

Н. И. Богомазов

«Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны и попытки борьбы с ним

Россия вступила в Первую мировую войну, «не предвидя ее колоссального масштаба»¹. Генерал А. А. Маниковский, начальник Главного артиллерийского управления в 1915–1917 гг., вспоминал, что «даже в первые месяцы войны казалось невероятным, что она может принять затяжной характер и что расход предметов боевого снабжения, в особенности огнестрельных припасов, достигнет таких прямо чудовищных размеров»². Это в равной степени справедливо и для российских железных дорог, не готовых, как оказалось, к нагрузке мировой войны. Справившись с колоссальным объемом перевозок во время мобилизации, российские железные дороги уже осенью 1914 г. столкнулись с большим количеством задач, которые нужно было решать одновременно: продолжать осуществлять значительные воинские перевозки в направлении фронта и от него; восстанавливать линии, разрушенные врагом; ремонтировать и перестраивать дороги на территориях, отвоеванных у неприятеля; увеличивать пропускную способность всей сети, строя новые и развивая старые линии; налаживать коммерческое и пассажирское движение в условиях занятости подвижного состава военными нуждами и т. д. В 1915 г. к этому добавилась нагрузка, вызванная эвакуацией людей, государственных учреждений и грузов из оставляемых русской армией регионов. Э. Д. Кригер-Войновский, возглавивший в 1915 г. Управление железных дорог Министерства путей сообщения, отмечал, что даже «для удовлетворения обычных потребностей населения, его снабжения, поддержания нашей промышленности и торговли [имевшихся] пере-

Богомазов

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

Финансирование

Исследование
выполнено при
поддержке
Российского научного
фонда (РНФ), проект
№ 22-78-10036
«Иностранная закупка
как фактор решения
транспортных проблем
позднеимперской
России: опыт Первой
мировой войны»,
[https://rscf.ru/
project/22-78-10036/](https://rscf.ru/project/22-78-10036/)

возочных средств, конечно, хватить не могло»³. Такая же критическая ситуация возникла и с путевыми материалами. Министерству путей сообщения (МПС) необходимо было принимать срочные меры для того, чтобы российская железнодорожная сеть смогла ответить на вызовы военного времени.

Если деятельность Военного министерства по борьбе со «снарядным голодом» неоднократно становилась объектом исследований, причем первые работы по этой проблеме написаны непосредственными участниками событий⁴, то усилия МПС по борьбе с «рельсовым голодом» привлекали внимание специалистов значительно реже. Данная проблема рассматривалась в аналитических трудах, вышедших в годы войны и вскоре после ее окончания⁵, в работах по истории российских железных дорог в годы Первой мировой войны⁶, а также в работах, посвященных закупкам железнодорожного оборудования за рубежом⁷. Суммируя выводы указанных исследований, в данной статье автор надеется расширить и дополнить их за счет привлечения новых материалов из Российского государственного исторического (РГИА) и Российского государственного военно-исторического (РГВИА) архивов.

С началом войны вся сеть железных дорог 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, где было создано Управление военных сообщений при Верховном Главнокомандующем. Начальником управления являлся генерал С. А. Ронжин⁸. Остальными дорогами ведало МПС и, в частности, Управление железных дорог (УЖД), которое на тот момент возглавлял И. Н. Борисов⁹.

До Первой мировой войны потребности российских железных дорог в рельсах, скреплениях и стрелочных переводах удовлетворялись по большей части российскими предприятиями. Однако в 1913 г. отечественные железные дороги стали испытывать определенные затруднения в получении укладочных материалов вследствие недостатка на российском рынке чугуна¹⁰. В начале 1914 г. МПС вынуждено было разместить некоторые заказы на рельсы и стрелки за границей: британскому заводу *Cammell Laird & Co* было заказано 366 295 пудов рельсов, немецкому *Dortmund Union* — 180 тыс. пудов¹¹. Однако «рельсового голодания» еще не наблюдалось: первые серьезные проявления этого «недуга» обнаружили на российских железных дорогах после начала военных действий.

В дни Варшавско-Ивангородской операции при отступлении от Варшавы и Ивангорода немцы основательно разрушили железнодорожное полотно Варшавско-Венской и Привислинских железных дорог. Генерал-квартирмейстер Ставки генерал Ю. Н. Данилов, проехав по путям отступления немцев, вспоминал: «На протяжении пути [отступления] на больших участках ими [немцами] взрывались рельсы, мосты, водонапорные башни, виадуки, и притом настолько умело, что произведенные разрушения с трудом поддавались быстрому исправлению»¹². Для проведения ремонтных работ указанным дорогам потребовалось большое количество путевых материалов. Начальник военных сообщений Северо-Западного фронта генерал Д. М. Дернов телеграфировал

в УЖД, что «настоятельно необходимо все быстро исправить» и что «производятся громадные работы», но при этом «рабочих рук и материалов не хватает». В заключении он просил начальника УЖД И. Н. Борисова «доложить министру путей сообщения о необходимости принять экстренные меры»¹³. Так, для восстановительных работ на Варшавско-Венской дороге требовалось 44 версты рельсов со всеми скреплениями, 50 тыс. шпал и 120 комплектов переводных брусьев¹⁴. Привислинским дорогам требовалось рельсов на 50 верст пути¹⁵.

