

Н. И. Богомазов

«Я прошу о срочном заказе за границей»: запрос начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала Н. Н. Янушкевича о закупках для нужд фронтовых железных дорог (июнь 1915 г.)

Богомазов

Николай Иванович
канд. ист. наук, доц.,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия)

Финансирование

Исследование
выполнено при
финансовой
поддержке
Российского научного
фонда (РНФ), проект
№ 19-78-00075
«“Железнодорожная
война”: развитие
российской
железнодорожной сети
вблизи театра военных
действий в годы
Первой мировой
войны»

В последнее время отечественная историография активно разрабатывает тему военно-технического сотрудничества России с США и странами Антанты, обращая особое внимание на изучение российских закупок за границей материалов, необходимых как непосредственно для армии, так и для российской промышленности¹. И это неудивительно, ведь «снарядный голод» в 1915 г. стал острым, даже болезненным вопросом, дискутировавшимся в обществе с военной, экономической и даже политической точек зрения. «Волнение общества, вызванное отступлением на всех фронтах нашей армии, лишенной необходимейших боевых средств», — так описывал эту ситуацию генерал А. А. Поливанов, сменивший на посту военного министра генерала В. А. Сухомлинова². Генерал Н. Н. Головин, оценивая ситуацию со снабжением фронта, отмечал, что «уже через четыре месяца после начала войны Русская армия стояла перед катастрофой»³. В свою очередь, генерал-квартирмейстер ставки генерал Ю. Н. Данилов писал о «грозном положении, в котором оказалась русская армия уже в конце 14-го года, вследствие недостатка огнестрельных припасов и винтовок»⁴.

Как сам снарядный кризис, так и действия правительства по его преодолению стали важным направлением изучения истории Первой мировой войны, и вклад

в разработку темы внесли не только историки, но и непосредственные участники событий⁵. Однако внимание специалистов было сконцентрировано преимущественно на закупках оружия (артиллерия, винтовки, пулеметы, снаряды, патроны), разных интендантских материалов, материалов для нужд флота, а также на изучении проблем транспортировки и распределения поставленных товаров. А вот заграничные заказы предметов, необходимых для российских железных дорог, составлявшие немалую часть зарубежных заказов в целом, изучены гораздо хуже, и только недавно появились крупные исследования в этой области⁶.

Между тем, как и в других важных для войны областях российской экономики, первые проблемы в железнодорожной сфере обозначились уже осенью 1914 г.⁷ Если во время мобилизации, по общему мнению современников и историков, российская транспортная система показала себя с хорошей стороны⁸, то с последующим ростом нагрузок, вызванных войной, отечественные железные дороги уже не справлялись. Выявившийся объем задач был поистине колоссальным, ведь необходимо было одновременно восстанавливать линии, разрушенные неприятелем; восстанавливать и перестраивать дороги, находившиеся на территориях, отвоеванных у врага⁹; увеличивать пропускную способность российских железных дорог, строя новые и развивая уже имеющиеся линии; налаживать коммерческое и товарное движение, необходимое для нормального функционирования экономики, но осложняющееся в условиях занятости подвижного состава военными нуждами, и т. д.¹⁰ Э. Д. Кригер-Войновский, в 1915 г. возглавивший Управление железных дорог Министерства путей сообщения (далее — МПС) после прихода в министерство А. Ф. Трепова, отмечал: «Война вызвала не только постоянные массовые перевозки на фронт и частью от него, но и значительные перевозки на разнообразные нужды войны в тылу: перевозки всех запасных чинов армии в пункты их формирования и подготовки, снабжение всех тыловых воинских частей и учреждений, развозка и распределение пленных и раненых, питание всех заводов и фабрик, работающих на оборону, и пр. Для удовлетворения обычных потребностей населения, его снабжения, поддержания нашей промышленности и торговли перевозочных средств, конечно, хватить не могло»¹¹.

В условиях возросших нагрузок МПС выдавало новые заказы российским паровозо- и вагоностроительным, рельсопрокатным и другим важным для функционирования железных дорог предприятиям. А уже в октябре 1914 г. МПС добивалось разрешения сделать заказы за границей¹². В частности, министр путей сообщения С. В. Рухлов предлагал закупить за границей 10 000 товарных вагонов и 22 000 бандажей. Однако после совещаний с министром торговли и промышленности С. И. Тимашевым и с представителями российских заводов С. В. Рухлов пришел к убеждению, что указанные товары, пускай и с некоторыми затруднениями, все же можно произвести на российских предприятиях¹³. Однако к концу 1914 г. стало понятно, что война затягивается и потребности военного времени значительно превышают возможности отечественной промышленности. В этих условиях военное и политическое руководство страны вынуждено было пойти на закупки необходимых товаров за границей, и с 1915 г.

заказы для нужд российских железных дорог стали выдаваться иностранным предприятиям¹⁴.

