далее, как показано выше. О. в. с. полагает, что создание магистрали от Гришино более выгодно, так как дает совершенно самостоятельную железнодорожную линию, тогда как проектируемая ген.-кварт. в большей своей части состоит из уже в полной мере использованных линий и только в конечной своей части представляет самостоятельную дорогу.

Надо однако ускорить вывоз 31-й див. из Харькова и 2-й из Полтавы с их артиллерией, поэтому

20) Крейцбург—Вилькомир—Кошедары—Олита. Эта линия в связи с усилением линии Москва—Режица—Крейцбург создает новую магистраль для ускорения развертывания в Риге-Шавельском районе.

на ряду с линией Гришино—Канев

21) Барановичи—Ковель или Пинск—Ковель. Постройка этой дороги позволит производить высадку в районах 4-й и 5-й армий значительно быстрее и более полным образом обеспечить железнодорожную связь 5-й армии с тылом.

желательно усилить линию Харьков—Полтава и Гребенка—Цветково

22) Линево—Беловеж.

23) Бельск—Мазовецк.

24) Лида—Ораны. Работы по пп. 20—24 создают удобства развертывания армий на сев.-зап. фронте.

2-й колею.

25) Бар—Солодковцы.

Перешить на широкую колею:

Да.

26) Березвечь—Свенцяны и соединить с участком Полесских ж. д. Полоцк—Молодечно.

Согласен.

Уложить 2-ю колею на участке:

27) Нарва—Ревель.

28) Псков—Валк—Тапс. Вторая колея на этих линиях необходима для улучшения условий обороны побережья Финского залива и для обеспечения вновь строящегося порта у Ревеля.

Работа 3-й очереди.

Усилить пропускную способность участков:

29) Псков—Бологое.

30) Дубно—Кременец.

31) Ртищево—Саратов.

32) Александров—Ярославль.

Перешить на широкую колею:

33) Чудово — Старая Русса, „Валк-Штокмансгоф (если можно)* (приписано рукой Н-ка Генштаба).

Уложить вторую колею:

34) Вязьма — Протопопово.

35) Узловая — Ряжск С. Вяз. ж. д.

Подл. подп. Н-к Отвосо Добрышин и Н-к V Отд. Раттель.

Приложение № 8.

ПЕРЕЧЕНЬ

РАБОТ ПО РАЗВИТИЮ И УСИЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ СО
СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛЬЮ

к журналу совещания 30/XI, 10, 16 и 28/XII 1913 г.

Составлен 28/II 1914 г.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	Очередь осу- ществления работ	Порядков. номер испол- нения работ
Европейская Россия.		
1. Увеличение паровозного парка на 1550 паровозов при условии ежегодного увеличения паровозного парка по 600 паровозов в течение пяти лет для коммерческой надобности.		
2. Оборудование товарного подвижного состава автоматическими тормозами.		
3. Укладка 2-й колеи на участках:		
Верст:		
70 Тетерев — Коростень	1-я	1
132 Сарны — Ковель		
83 Сарны — Ровно		
100 Лунинец — Сарны		2
318 Бирзула — Знаменка		3
252 Вапнярка — Цветково		3
44 Ораны — Олита		4
173 Минск — Ново-Вилейск		5
55 Мосты — Гродно		6
297 Вильна — Лунинец		7
123 Шихраны — Казань		8
205 Барановичи — Белосток		9
281 Минск — Гомель	2	10
106 Гатчина — Нарва	2	11
197 Нарва — Ревель	2	12
418 Псков — Валк-Тапс	2	13
125 Рязань — Тула	2	14
2 879		
4. Усиление пропускной способности участков ж. д. до возможного предела:		
Верст:		
744 Москва — Крейцбург	до 16 пар действую- щих воин- ских	1-я
290 Грязи — Орел		
241 Москва — Сухиничи или Горбачево — Сухиничи		
240 Сухиничи — Смоленск		
679 Рязань — Рузаевка — Сызрань		
570 Шихраны — Арзамас — Люберцы		

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ		Очередь осу- ществления работ	Порядков. номер испол- нения работ
Верст:			
1 086	Сызрань — Пенза — Ряжск — Вязьма	1-я	
376	Двинск — Полоцк — Смоленск { до 35 пар действующ. воинских		
125	Брянск — Орел 48		
381	Синельниково — Користовка — Зна- менка — Бобринская — Цветково . . { 48		
466	М. Воды — Ростов 32	3	
334	Псков — Бологое { до 16 пар действит. воинских		
37	Дубно — Кременец		
5 549			
5. Постройка новых ж. д:			
125	Рязань — Тула (однокол.)	1	
700	Тула — Барановичи (двухк.)	1	
760	Гришино — Канев — Ровно (однокол.)	1	
75	Канев — Жашков (однокол.)	1	
75	Цветково — Жашков (однокол.)	1	
300	Жашков — Ямполь (двухкол.)	1	
90	Шепетовка — Ямполь (однокол.)	1	
300	Рузаевка — Черусти (однокол.)	1	
250	Крейцбург — Олита (двухк.)	2	
215	Барановичи — Ковель (двухк.)	2	
140	Линево-Беловеж (однокол.)	2	
50	Бельск — Мозовецк (двухк.)	2	
50	Лида — Ораны (двухк.)	2	
325	Барановичи — Варшава (двухк.)	2	
100	Бар — Солодковцы (однокол.)	2	
785	СПБ — Орел ¹ (однокол.)	3	
460	Саратов — Миллерово-Александр. (однокол.)	3	
4 790			
6. Перешивка узкокол. на широкие:			
140	Ряз.-Вл. п. п. от Рязани до пересечения с линией Люберцы — Арзамас	1	
	Валк — Штокмансгофский п. путь	3	
	Березвечь — Свенцяны	2	