Острее всего дело обстояло со стрелочными переводами и крестовинами. В обычное время эти элементы верхнего строения пути медленно изнашиваются и имеют большой срок эксплуатации, поэтому хранить их в больших количествах не было необходимости. Немцы же при отступлении уничтожили практически все стрелочные переводы. Начальник Привислинских дорог А. Д. Гескет доносил в Петроград, что «неприятель, отступая, взрывал все стрелки и крестовины на главных и частью на станционных путях». Вследствие этого А. Д. Гескет запрашивал присылку 260 комплектов стрелочных переводов¹⁶. Позднее администрация Привислинских дорог запросила еще 90 комплектов для Млавского участка¹⁷, а затем еще 100 комплектов для Граевского участка и ремонта дорог на прилегающей территории Восточной Пруссии, занятой русскими войсками¹⁸. Начальник Варшавско-Венской дороги П. А. Малевинский, в свою очередь, сообщал, что на его дороге немцы при отступлении «взрывали стрелки на некоторых станциях все сплошь»¹⁹. Оценивая масштаб ремонтных работ, он сообщал в УЖД, что для первого периода восстановления дороги ему требуется «стрелок и крестовин по 500 штук»²⁰. Спустя несколько дней П. А. Малевинский телеграфировал в УЖД, что «при восстановлении линии обнаружена порча неприятелем входных стрелок на промежуточных станциях и всех стрелок на узловых станциях», а на станциях Скерневицы и Лович «взорвано около 150 стрелок», в связи с чем он просит выслать еще дополнительно 100 комплектов стрелочных переводов²¹.

Еще до получения этих запросов от Варшавско-Венской и Привислинских дорог министр путей сообщения С. В. Рухлов в своем представлении в Совет министров от 14 октября 1914 г. указывал на необходимость «в потребность текущего года заказать неотлагательно» 1041 комплект стрелочных переводов, при этом деньги у МПС имелись только на 341 комплект, а оставшиеся 700 «должны быть отнесены на кредиты, ассигнуемые на военные надобности». Причем этот заказ, требовавшийся для «усиления пропускной способности», должен был удовлетворить запросы не только фронтовых, но и некоторых тыловых дорог, в частности Омской. Весь заказ должен был быть размещен на российском рынке²². Тогда это еще представлялось возможным, хотя одно из ключевых предприятий — завод «Лильпоп, Рау и Левенштейн», располагавшийся в Варшаве и получивший заказ на 300 стрелок, — уже испытывало трудности, вызванные военным временем: заводу, как и всему Царству Польскому, с августа 1914 г. остро не хватало угля, и был даже риск его полной остановки²³.

Этот значительный, казалось бы, заказ не мог решить проблем с нехваткой стрелок, ведь, как отмечалось выше, только на восстановительные и ремонтные работы на Варшавско-Венской и Привислинских дорогах в октябре 1914 г. тре-

бывалось израсходовать почти столько же стрелочных переводов, сколько было заказано. Необходимые для ремонтных работ на этих дорогах рельсы и стрелки УЖД собирало из запасов, имевшихся на тыловых дорогах. Например, рельсы, скрепления и переводные брусья для Привислинских были взяты с Либаво-Роменской, Александровской, Риго-Орловской и Николаевской дорог²⁴, стрелки — с Юго-Восточных²⁵. Всего к 31 октября 1914 г. УЖД передало: на Привислинские дороги — 200 верст рельсов и 500 комплектов стрелочных переводов разных типов; на Варшавско-Венскую — 28 верст рельсов, 50 тыс. шпал, 120 комплектов переводных брусьев и 500 стрелочных переводов разных типов. Кроме того, потребовалось отправлять материалы и на Северо-Западные дороги: на них выпала особая нагрузка в дни Восточно-Прусской операции; к тому же в их ведении находились прилегавшие участки прусских железных дорог на территориях, занятых русскими войсками. К 31 октября 1914 г. УЖД передало Северо-Западным дорогам 50 верст рельсов со скреплениями и 50 комплектов стрелок²⁶. Таким образом, к началу ноября 1914 г. УЖД отправило только этим трем дорогам 1050 комплектов стрелочных переводов и 278 верст рельсов. При этом надо иметь в виду, что путевые материалы требовались и для других дорог, располагавшихся на фронте или рядом с ним, а также для восстановления железных дорог на отвоеванной у врага территории Галиции²⁷. Всего же к 1 июля 1915 г. на фронт с тыловых дорог было отправлено 878 верст рельсов, 679 400 пудов скреплений и 2975 стрелочных переводов²⁸.

Учитывая такой большой расход путевых материалов, уже 31 октября 1914 г. УЖД считало необходимым немедленно заказать еще 1600 комплектов стрелок, 680 верст рельсов (около 3 млн пудов) и скрепления к ним²⁹. Разместить этот заказ целиком на российских предприятиях было практически невозможно. Становилось очевидно, что война затягивается и что потребности военного времени как в путевых материалах, так и в подвижном составе сильно превышают возможности российских предприятий. В мае 1915 г. УЖД уведомило Ставку, что «запасы как на дорогах, так и на заводах близки к истощению»³⁰.

В этих условиях военное и политическое руководство страны вынуждено было пойти на закупки всего необходимого за границей, и с 1915 г. заказы для нужд российских железных дорог стали выдаваться иностранным предприятиям. К тому же события 1915 г. еще более увеличили потребности железных дорог в путевых материалах: на сеть легли дополнительные колоссальные нагрузки в виде эвакуационных перевозок, а производственных мощностей стало меньше, ведь после Великого отступления Россия потеряла всю промышленность Царства Польского, включая расположенные там чугунолитейные и рельсопрокатные заводы.