После того как в марте 1915 г. штаб Верховного главнокомандующего запросил для нужд фронта 40 000 товарных вагонов и 400 паровозов, МПС впервые столкнулось с тем, что российские предприятия отказались брать новые заказы ввиду своей максимальной загруженности. Учитывая этот факт, 31 марта 1915 г. Совет министров разрешил МПС заказать за границей 10 000 большегрузных вагонов, выделив на это 53 000 000 руб.¹⁵ Но уже в апреле 1915 г. стало очевидно, что такой заказ не сможет удовлетворить все насущные нужды фронта, и было решено заказать за границей еще 6700 большегрузных вагонов, а также 400 паровозов, на что дополнительно было выделено 61 200 000 руб.¹⁶ После того как выяснилось, что заводы Швеции и Японии не в состоянии изготовить вагоны в нужном количестве, в мае 1915 г. эти заказы на подвижной состав были целиком размещены в Америке¹⁷. Для контроля за выполнением контрактов МПС командировало в Нью-Йорк графа С. И. Шуленбурга¹⁸.

Помимо подвижного состава, требовались и путевые укладочные материалы: рельсы, скрепления, стрелочные переводы и т. п. В начале войны МПС выполняло растущие запросы фронта в этом отношении двумя способами: выдавало все новые заказы отечественным рельсопрокатным предприятиям, а также отправляло на фронт материалы из запасов железных дорог, находившихся в глубине страны. Но, быстро исчерпав эти возможности, МПС в попытке удовлетворить запросы ставки вынуждено было идти на разные ухищрения. Например, 29 октября 1914 г. было отдано распоряжение о снятии стрелочных переводов «на малодействующих путях» тыловых дорог: администрации 10 тыловых железных дорог обязались снять со своей сети по 50 комплектов стрелочных переводов, которые «должны быть разобраны, запакованы и храниться в пунктах, наиболее удобных для быстрой отправки по получении о том указаний»¹⁹. Но, несмотря на все старания, весной 1915 г. стало очевидным, что своими силами с потребностями военного времени уже никак не справиться и необходимо заказывать укладочные материалы за границей. 18 июня 1915 г. МПС внесло в Совет министров представление о необходимости заказать «сверхсметно» 17 млн пудов рельсов со скреплениями (такой объем соответствовал 3974 верстам пути) и 2150 комплектов стрелок. При этом российские предприятия могли изготовить только 7 млн пудов рельсов, а остальные 10 млн пудов должны были быть заказаны за границей²⁰. 23 июня 1915 г. Совет министров одобрил это ходатайство, выделив МПС для этих целей 34 147 920 руб. Решение было утверждено Николаем II 4 июля 1915 г.²¹

Однако параллельно с этим Ставка, осведомленная о перегруженности российских рельсопрокатных заводов, прислала МПС просьбу о заказе за границей 4200 верст рельсов со скреплениями и стрелочными переводами, необходимых для нужд фронта до конца 1915 г. В этой просьбе, подписанной начальником штаба Верховного главнокомандующего генералом Н. Н. Янушкевичем, отмечалось, что «рассчитывать на возможность получения рельс, скреплений и стрелок с отечественных металлургических заводов нельзя, так как производительность их совершенно исчерпана уже выданными заказами, и потому

для получения этих материалов в потребном количестве и в потребные сроки неизбежным является обратиться к заказу их за границей»²². МПС, рассмотрев просьбу Ставки и сочтя, что часть затребованного для нужд фронта количества рельсов уже была учтена в первом заказе, одобренном Советом министров 23 июня 1915 г., снизила запрашиваемый Ставкой объем до 3000 верст (примерно 13 134 000 пудов). Из них 5 млн представлялось возможным произвести в России, а остальные 8 134 000 пудов предполагалось заказать за границей. Точнее сказать, МПС изобрело уникальную формулировку: декларировалось, что эти 8 134 000 пудов «Министерство путей сообщения будет всемерно стремиться заказать также в России», но при этом МПС просило у Совета министров права «заказа их за границей в случае необходимости». Именно такое представление МПС внесло на заседание Совета министров, испрашивая дополнительный кредит в 27 092 160 руб.²³