¹ ВВ заинтересовано лишь в части этой линии от СПБ до пересечения с ли-
нией Бологое — Псков.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	Очередь осуществления работ	Порядков. номер исполнения работ
7. <i>Заготовка разборных ферм Эйфеля разных пролетов для погр. ж. д.</i>		
Кавказ		
Верст:		
200 Построить перевальную жел. дорогу	1	
150 Боржом — Карс (частн. сред.) однокол. с ветвью на Ольты	1	
300 2-я колея на уч. Навтлуг — Карс — Караурган . .	1	
Усилить пропспособ. Батумск. участка ко времени окончания Черноморской ж. д. (дополн. разъезды на уч. Квалогш — Квириллы, на уч. Квириллы — Михайлово). Введение электрич. тяги на 24 пары действит. воинских поездов.		
650		
Туркестан		
1 748 Усилить проп. способн. Ср.-Аз. ж. д. (доп. разъезды, усиление водоснабжения).		
450 Построить дорогу от Пишпека до Джаркенда . . .	2	
2 198		
Дальн. Восток		
Обеспечить мобилизацию дорог Сибири в случае войны на Д. Востоке. 2-я колея на участке Карымская — Манчжурия		
с подл. верно: За Делопр (подпись)		
с копией верно: (подпись)		

ТАБЛИЦА
ВРЕМЕНИ ВСКРЫТИЯ, ЗАМЕРЗАНИЯ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ НАВИГАЦИИ БАССЕЙНОВ:

	р. Днепра	Южн. Буга	р. Днестра	р. Вислы	р. Немана	Зап. Двины
	м е ж д у					
Время вскрытия, т. е. окончатель- ной очистки от льда в среднем за 11 лет с 1902 — 1911 г.	выше порогов: 1/III — 5 апр. ниже порогов: 26 фев. — 20/III	20 — 23 февр.	20 февр. — 8/III	9 февр. — 11 марта	28 февраля и 21 марта	между 8 марта и 13 апреля
Время замерза- ния (т. е. первого появления на пути сала) в среднем с 1902 по 1911 г.	выше порогов: 19/X — 21/XI ниже порогов: 15/XI — 27/XI	14/XI — 14/XI	12/XI — 6/XII	5/XI — 4/XII	1 — 16 ноября	26 окт. — 10 дек.
Продолжитель- ность навигации дней: в среднем за 11 л. (1902 — 1911 г.)	241 — 274	264 — 267	252 — 286	243 — 293	228 — 261	202 — 263 дня

ТАБЛИЦА

ЧИСЛО СУДОВ (ПАРОВЫХ И НЕПАРОВЫХ), НАХОДИВШИХСЯ В ДВИЖЕНИИ ПО РР. ДНЕПР.-БУГСКОЙ СИСТЕМЫ

Было в движении в оба направления	П е р и о д	Ч и с л о с у д о в			
		Всего	Паровых	Непаровых	
У г. Пинска по р. Пине	{ ниже города {	в 1912	5 450	3 866	1 584
		в среднем году:			
	{ выше города {	1907 — 1911	5 170	3 223	1 947
		1902 — 1906	5 896	3 388	2 508
		1912 г.	358	17	341
		в среднем году:			
У Брест-Литовска по Западному Бугу	{ выше города {	1907 — 1911	299	3	296
		1902 — 1906	373	2	371
	{ ниже города {	в среднем году:			
		1912	393	—	373
		1907 — 1911	528	—	528
		1912 г.	706	2	704
Ниже местечка Зегржа по р. Нареву	{	в среднем году:			
		1907 — 1911	109	1	108
		1902 — 1906	1	1	186
По р. Днепру у селения Лопманской Каменки	{	1907 — 1911	209	23	210
		1902 — 1906	433	223	49
		1912 г.	54	5	78
По р. Висле у Варшавы пр. Солец {	{ выше пристани {	в среднем году:			
		1907 — 1911	82	4	230
	{ ниже пристани {	1907 — 1911	506	276	230
		1902 — 1906	707	313	394
		1907 — 1911	779	391	388
		1902 — 1906	452	—	452

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУКОВА
БИБЛИОТЕКА
908289

Замеченные ошибки в схемах.

На схеме № 1.

1. Пропущено обозначение ж. д. на участках Волосово—Мшинская и Луга—Ст. Русса.
2. Вместо Пинексельянки — читать: Пиексемяки.

На схеме № 5.

Вместо Пинексельянки — читать: Пиексемяки.

На схеме № 7.

1. Вместо Сагоянов — читать: Стоянов.
2. Вместо Кутти Черновицы — читать: Кутта Черновицы.