18 июня 1915 г. МПС внесло в Совет министров представление о необходимости заказать «сверхсметно» 17 млн пудов рельсов со скреплениями (3974 версты пути) и 2150 комплектов стрелок. Российские предприятия могли изготовить только 7 млн пудов рельсов, а остальные 10 млн предполагалось заказать за границей. 23 июня 1915 г. Совет министров одобрил это ходатайство, выделив МПС кредит в 34 147 920 руб. Решение было утверждено Николаем II 4 июля 1915 г.³¹

Однако параллельно с этим начальник штаба Верховного Главнокомандующего генерал Н. Н. Янушкевич в личном письме на имя министра путей сообщения С. В. Рухлова от 1 июня 1915 г. указывал, что имеется «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». При этом генерал Янушкевич отмечал: «Опыт минувших месяцев войны показал, что неприятель при отступлении и освобождении как своих, как 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». Учитывая то обстоятельство, что «рассчитывать на возможность получения рельсов, скреплений и стрелок с отечественных металлургических заводов нельзя, так как производительность их совершенно исчерпана уже выданными заказами», начальник штаба Верховного Главнокомандующего просил заказать за границей 4200 верст рельсов со скреплениями и стрелочными переломами, необходимых для нужд фронта до конца 1915 г.³²

Рассмотрев эту просьбу Ставки и сочтя, что часть затребованного для нужд фронта количества рельсов уже учтена в первом заказе (одобренном Советом министров 23 июня 1915 г.), МПС снизило запрашиваемый объем до 3000 верст рельсов — примерно 13 134 000 пудов. Из них 5 млн пудов представлялось возможным произвести на российских предприятиях, а об оставшихся 8 134 000 пудов рельсов говорилось, что МПС «будет всемерно стремиться заказать [их] также в России», но при этом ведомство испрашивало у Совета министров право «заказа их за границей в случае надобности». Всего на эти цели МПС просило кредит в 27 092 160 руб.³³ Однако предложение выдачи МПС еще одного кредита и вероятное размещение большей его части за рубежом встретило сопротивление Министерства финансов и Государственного контроля, которые считали, 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 приобретать местную валюту»³⁴. В итоге 9 августа 1915 г. Совет министров согласился ассигновать МПС дополнительно 27 064 600 руб. на покупку рельсов со скреплениями, но не дал разрешения размещать эти заказы за рубежом³⁵.

К сожалению, надежды правительства на способность российских предприятий поставить фронту все нужные ему путевые материалы не оправдались. Если заказы по кредиту от 23 июня 1915 г. были размещены и реализованы российскими и иностранными предприятиями, то из второго кредита к маю 1917 г. российским заводам было заказано только 3 115 322 пудов рельсов, т. е. менее четверти от того, что просила Ставка³⁶. В 1916 г. правительство все-таки согласилось разместить в США еще один контракт на путевые материалы, причем в полтора раза больше первого, однако время было потеряно: большая часть заказанных в июне 1916 г. рельсов и скреплений прибыла в Россию уже после Февральской революции³⁷.

Таким образом, с середины 1915 г. нехватка путевых материалов становится одной из главных проблем российских железных дорог, причем в первую очередь фронтовых. 16 сентября 1915 г. генерал М. В. Алексеев, новый начальник штаба Верховного Главнокомандующего, телеграфировал военному министру генералу А. А. Поливанову о «затруднительном положении, в котором в настоящее время находятся железные дороги театра военных действий вследствие недостатка в рельсах и скреплениях». Генерал Алексеев отмечал, что из-за «недостатка в рельсах и скреплениях все время задерживаются самые неотложные и срочные работы по усилению дорог Полевого управления и что подлежащие начальники военных сообщений поставлены в крайне затруднительное положение при разрешении вопросов, связанных с удовлетворением настоятельных просьб Министерства путей сообщения о сокращении предъявленных ими требований на указанные материалы, так как подобные сокращения совершенно нарушают все предположения об усилении существующих и укладке новых железнодорожных линий на театре военных действий»³⁸. Указывая на «громадную потребность в рельсах и скреплениях для восстановления железнодорожных линий, разрушенных неприятелем», начальник штаба Верховного Главнокомандующего «категорически» заявлял, что не считает возможным сократить обозначенный его предшественником генералом Янушкевичем заказ в 13 134 000 пудов рельсов или продлить сроки его выполнения. Свою телеграмму генерал Алексеев заканчивал просьбой «наметить теперь же на Востоке какие-нибудь линии, с которых по первому требованию путевые материалы могут быть сняты и отправлены на театр военных действий»³⁹. Военный министр генерал Поливанов 21 сентября 1915 г. передал этот запрос товарищу министра путей сообщения П. Н. Думитрашко, заметив, что он «вполне разделяет мнение генерала от инфантерии Алексеева о необходимости обеспечить железную дорогу театра военных действий необходимыми укладочными материалами»⁴⁰.