Однако это предложение выдачи МПС еще одного кредита на рельсы и вероятное размещение большей его части за рубежом встретило сопротивление других ведомств. Перед вынесением непосредственно на рассмотрение Совета министров проект, как того требовала процедура, сначала обсуждался в «Междуведомственном совещании для рассмотрения проектов представлений гражданских ведомств в Совет министров об ассигновании чрезвычайных сверхсметных кредитов на расходы военного времени». На заседании этого Междуведомственного совещания, состоявшемся 21 июня 1915 г., против данной инициативы выступили представители Министерства финансов и Государственного контроля, отмечая, что «передача заказа рельсов за границу и, в частности, американским заводам, которым, по-видимому, предполагается передать настоящий заказ, была бы сопряжена со значительными затруднениями ввиду необходимости покупать местную валюту». Кроме того, они указывали, что опыт последнего времени «заставляет сомневаться в возможности получения рельсов в нужные сроки в случае передачи заказа за границу»²⁴. Военное министерство, в свою очередь, заявило, что «вне зависимости от того, где именно были бы заказаны путевые укладочные материалы, [оно] заинтересовано главным образом в получении всего предположенного заказа не позже конца текущего года». МПС же утверждало, что разместить такой заказ на российских предприятиях нет никакой возможности ввиду их перегруженности, а также занятости в производстве артиллерийских снарядов. Поскольку единого мнения достичь не удалось, проект был передан в Совет министров с целью, чтобы окончательное решение было принято на его заседании.

Слегка доработав текст и немного сократив, согласно указанию Межведомственного совещания, общую сумму, МПС вынесло проект на заседание Совета министров 9 августа 1915 г. На нем министр финансов П. Л. Барк вновь заявил о «нежелательности передачи упомянутого заказа на рельсы за границу, так как мера эта, не давая надлежащей уверенности в срочности изготовления заказа, вызывает в то же время необходимость крайне для нас невыгодной операции по приобретению иностранной валюты»²⁵. В итоге Совет министров согласился ассигновать МПС дополнительно 27 064 600 руб. на покупку рельсов

со скреплениями, однако не дал разрешения размещать эти заказы за рубежом²⁶.

Между тем необходимость в укладочных материалах на фронтовых дорогах была колоссальная, и с течением времени она только увеличивалась, о чем в июле 1915 г. в МПС телеграфировал начальник Управления военных сообщений ставки генерал С. А. Ронжин²⁷. Нежелание Совета министров закупать эти материалы за границей привело к тому, что в конце сентября 1915 г. уже новый начальник штаба Верховного главнокомандующего генерал М. В. Алексеев потребовал от МПС снимать нужные фронту укладочные материалы с тыловых дорог, указав, что недостаток рельсов и скреплений «отражается неблагоприятно на ходе самых неотложных и срочных работ»²⁸. Фронт настолько остро нуждался в укладочных материалах, что ради их экономии в сентябре 1915 г. пришлось пойти на приостановку ведущихся железнодорожных работ. В частности, было остановлено строительство третьего пути между Петроградом и Царским Селом²⁹ — ключевого элемента в рамках модернизации Петроградского железнодорожного узла и устройства примыкания магистрали Петроград — Орёл³⁰. Более того, нехватка рельсов привела к тому, что часть уже построенных участков пришлось разбирать³¹.

К сожалению, надежды правительства на способность российских предприятий поставить фронту все нужные ему укладочные материалы не оправдались. К маю 1917 г. за счет первого кредита, одобренного 23 июня 1915 г., российским предприятиям было заказано 7 млн пудов рельсов, т. е. 100 % планируемого. Зарубежные заказы, предусмотренные этим кредитом, были реализованы, и материалы поставлены в Россию в 1915–1916 гг.³² А за счет второго кредита, одобренного 9 августа 1915 г. и предназначенного для выполнения исключительно российскими предприятиями, было поставлено только 3 115 322 пудов, т. е. менее ¼ от того, что просила Ставка³³. Нехватка укладочных материалов со второй половины 1915 г. стала одной из главных проблем российских железных дорог.

* * *

Документ № 1 представляет собой упоминавшийся выше запрос начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала Н. Н. Янушкевича, направленный на имя министра путей сообщения С. В. Рухлова 1 июня 1915 г. Текст дает представление о нуждах фронта в рельсах, скреплениях и стрелках к лету 1915 г. Как мы увидели, этот запрос привел к дискуссиям на самом высоком государственном уровне о возможности размещения такого заказа за границей, к столкновению министерств по этому вопросу и, наконец, к отказу Совета министров выдать такой заказ иностранным предприятиям. Документ № 2 — постановление Совета министров с развернутым обоснованием этого отказа.

Документ № 1 публикуется по подлиннику (с подписью генерала Н. Н. Янушкевича), хранящемуся в РГИА (Ф. 273. Оп. 6. Д. 101. Л. 1–2). Документ № 2 публикуется по машинописной копии, хранящейся в РГИА (Ф. 273. Оп. 6. Д. 101. Л. 42а, 42б, 42в).

Документ 1

Начальник штаба Верховного
Главкомандующего
1 июня 1915 года

Его Высокопревосход[итель]ству
С. В. Рухлову
Министру путей сообщения

Милостивый Государь Сергей Васильевич.

Слабое развитие существующих железнодорожных линий в районе театра войны и отсутствие их во многих направлениях, в которых по условиям развития военных действий в них явилась настоятельная потребность, обусловили необходимость производства значительных работ по сооружению новых и усилению существующих железнодорожных путей, для чего уже частью израсходовано, а частью предстоит израсходовать значительное количество укладочного материала.