В этих условиях выбора не оставалось, и УЖД пришлось прибегнуть к чрезвычайной мере, о которой просил генерал Алексеев, — к снятию путевых материалов с тыловых дорог. Осенью 1914 г. в условиях описанного выше дефицита стрелок УЖД уже обращалось к подобному средству: 29 октября 1914 г. десяти казенным железным дорогам было приказано снять «с мало действующих путей без ущерба для нужд движения» до 50 «полных комплектов стрелок и крестовин с промежуточными рельсами и скреплениями» (каждой дороге), причем снятые комплекты должны были быть «разобраны, запакованы и храниться в пунктах, наиболее удобных для быстрой отправки по получении о том указаний»⁴¹. Таким образом было получено 595 комплектов стрелочных переводов⁴². Однако теперь речь шла не только о стрелках, но и о рельсах и скреплениях к ним.

13 октября 1915 г. «ввиду затруднительного положения, в котором находятся в настоящее время железные дороги театра военных действий вследствие недостатка в рельсах и скреплениях», УЖД приказало двенадцати тыловым дорогам «срочно выяснить, какие участки могли бы быть разобраны в случае надобности и сколько верст пути можно получить при их разборке»⁴³.

Распоряжение было отправлено восьми казенным (Забайкальской, Закавказским, Московско-Курской, Пермской, Самаро-Златоустовской, Средне-Азиатской, Сызрано-Вяземской и Ташкентской) и четырьмя частным (Владикавказской, Московско-Казанской, Рязано-Уральской и Юго-Восточным) дорогам.

Администрации восьми дорог — Юго-Восточных, Самаро-Златоустовской, Закавказских, Пермской, Московско-Казанской, Московско-Курской, Сызрано-Вяземской и Рязано-Уральской — ответили, что участков, которые можно было бы разобрать для нужд фронта, у них не имеется. Так, заместитель управляющего Юго-Восточными дорогами К. Ф. Сушкевич писал, что «прекратить движение на боковых ветвях не представляется возможным вследствие погрузки продовольственных грузов, а на магистралях — вследствие их транзитного значения не только в целях обслуживания фронта и тыла действующей армии, но и в целях поддержания более или менее нормальной жизни страны»⁴⁴. Начальник Пермской дороги А. Н. Тихомиров сообщал, что, «использовав все имеющиеся на дороге запасы и разобрав уже все запасные пути, какие только можно было, без риска нарушить правильность движения на дороге, Пермская ж. д. не может указать ни одного своего участка, с коего можно было бы снять рельсы и скрепления»⁴⁵. Заместитель управляющего Московско-Казанской дороги П. И. Красовский писал, что «разобрать какие-либо пути не представляется возможным, так как в настоящее время все без исключения участки и ветви работают с перенапряжением, благодаря чему является даже надобность в усилении пропускной способности некоторых участков»⁴⁶. Правление Общества Рязано-Уральской дороги, дав в рапорте подробную характеристику одиннадцати своим второстепенным линиям, делало итоговый вывод: «Признавая важное значение перечисленных выше ветвей, характеризующихся главным образом обслуживанием хлебных районов, и имея ввиду, что со всеми этими ветвями, существующими уже 20 лет, тесно таким образом связан весь хозяйственный уклад тяготеющих к ним обширных районов, Правление общества затрудняется наметить какую-либо из них для разборки без нарушения существенных интересов как государственного, так и общественного значения»⁴⁷. Управление Московско-Курской, Нижегородской и Муромской дорогами в своем ответе указывало, что «в связи с усилением деятельности дорог, вызванным условиями военного времени, произвести разборку путей для отправки укладочного материала на театр военных действий не представляется возможным»⁴⁸.

Только три казенные дороги — Забайкальская, Ташкентская и Средне-Азиатская — сообщили, что могут дать некоторое количество путевого материала. Начальник Забайкальской дороги Н. С. Зурабов писал, что «ввиду магистрального значения дороги и отсутствия боковых линий второстепенного значения участков, где бы могли быть разобраны пути, не имеется», однако «может быть разобрано карьерных путей 13 верст и получено от сплошной смены легкого типа в текущем году 17 верст; всего 30 верст легкого типа может быть выслано дорогой по требованию»⁴⁹. Заместитель начальника Ташкентской дороги И. М. Сильвестров телеграфировал, что «от разборки на станциях и разъездах дороги некоторых второстепенных путей для военных надобностей

может получиться» 27,49 верст рельсов⁵⁰. Начальник Средне-Азиатской дороги Б. Н. Окунев доложил, что «из числа путей, лежащих на станциях, коммерческих разъездах и в карьерах, представляется возможным без всякого ущерба для дороги временно разобрать 21 версту путей» и еще 29 верст путей на воинских разъездах, «если не встретится каких-либо возражений со стороны военного ведомства», т. е. всего 50 верст⁵¹. Впоследствии, в июне 1916 г., Б. Н. Окунев доложил, что «ввиду получения от военного ведомства согласия представляется возможным разобрать, помимо указанных в рапорте 50 верст пути, еще около 15 верст на Мургабской ветви»⁵². Только частная Владикавказская железная дорога не дала ответа⁵³.

Таким образом, к январю 1916 г. выяснилось, что на запрашиваемых дорогах от разборки второстепенных и малодейственных путей УЖД может получить в лучшем случае немногим более 107 верст рельсов (плюс 15 верст, данные о которых пришли позднее от Средне-Азиатской дороги)⁵⁴. Этого было совершенно недостаточно, учитывая, что Ставка запрашивала 3000 верст (с учетом заказов, выданных российским предприятиям, Ставка до конца 1915 г. хотела получить около 2250 верст рельсов).