Независимо от вышесказанного, опыт минувших месяцев войны показал, что неприятель при отступлении и освобождении как своих, так и временно занимаемых наших линий, подвергает рельсовое строение почти полному разрушению, взрывая все стрелки, все крестовины и большую часть стыков, так что нам при восстановлении линий приходится затрачивать на них укладочный материал почти в том же количестве, как для постройки новых линий.

До последнего времени требования фронтов на рельсы, скрепления и стрелочные переводы удовлетворялись Управлением железных дорог³⁴, по-видимому, из имевшихся на дорогах запасов, но в начале прошлого месяца Управление железных дорог уведомило, что запасы как на дорогах, так и на заводах близки к истощению, и просило выяснить, в каком размере можно ожидать предъявления требований на эти материалы для будущих месяцев.

Произведенным подсчетом было выяснено, что железным дорогам театра войны необходимо получить сверх имеющегося у них укладочного материала до 1-го августа рельс, скреплений и стрелочных переводов к ним на 2220 верст, причем сношением с Управлением железных дорог было установлено, что железные дороги из своих запасов могут дать всего 1020 верст, а для получения остальных 1200 верст необходимо будет прибегнуть к реквизиции на заводах рельс, изготовляемых для серьезных нужд дорог восточного района³⁵. Таким образом, уже удовлетворение требований на ближайшие два месяца встречает существенные затруднения, а так как общая потребность цифрой, заявленной на эти два месяца, далеко не исчерпывается и до 1-го января 1916 года по предположению фронтов им потребуется дополнительно еще 3000 вер[ст], то необходимым является теперь же изыскать меры к обеспечению своевременного получения дорогами театра войны этих материалов.

При обсуждении этого вопроса с чинами Управления железных дорог выяснилось, что рассчитывать на возможность получения рельс, скреплений и стрелок с отечественных металлургических заводов нельзя, так как производительность их совершенно исчерпана уже выданными заказами, и потому для получения этих материалов в потребном количестве и в потребные сроки неизбежным является обратиться к заказу их за границей.

Вследствие вышесказанного, я прошу распоряжения Вашего Высокопревосходительства о срочном заказе за границей рельс, скреплений и стрелочных переводов к ним по

расчету на 4200 верст путей, из коих 3000 верст предназначается для покрытия потребности дорог театра войны после 1-го августа сего года, а 1200 верст в возмещение тех, которые, как указано выше, необходимо будет получить до 1-го августа хотя бы путем реквизиции их с заводов.

Прошу принять уверения в совершенном почтении и преданности

Н. Янушкевич

Документ 2

Особый журнал Совета Министров
9 августа 1915 года

Об отпуске Министерству путей сообщения 27.064.600 рублей на приобретение железнодорожных путевых укладочных материалов

Высочайше утвержденным 4 июля 1915 года положением Совета министров в распоряжение Министерства путей сообщения отпущен кредит в 34.147.920 рублей на приобретение рельсов, болтов, костылей и стрелок, причем ввиду переобременения отечественных заводов работою часть потребного количества рельсов в 10.000.000 пудов разрешено заказать за границей. Ныне министр путей сообщения вошел в Совет министров с представлением, в коем объясняет, что, согласно поступившему от Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего требованию, для обеспечения к 1 января 1916 года нужд железных дорог в районе военных действий представляется безотлагательно произвести дополнительный заказ рельсов с скреплениями и стрелочными переводами, всего по расчету на 3.000 верст путей, каковая мера вызовет новый расход в сумме 27.064.600 рублей. Междуведомственное при Министерстве финансов совещание, на предварительное рассмотрение коего было внесено настоящее дело, не встретило препятствий к ассигнованию означенной суммы в распоряжение Министерства путей сообщения. При этом, однако, по поводу осуществления сего заказа в названном Совещании не было достигнуто единогласного решения. А именно представители ведомства путей сообщения, указывая на возможность серьезных затруднений к требуемому сроку русскими рельсопрокатными заводами необходимого количества рельсов, скреплений и стрелочных переводов вследствие усиленной выработки ими помимо укладочных материалов предметов артиллерийского снабжения, настаивали на предоставлении министерству путей сообщения права передать соответственный заказ рельсов заграничным заводам. Представители же министерства финансов и государственного контроля, имея в виду, что передача заказов рельсов за границу была бы сопряжена с крупным для нас платежом в иностранной валюте, полагали необходимым принять все зависящие меры к тому, чтобы все требуемое количество рельсов с скреплениями и переводами было изготовлено на русских заводах с допущением при этом отдаления сроков поставки на первые месяцы 1916 года.