21 января 1916 г. УЖД разослало аналогичное требование шестнадцати оставшимся тыловым железным дорогам: четырем казенным — Омской, Томской, Северным и Южным; двенадцати частным — Армавир-Туапсинской, Богословской, Белгород-Сумской, Волго-Бугульминской, Ейской, Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Киево-Воронежской, Северо-Донецкой, Токмакской, Троицкой, Алтайской и Ферганской. УЖД сообщало администрациям дорог, что «на случай непредвиденных замешательств в своевременной поставке укладочного материала для линий фронта признано необходимым наметить на дорогах тыла теперь же те малодейственные пути и стрелки, которые без вреда для пропускной способности могли бы быть разобраны для доставки на фронт рельсов со скреплениями и стрелочных переводов при экстренном требовании Управления путей сообщения при штабе Верховного Главнокомандующего». Поэтому УЖД просило сообщить, какие участки, «а также станционные, разъездные, карьерные и пр. пути в случае упомянутого экстренного требования могли бы быть разобраны без вреда для обороны страны»⁵⁵. 22 февраля 1916 г. точно такое же распоряжение было отменно послано Екатеринбургской железной дороге⁵⁶.

Пять дорог, все частные, сообщили о том, что не могут разобрать ни версты: Волго-Бугульминская, Белгород-Сумская, Токмакская, Алтайская и Туапсинская. Так, управляющий Волго-Бугульминской дорогой Е. А. Сокович сообщал, что дорога «уже в настоящее время располагает лишь самым необходимым, а местами ввиду незаконченности работ по усилению даже и не вполне достаточным количеством путей и стрелок, и потому, принимая вместе с тем во внимание предстоящее летом текущего года с окончанием постройки моста через р. Волгу открытие сквозного движения на дороге, не представляется возможным отнести какие-либо из имеющихся на дороге путей к разряду малодейственных и могущих быть разобранными»⁵⁷. Управляющий Токмакской дороги Л. В. Пржецлавский доносил, что при постройке дороги были «уложены

лишь самые необходимые пути», причем расчетная нагрузка учитывала только две пары поездов в сутки, тогда как «на дороге обращается постоянно до шести пар поездов, а поэтому все станционные пути, как разъездные, так и запасные, крайне необходимы для дороги, и ни один из них не может быть разобран без ущерба для работы дороги»⁵⁸. Управляющий Белгород-Сумской дорогой Е. Г. Серебряков телеграфировал, что «избытка укладочных материалов нет, наоборот, ощущается недостаток»⁵⁹. Управление Алтайской железной дороги сообщило, что «малодеятельных участков, которые могли бы быть разобраны, не имеется и пропускная способность дороги использована целиком одними лишь требованиями на перевозки, предъявленными военным ведомством и ведомством землеустройства. Более того, управление Алтайской дороги само просило УЖД прислать путевые материалы с Томской или какой-нибудь другой соседней дороги «для окончания работ по сооружению изоляционно-пропускного пункта в Семипалатинске и холодильника в Барнауле»⁶⁰.

Еще три частные дороги — Ейская, Богословская и Троицкая — сообщили, что также не имеют возможности разбирать пути, однако могут дать стрелки: 29, 2 и 8 комплектов соответственно⁶¹. Наконец, пять дорог доложили, что могут разобрать некоторые пути: казенные Омская, Томская и Екатерининская; частные Ферганская и Северо-Донецкая. Управляющий Ферганской дорогой Н. А. Колобов докладывал, что «в случае экстренного требования могут быть разобраны только станционные пути на разъездах Собирджан и Иессен», всего около 20 верст, и 4 стрелки⁶². Управляющий Северо-Донецкой дорогой М. Л. Семков-Савойский телеграфировал, что может разобрать 2 версты пути и 5 стрелок к ним⁶³. Начальник Томской дороги Н. В. Козырев сообщил, что может снять до 14 верст рельсов со скреплениями, однако большая часть этих путевых материалов «находится в карьерных путях» и разборка их «с доставкой к местам погрузки и укупоркой потребует значительного промежутка времени», поэтому «желательно приступить к упомянутым работам немедленно». В заключение Н. В. Козырев указывал: «стоимость этих работ определилась в 3400 руб., каковую за неимением в моем распоряжении соответствующего кредита и прошу перевести»⁶⁴. Начальник Омской дороги Л. А. Устругов доносил, что «без ущерба для пропускной способности дороги может быть разобрано всего 12,63 верст путей»⁶⁵. Наконец, заместитель начальника Екатерининской дороги А. С. Гутовский рапортом сообщал, что дорога может разобрать немногим более 35 верст путей. Однако он подчеркивал, что «на дороге ощущается большой недостаток в укладочных материалах», поэтому просил «в случае распоряжения о разборке перечисленных путей разрешить израсходовать полученный от разборки материал для нужд самой Екатерининской железной дороги, не отсылая такого на дороги фронта»⁶⁶. От Северных, Южных и Московско-Киево-Воронежской железных дорог, а также от Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской дороги ответов, по всей видимости, не было получено.

Таким образом, по итогам второго запроса УЖД в лучшем случае могло рассчитывать еще на 83 версты. Всего с учетом первого запроса УЖД могло бы получить от разборки второстепенных и малодеятельных путей на тыловых

дорогах около 205 верст рельсов, что и близко не соответствовало запросам Ставки. Более того, рельсы и скрепления, которые могли быть разобраны, были разных типов.

Между тем Ставка настоятельно требовала присылки путевых материалов, причем чем дальше продолжалась война, тем большее их количество было нужно для фронта. 21 марта 1916 г. начальник Управления путей сообщения Главного управления военных сообщений Ставки Г. О. Паукер доводил до сведения УЖД, что «для восстановления и развития дорог фронта» требуется 4500 верст рельсов со скреплениями. Несмотря на то, что УЖД назначило на фронт 1380 верст, в реальности их них дошло только 400. В заключение Г. О. Паукер указывал на то, что «производительность русских заводов по прокатке рельсов в настоящее время не более 300 верст в месяц» и что «доставка американских рельс из Владивостока является недостаточно обеспеченной», поэтому просил уже не просто «наметить», а прямо «сообщить, какие линии, ветви, вторые пути и парки путей и в каком количестве, и в какой постепенности могут быть разобраны на дорогах тыла в случае экстренной надобности в укладочных материалах без особого ущерба для эксплуатации и для предприятий, работающих на оборону»⁶⁷.

Таким образом, МПС ничего не оставалось, как приступить к разборке путей. 18–19 апреля 1916 г. при УЖД состоялось «совещание по выяснению количества рельсов со скреплениями, требующихся для работ казенных и частных железных дорог фронта и тыла в 1916 г. и в начале 1917 г.». Это совещание постановило приступить к разбору путей на тех дорогах, которые доложили о наличии такой возможности⁶⁸. 25 мая 1916 г. УЖД приказало Томской, Ташкентской, Забайкальской и Средне-Азиатской казенным железным дорогам «безотлагательно приступить к разборке путей». Снятые рельсы «по возможности с полным комплектом скреплений» должны были «храниться в месте, удобном для погрузки, и при первом требовании отправлены»⁶⁹. Эта мера давала чуть более 121 версты рельсов. Материалы со Средне-Азиатской и Ташкентской дорог (всего немногим более 57 верст) уже в июне 1916 г. были отправлены на Николаевскую железную дорогу «для производства срочных работ»⁷⁰, а также на Самаро-Златоустовскую дорогу «для устройства пристанских ветвей и путей при Безымянских мастерских»⁷¹. Остальные материалы должны были быть отправлены позднее на Николаевскую или на Северные дороги «в зависимости от того, на какой из дорог потребуется производство более срочных работ»⁷². Конечно, общее количество полученных рельсов не соответствовало потребностям военного времени. В телеграмме помощника начальника УЖД В. П. Рейслера от 2 июня 1916 г. в Управление Китайско-Восточной железной дороги отмечалось, что «ввиду крайнего недостатка в рельсах министерством предприняты шаги по разборке вторых путей и некоторых однопутных линий эксплуатируемых дорог, а также строящихся линий», но «полученное от разборки количество рельсов оказывается недостаточным для данного момента»⁷³.

УЖД пришлось обратиться даже к расположенной далеко на востоке Китайско-Восточной железной дороге с просьбой «срочно телеграфировать, какие лесные ветви и другие [участки] на Восточно-Китайской (так в тексте. — Н. Б.)

дороге могли бы быть разобраны в первую очередь для получения двухсот верст пути рельсов и скреплений»⁷⁴. Правление Общества КВЖД в ответ сообщило, что считает «невозможным заимствование рельсов с Китайской Восточной ж. д. для нужд Министерства путей сообщения». Указывалось, что «разборка лесных веток невозможна, потому что они служат для снабжения дороги топливом», а «сокращение станционных путей затруднило бы движение». Правление также сообщало, что оно уже вынуждено было предоставить из своих запасов более 87 тыс. пудов рельсов и 81 стрелочный перевод «для укладки выгрузочных и сборочных путей» во Владивостоке и для организации Владивостокских временных мастерских⁷⁵.

Не получив сколько-нибудь значимого запаса в путевых материалах по запросам о разборке второстепенных путей на тыловых дорогах, УЖД должно было изыскивать другие возможности и вынужденно пошло на чрезвычайный шаг. 8 мая 1916 г. УЖД разослало циркуляр всем начальникам казенных железных дорог, в котором просило представить следующие сведения: 1) сколько можно снять старых годных для станционных путей рельсов «с заборов, надолбов, коновязей и других подобных сооружений»; 2) сколько можно получить таких же годных рельсов за счет снятия охранных рельсов с мостов; 3) «какой потребуется приблизительно кредит для замены этих рельсов деревом»⁷⁶. До конца 1916 г. на данный запрос были получены ответы от начальников шестнадцати дорог. Отказом ответил только начальник Юго-Западных дорог В. П. Шмит, который писал: «Рельсы, примененные для устройства коновязей, заборов и охранных приспособлений на мостах, относятся к категории не годных для укладки в путь даже на станционных путях. Даже в случае возможности выбрать отдельные более пригодные рельсы или части их по обрезке и выправке полагаю, что полученный запас окажется ничтожным по сравнению с работой, необходимой на разработку устройств сортировки и выправки рельсов»⁷⁷. Начальник Полесских дорог С. В. Моисеев рапортовал, что «может быть снято с заборов, надолбов, коновязей и других сооружений до 10 тыс. погонных саженей старых рельсов длиной 20 и более футов, хотя и сильно изношенных, но в случае крайней нужды могущих быть допущенными к укладке в станционные, карьерные и рабочие пути»⁷⁸. Начальник Баскунчакской дороги А. Н. Якубов сообщал, что может снять только около полуверсты пути рельсов со станции Владимирская Пристань, «но в настоящее время они находятся под водой вследствие разлива р. Волги»⁷⁹. Сведения о количестве рельсов, которые могли бы быть получены от казенных железных дорог по запросу УЖД от 8 мая 1916 г., представлены в таблице.