Представляя об изложенном на уважение Совета Министров и указывая, что, несмотря на предположенную реквизицию всей производительности русских рельсопрокатных заводов до 1916 года, количество рельсов, изготовленных этими заводами, окажется недостаточным для удовлетворения заявленной в них потребности, министр путей сообщения ходатайствует об отпуске в его распоряжение кредита в 27.064.600 рублей в порядке применения статьи 18

бюджетных правил и о предоставлении ему права в случае необходимости передать часть заказа на рельсы заграничным заводам.

Войдя в обсуждение настоящего дела, Совет министров выслушал прежде всего изустное заявление министра финансов, объяснившего, что он, тайный советник Барк, всецело присоединяется к высказанному в Совещании представителями вверенного ему ведомства заключению о нежелательности передачи упомянутого заказа на рельсы за границу, так как мера эта, не давая надлежащей уверенности в срочности изготовления заказа, вызывает в то же время необходимость крайне для нас невыгодной операции по приобретению иностранной валюты. Ввиду сего, по мнению министра финансов, представлялось бы единственно правильным изыскать все способы к изготовлению затребованного военным ведомством количестве рельсов с принадлежностями к ним в России средствами отечественных рельсопрокатных заводов. Разделяя, с нашей стороны, изъясненные соображения главы финансового ведомства о предпочтительности заказа рельсов внутри страны, Совет министров не мог не отметить то, что при существующем напряженном состоянии нашей золотой наличности передача за границу всякого рода заказов должна рассматриваться как мера совершенно исключительная и допустимая лишь в случаях действительной невозможности получения потребных материалов на отечественном рынке. Имея, далее, в виду, что в связи изменившимися за последнее время по ходу военных действий обстоятельствами на театре войны заявленное военным ведомством на ближайший срок требование на укладочные железнодорожные материалы могло бы быть несколько сокращено или поставка таковых отдалена на первые месяцы 1916 года, Совет министров признавал полезным поручить Министру путей сообщения по соглашению с военным ведомством войти в ближайшее обсуждение вопроса о возможном сокращении количества подлежащих заказу рельсов или некоторой отсрочке изготовления таковых отечественными заводами во избежание передачи сего заказа за границу.

Руководствуясь приведенными суждениями, Совет министров полагает:

1. На основании статьи 18 Правил о порядке рассмотрения государственной росписи доходов и расходов, росписью не предусмотренных (Св. Зак., т. 1, ч. 2, изд. 1906), и в согласность с Высочайше утвержденным 15 января 1915 года положением Совета министров о порядке разрешения чрезвычайных по гражданским ведомствам кредитов на потребности военного времени отпустить Министерству путей сообщения из наличных средств Государственного казначейства чрезвычайным сверхсметным кредитом двадцать семь миллионов шестьдесят четыре тысячи шестьсот рублей на непредвиденные сметами расходы ведомства по приобретению путевых укладочных материалов в связи с использованием таковых для нужд железных дорог в районе военных действий.

2. Поручить министру путей сообщения по соглашению с военным министром войти в ближайшее обсуждение вопроса о возможности сокращения предположенного заказа на рельсы или об отсрочке изготовления упомянутых укладочных материалов до начала 1916 года.

¹ См., например, новейшие исследования: *Кряжев Ю. Н.* Боевое снабжение российской армии в Первую мировую войну: миссия А. И. Русина в Англию и Францию (октябрь-декабрь 1915 г.) // Омский научный вестник. 2007. № 3 (55); *Павлов А. Ю.* Скованные одной целью. Стратегическое взаимодействие России и ее союзников в годы Первой мировой войны (1914–1917 гг.). СПб., 2008; *Baryshev E.* The general Hermonius Mission to Japan (August 1914 — March 1915) and the Issue of Armaments Supply in Russo-Japanese Relations during the First World War // *Acta Slavica Japonica*. 2011. Vol.30. P.21–42; *Виноградов П. В.* Деятельность Русского

заготовительного комитета и организация заказов военного имущества в США во время Первой мировой войны // Теория и практика общественного развития. 2012. № 10. С. 169–174; *Бодров А. В., Виноградов П. В., Малыгина А. А.* Военно-техническое сотрудничество Российской империи с союзниками // Россия в стратегии Первой мировой войны. Кн. 1: Россия в стратегии Антанты. СПб., 2014; *Алексеев Т. В.* Особое совещание по обороне государства как орган военно-экономической мобилизации России в годы Первой мировой войны // Война и оружие: новые исследования и материалы: труды Пятой междунар. науч.-практ. конф. (14–16 мая 2014 г.). Ч. 1. СПб., 2014. С. 32–45; *Айрапетов О. Р.* Закупки военные // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918: энциклопедия: в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. М., 2014. Т. 1. С. 724–726; Порох, золото и сталь. Военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны / науч. ред. А. Ю. Павлов. СПб., 2017; *Станкевич Н. А., Федюлов С. В.* Создание и развитие системы военно-технического сотрудничества Российской империи, СССР с западными странами в 1890-е — 1950-е гг. // Труды Военно-космической академии имени А. Ф. Можайского. Вып. 651. СПб., 2016. С. 233–239; и др.

Зарубежная историография этого вопроса тоже значительна: см., например: *Nielson K.*:

1) *Russian Foreign Purchasing in the Great War: A Test Case // The Slavonic and East European Review*. 1982. Vol. 60, no. 4. P. 572–590; 2) *Strategy and Supply: The Anglo-Russian Alliance, 1914–1917*. London, 1984; 3) *Managing the War: Britain, Russian and Ad Hoc Government // Strategy and Intelligence: British Policy During the World War / ed. by M. Dockrill, D. French*. London, 1996. P. 96–118; *Rielage D. C.* Russian Supply Efforts in America during the First World War. Jefferson, 2002; *Soroka M.* Britain, Russia and the Road to the First World War: The Fateful Embassy of Aleksandr Benckendorff (1903–16). Farnham, 2011; и др.

² *Поливанов А. А.* Из дневников и воспоминаний по должности военного министра и его помощника. 1907–1916 гг. М., 1924. Т. 1. С. 130.

³ *Головин Н. Н.* Военные усилия России в мировой войне. Жуковский; М., 2001. С. 189.

⁴ *Данилов Ю. Н.* Россия в мировой войне. 1914–1915 гг. Берлин, 1924. С. 373.

⁵ *Залобовский А. П.* Снабжение русской армии в Великую войну ружьями, пулеметами, револьверами и патронами к ним. Белград, 1936; *Маниковский А. А.* Боевое снабжение русской армии в мировую войну. М., 1937; *Головин Н. Н.* Военные усилия России в мировой войне; и др.

⁶ *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт в России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009; а также работы Э. Дж. Хейвуда: *Heywood A. J.* Russia's Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment // *Journal of European Economic History*. 2003. Vol. 31, iss. 1. P. 77–108; *Хейвуд Э. Дж.* «Самый катастрофический вопрос: железнодорожное строительство и военная стратегия в поздней имперской России // Русский сборник. Т. VI / ред.-сост. О. Р. Айрапетов, М. Иванович, М. А. Колеров, Б. Меннинг, П. Чейсти. М., 2009. С. 112–143; *Heywood A. J.* War, Civil War and the 'Restoration of Russia's Industrial Infrastructure, 1914–25: The Fate of the Railway Locomotive Stock' // *Revolutionary Russia*. 2012. Vol. 25, iss. 1. P. 31–59; *Хейвуд Э.* Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876–1952) и железные дороги. М., 2013; *Heywood A. J.* Imperial Russia's Railways at War, 1914–1917: Challenges, Results, Costs, and Legacy // *Russia's Home Front in War and Revolution, 1914–22. Book 3: National Disintegration / eds C. Read, P. Waldron, A. Lindenmeyr*. Bloomington, 2018. P. 65–92; и др.

⁷ *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт в России в эпоху войн и революций. С. 115.

⁸ *Сенин А. С.* Генерал Ронжин и его очерк о российских железных дорогах в Первую мировую войну // Новый исторический вестник. 2013. № 4 (38). С. 115; *Головин Н. Н.* Военные усилия России в мировой войне. С. 272; *Сухомлинов В. А.* Воспоминания. Минск, 2005. С. 315–316; *Айрапетов О. Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне. 1914 год. Начало. М., 2015; и мн. др.

⁹ *Богомазов Н. И.* Организация русского управления железных дорог Галиции (сентябрь 1914 — февраль 1915 гг.) // *Русин*. 2020. № 61. С. 91–110.

¹⁰ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Ч. 1. Пг., 1916. С. 9–32.

¹¹ *Кригер-Войновский Э. Б., Спроге В. Э.* Записки инженера: Воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999. С. 45–46.

¹² *Хейвуд Э.* Инженер революционной России... С. 166.

¹³ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. С. 24–44.

¹⁴ Отметим, что первый заграничный заказ товаров для нужд российских железных дорог, пускай разовый и совсем небольшой, был сделан в октябре 1914 г. — в США были заказаны 30 сочлененных локомотивов для узкоколейного участка Северных железных дорог, ведущего к Архангельску (см.: *Heywood A. J. Russia's Foreign Supply Policy in World War I...* Р. 82).

¹⁵ Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 2004. Оп. 1. Д. 30. Л. 19.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Ч. 2. Пг., 1916. С. 63–67.

¹⁸ *Хейвуд Э.* Инженер революционной России. С. 167.

¹⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 97–98, 105.

²⁰ При подготовке статьи автору пришлось столкнуться с тонкостями старой и новой орфографии русского языка, а именно с различием в написании ключевого для данного исследования словосочетания: сегодня мы пишем «заказ за границей», в то время как во всем документообороте периода Первой мировой войны современники писали «заказ заграницей». В тексте статьи мы следуем современной орфографии.

²¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 101. Л. 6.

²² Там же. Л. 2.

²³ Там же. Л. 6–7.

²⁴ Там же. Л. 18. В годы войны министр финансов П. Л. Барк всеми силами боролся за сохранение курса рубля и за умеренное расходование золотого запаса России. По вопросу иностранных закупок, который напрямую касался российского золота, П. Л. Барк неоднократно вступал в прения с другими министрами, в том числе и с министром иностранных дел С. Д. Сазоновым (см., например: *Барк П. Л.* Воспоминания последнего министра финансов Российской империи. 1914–1917. М., 2017. Т. 1. С. 306–318).

²⁵ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 42б.

²⁶ Там же. Л. 42б — 42в.

²⁷ Там же. Л. 26.

²⁸ Там же. Л. 44–48.

²⁹ Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГИА СПб). Ф. 1373. Оп. 3. Д. 67. Л. 33.

³⁰ *Критский С. В.* История развития Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла в 1914–1941 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2017. С. 61.

³¹ *Гонзаль [П. П.]*. Обзор сети железных дорог Северного фронта // Военно-исторический сборник. Вып. 4. М., 1920. С. 161.

³² *Heywood A. J. Russia's Foreign Supply Policy in World War I...* Р. 83.

³³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 60.

³⁴ Управление железных дорог — одно из шести управлений Министерства путей сообщения, созданное в 1899 г. и ведавшее эксплуатацией железных дорог империи. В 1914–1915 гг. начальником Управления был И. Н. Борисов.

³⁵ С началом войны вся железнодорожная сеть Российской империи была разделена на две части: дороги, находившиеся западнее линии Петроград — Бологое — Великие Луки — Смоленск — Гомель — Киев — Черкассы — Кременчуг — Синельниково — Александровск, передавались в ведение Ставки и назывались дорогами Западного района или фронтовыми (примерно треть всей сети). Дороги, находившиеся восточнее указанной линии, находились в подчинении МПС и назывались дорогами Восточного района или тыловыми. О сравнении такой системы с железными дорогами Франции и Германии см.: *Сердюк В. А.* Забытый персонал: женский труд на железных дорогах Российской империи. М.; СПб., 2020. С. 183.

Статья поступила в редакцию 21 сентября 2020 г.

Рекомендована в печать 17 февраля 2021 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Богомазов Н. И. «Я прошу о срочном заказе за границей»: запрос начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала Н. Н. Янушкевича о закупках для нужд фронтовых железных дорог (июнь 1915 г.) // *Новейшая история России*. 2021. Т. 11, № 2. С. 506–517. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.213>
УДК 94(47).083

Сведения об авторе: Богомазов Н. И. — канд. ист. наук, доц., Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); n.bogomazov@spbu.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

FOR CITATION

Bogomazov N. I. ‘“I am Requesting an Urgent Order Abroad”: A Request of the Chief of Staff of the Supreme Commander-in-Chief General N. N. Yanushkevich on Procurement Abroad for the Needs of the Front Railways’, *Modern History of Russia*, vol. 11, no. 2, 2021, pp. 506–517. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.213> (In Russian)

The research was supported by the Russian Science Foundation (RSF), project no. 19-78-00075 “‘Railway War’: the Development of the Russian Railway Network Near the Theater of Operations during the First World War”.

Author: Bogomazov N. I. — PhD in History, Associate Professor, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); n.bogomazov@spbu.ru

St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russia

References:

- Alekseev T. V. ‘A special council on state defense as an organ of the military-economic mobilization of Russia during the First World War’, in *Voina i oruzhie: novye issledovaniia i materialy: Trudy Piatoi Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (14–16 May 2014)*, part 1 (St. Petersburg, 2014). (In Russian)
- Ayrapetov O. R. ‘Foreign Procurement’, in *Rossia v Pervoi mirovoi voine. 1914–1918: Entsiklopediia*, ed. by A. K. Sorokin, vol. 1 (Moscow, 2014). (In Russian)
- Ayrapetov O. R. *The participation of the Russian Empire in the First World War. 1914. The Beginning* (Moscow, 2015). (In Russian)
- Bark P. L. *Memoirs of the last Minister of Finance of the Russian Empire. 1914–1917* (Moscow, 2017). (In Russian)
- Baryshev E. The general Hermonius Mission to Japan (August 1914 — March 1915) and the Issue of Armaments Supply in Russo-Japanese Relations during the First World War. *Acta Slavica Japonica*, vol. 30, 2011.
- Bodrov A. V., Vinogradov P. V., Malygina A. A. ‘Military-Technical Cooperation of Russian Empire with the Allies’, in *Rossia v strategii Pervoi mirovoi voiny, Book 1: Rossia v strategii Antanty* (St. Petersburg, 2014). (In Russian)
- Bogomazov N. I. ‘The Russian Administration of Galician Railways (September 1914 — February 1915)’, *Rusin*, no. 61, 2020. <https://doi.org/10.17223/18572685/61/6> (In Russian)
- Danilov Yu. N. *Russia in World War. 1914–1915* (Berlin, 1924). (In Russian)
- Golovin N. N. *Military efforts of Russia in the world war* (Zhukovskiy; Moscow, 2001). (In Russian)
- Gunpowder, gold and steel. Military-technical cooperation during World War I*, ed. by A. Yu. Pavlov (St. Petersburg, 2017). (In Russian)
- Heywood A. J. ‘Imperial Russia’s Railways at War, 1914–1917: Challenges, Results, Costs, and Legacy’, in *Russia’s Home Front in War and Revolution 1914–22, Book 3: National Disintegration*, eds C. Read, P. Waldron, A. Lindenmeyr (Bloomington, 2018).
- Heywood A. J. ‘Russia’s Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment’, *Journal of European Economic History*, vol. 31, iss. 1, 2003.
- Heywood A. J. ‘“Samyi katastroficheskii vopros”: zheleznodorozhnoe stroitel’stvo i voennaia strategiiia v pozdneimperskoi Rossii’, *Russkii sbornik*, vol. VI, eds O. R. Ayrapetov, M. Jovanovic, M. A. Kolerov, B. Menning, P. Chaisty (Moscow, 2009). (In Russian)

- Heywood A. J. 'War, Civil War and the 'Restoration of Russia's Industrial Infrastructure, 1914–25: The Fate of the Railway Locomotive Stock', *Revolutionary Russia*, vol. 25, iss. 1, 2012. <https://doi.org/10.1080/09546545.2012.674371>
- Kriazhev Yu. N. 'Combat supply of the Russian army in the First World War: the mission of A. I. Rusin to England and France (October–December 1915)', *Omskii nauchnyi vestnik*, no. 3 (55), 2007. (In Russian)
- Kruger-Voinovskiy E. B., Spruge V. E. *Engineer's Notes: Memories, Impressions, Thoughts of the Revolution* (Moscow, 1999). (In Russian)
- Kritskiy S. V. *The history of the development of the Petrograd (Leningrad) railway junction in 1914–1941* [Candidate of History Dissertation] (St. Petersburg, 2017). (In Russian)
- Manikovskiy A. A. *Combat supply of the Russian army during the World War* (Moscow, 1937).
- Nielson K. 'Managing the War: Britain, Russian and Ad Hoc Government', in *Strategy and Intelligence: British Policy During the World War*, ed. by M. Dockrill, D. French (London, 1996).
- Nielson K. 'Russian Foreign Purchasing in the Great War: A Test Case', *The Slavonic and East European Review*, vol. 60, no. 4, 1982.
- Nielson K. *Strategy and Supply: The Anglo-Russian Alliance, 1914–1917* (London, 1984).
- Pavlov A. Yu. *Chained by one goal. Strategic interaction between Russia and its allies during the First World War (1914–1917)* (St. Petersburg, 2008). (In Russian)
- Polivanov A. A. *From diaries and memoirs on the post of Minister of War and his assistant. 1907–1916 gg.* (Moscow, 1924). (In Russian)
- Rielage D. C. *Russian Supply Efforts in America during the First World War* (Jefferson, 2002).
- Senin A. S. 'General S. A. Ronzhin and His Essay on Russian Railways during the First World War', *Novyi istoricheskii vestnik*, no. 4 (38), 2013. (In Russian)
- Senin A. S. *Rail Transport In Russia during the era of Wars and Revolutions (1914–1922)* (Moscow, 2009). (In Russian)
- Serdiuk V. A. *Forgotten Staff: Women's Labor on the Railways of the Russian Empire* (Moscow; St. Petersburg, 2020). (In Russian)
- Soroka M. *Britain, Russia and the Road to the First World War: The Fateful Embassy of Aleksandr Benckendorff (1903–16)* (Farnham, 2011).
- Stankevich N. A., Fedulov S. V. 'Creation and development of a system of military-technical cooperation between the Russian Empire, the USSR and Western countries in the 1890s — 1950s', *Trudy Voennokosmicheskoi akademii imeni A. F. Mozhaiskogo*, iss. 651, 2016. (In Russian)
- Sukhomlinov V. A. *Memoirs* (Minsk, 2005). (In Russian)
- Vinogradov P. V. 'Activities of the Russian Procurement Committee and the organization of the munitions orders in the USA during the World War I', *Teoriia i praktika obshchestvennogo razvitiia*, no. 10, 2012. (In Russian)
- Zaliubovskiy A. P. *Supply of the Russian army in the Great War with rifles, machine guns, revolvers and cartridges for them* (Belgrade, 1936). (In Russian)

Received: September 21, 2020

Accepted: February 17, 2021