Таким образом, снятие на казенных дорогах хоть сколько-нибудь годных рельсов «с заборов, надолбов, коновязей и других подобных сооружений» и контррельсов с мостов могло дать около 215 верст рельсов, причем плохого качества. Эта мера, конечно, не могла серьезно помочь в удовлетворении требований Ставки, но при этом требовала кредита как минимум в 382 тыс. руб. Тем не менее острая нехватка путевого материала вынудила УЖД пойти на отчаянный шаг, разрешавший снятие таких рельсов и укладку их в путь. 1 февраля 1917 г. УЖД разослало «временное циркулярное распоряжение» всем российским

**Сведения от начальников казенных железных дорог,
предоставленные на основании запроса УЖД от 8 мая 1916 г.**

Железные дороги	Количество рельсов, версты	Требующийся кредит, руб.
Забайкальская	19	40 000
Юго-Западные	—	—
Баскунчакская	0,5	—
Екатерининская	>17,4	15 000
Закавказские	>30,77	21 680
Пермская	6,22	10 000
Самаро-Златоустовская	>8,86	7600
Омская	8,28	21 460
Ташкентская	7,48	13 220
Южные	18	24 100
Северо-Западные	32	60 000
Томская	20	24 000
Полесские	30,8	36 000
Северные	8,8	19 000
Средне-Азиатская	1	3500
Либаво-Роменская	5,65	—
Всего	>214,76	382 240

Составлено по: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 102. Л. 56, 58, 71–72, 76–80, 83, 95, 98, 107, 113, 117, 131, 155.

железным дорогам: «Ввиду ощущаемого в настоящее время недостатка в рельсах Управление жел. дорог предоставляет Вам в случае крайней потребности в рельсах для укладки малодейственных путей снимать старые годные для станционных путей рельсы длиной 20 и более футов с заборов, надолбов, коновязей и других подобных сооружений, а также охранные рельсы с мостов». Отмечалось, что мосты с отверстием более пяти сажень разрешается оставлять вовсе «без охранных приспособлений», а на более крупных мостах «могут быть оставлены охранные брусья лишь на устоях, а где на таковых имеются рельсы, то эти последние могут быть заменены брусьями, если имеются в наличии или имеется возможность получить скрепления для снимаемых рельсов»⁸⁰.

Несмотря на то, что этот временный циркуляр только разрешал снимать такие рельсы, но не требовал этого, острая нужда в укладочных материалах быстро заставила УЖД перейти от слов к делу. Однако случилось это уже после

Февральской революции. 15 апреля 1917 г. товарищ министра путей сообщения Л. А. Устругов предложил Николаевской железной дороге «неотлагательно разобрать» рельсы с «надолбов, изгороди и других подобных сооружений», после чего «полученные материалы рассортировать, подготовить к отправке»⁸¹. 24 апреля 1917 г. распоряжение «разобрать все без исключения» рельсы с заборов, надолбов и коновязей, «рассортировать их по типам, сложить вместе со скреплениями в местах, удобных для погрузки по первому требованию», было телеграфировано еще пяти казенным железным дорогам — Южным, Екатерининской, Московско-Курской, Северным, Сызрано-Вяземской⁸². Однако к августу 1917 г. только Южные дороги выполнили данное распоряжение: было снято 20 407 пудов рельсов без скреплений, и все они были направлены по требованию Ставки на Юго-Западные железные дороги для устройства Городницкой лесовозной ветви⁸³. Северные дороги сообщили, что «собирают сведения»⁸⁴. Московско-Курская дорога 17 мая 1917 г. донесла, что «большая часть рельсов с разного рода сооружений там, где это предусматривалось возможным, уже снята и употреблена на укладку путей», а поскольку «стоимость дерева и рабочей силы в настоящее время возросла в значительной степени», начальник дороги просил «разрешить ему не снимать более рельсов, которых к тому же только незначительное количество»⁸⁵. Начальник Николаевской дороги сообщил, что может снять рельсов только на 10,2 верст⁸⁶. Две железные дороги, Екатерининская и Сызрано-Вяземская, не ответили вовсе, хотя УЖД повторно запрашивало у них сведения о снятии рельсов⁸⁷. Помощник начальника УЖД В. П. Рейслер в своем докладе Л. А. Устругову от 3 августа 1917 г. просил указаний, стоит ли и дальше требовать от этих дорог «производства разборки с надолбов, изгородей, коновязей и проч. рельсов, имея в виду, что стоимость такой разборки вместе с заменой рельсов деревом потребует значительных расходов, а также заказа рельсовых скреплений разных старых типов, что... сопряжено с большими затруднениями»⁸⁸. Л. А. Устругов разрешил «временно отложить разборку» только на Николаевской железной дороге⁸⁹.

Интересно, что совсем недавно Л. А. Устругов, будучи в должности начальника Омских железных дорог, вынужден был отвечать на запрос УЖД о возможности разобрать второстепенные линии или малодейательные участки. Тогда он, как было показано выше, на всей Омской железной дороге смог найти для разборки только 12,63 верст. Однако дефицит рельсов к концу 1917 г. был настолько острым, что именно Л. А. Устругов, прекрасно знавший сложную обстановку на местах, уже в должности товарища министра путей сообщения инициировал в апреле 1917 г. снятие рельсов с заборов, надолбов, коновязей и контррельсов с мостов.

Таким образом, приходится констатировать, что отказ Совета министров в 1915 г. разместить второй большой заказ на путевые материалы за границей имел самые серьезные последствия для российских железных дорог, причем в первую очередь для дорог, расположенных в районе театра военных действий. Если в первый год войны еще удавалось удовлетворять запросы фронтовых дорог в рельсах, скреплениях и стрелках, увеличив заказы российским заводам, а также за счет запасов, имевшихся в тылу, то с лета 1915 г. обнаружи-

вается серьезный дефицит путевых материалов. Несмотря на надежды правительства, российские предприятия не могли производить их в том количестве, какое требовалось в условиях мировой войны. А заказ, размещенный все же в США в июне 1916 г., не успел прийти в Россию до Февральской революции. УЖД пыталось бороться с дефицитом чрезвычайными мерами — сначала разборкой второстепенных и малодейственных линий на тыловых железных дорогах, а затем снятием рельсов с надолбов, изгородей, коновязей и контррельсов с мостов. Однако эти меры, ухудшая общее состояние российских железных дорог, не давали нужного эффекта. Из ответов администраций дорог хорошо видно, что на местах также испытывали серьезные проблемы с укладочным материалом и неохотно отдавали его для фронта. Более того, в условиях возросших нагрузок на железнодорожную сеть администрации дорог не желали разбирать свои пути, поскольку осуществляли значимые перевозки даже по «второстепенным и малодейственным» линиям; а в тех редких случаях, когда все же соглашались снять рельсы, — разбирались лишь некоторые карьерные и станционные пути и некоторые разъезды. В итоге УЖД смогло собрать лишь небольшое количество путевого материала, которого было достаточно только для решения небольших задач вроде устройства Безымянских мастерских или Городницкой лесовозной ветви. Не получив нужного количества рельсов при помощи этих методов, МПС в конце концов пришло к выводу о том, что необходимо разбирать не только «второстепенные и малодейственные», но и более загруженные линии. 13 октября 1917 г. руководитель Технического управления железных дорог В. Н. Ванифантьев разослал начальникам казенных и частных дорог циркуляр, в котором отмечал, что «потребность рельсов теперь и в 1918 г. не может быть покрыта рельсами, поступающими с заводов и из-за границы», поэтому просил «срочно телеграфировать, какое количество путей в случае крайней необходимости может быть разобрано»⁹⁰. Но времени на решение проблемы с путевыми материалами уже не осталось.

¹ Маниковский А. А. Боевое снабжение русской армии в мировую войну / перераб. и доп. В. З. Барсуков. 3-е изд. М., 1937. С. 619.

² Там же. Важно подчеркнуть, что это было характерно и для остальных государств. Маргарет Макмиллан отмечает, что «к 1914 г. в Европе не была произведена сколько-нибудь серьезная подготовка к длительной войне — как в отношении создания военных запасов, так и в отношении перевода экономики на военные рельсы» (Макмиллан М. Война, которая покончила с миром. Кто и почему развязал Первую мировую. М., 2016. С. 365).

³ Кригер-Войновский Э. Д., Спроге В. Э. Записки инженера: воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999. С. 45–46. (Всерос. мемуарная библиотека. Сер. «Наше недавнее»; вып. 4).

⁴ См., например: Залюбовский А. П. Снабжение русской армии в Великую войну ружьями, пулеметами, револьверами и патронами к ним. Белград, 1936; Маниковский А. А. Боевое снабжение русской армии...; Головин Н. Н. Военные усилия России в мировой войне. Жуковский; М., 2001; и др.

⁵ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Ч. 1–2. Пг., 1916; Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925; и др.

⁶ Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. 1948. Т. 26. С. 3–64;

Сенин А. С.: 1) Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о «расстройстве транспорта» // Труды по россиеведению: сб. науч. тр. / гл. ред. И. И. Глебова. Вып. 1. М., 2009. С. 237–269; 2) Министерство путей сообщения в 1917 году. М., 2009; 3) Железнодорожный транспорт в России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009; *Heywood A. J. Imperial Russia's Railways at War, 1914–17: Challenges, Results, Costs, and Legacy // Russia's Home Front in War and Revolution, 1914–22. Book 3: National Disintegration and Reintegration / eds C. Read, P. Waldron and A. Lindenmeyr. Bloomington, 2018. P. 65–92; и др.*

⁷ *Rielage D. C. Russian Supply Efforts in America during the First World War. Jefferson, 2002; Heywood A. J. Russia's Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment // Journal of European Economic History. Vol. 21, iss. 1. 2003. P. 77–108; и др.*

⁸ Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 2004. Оп. 1. Д. 1. Л. 1; *Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928. С. 33.*

⁹ В литературе можно встретить разные наименования этого разделения: «восточный» и «западный» районы; фронтовые и тыловые железные дороги.

¹⁰ Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1916. № 8. С. 150 (разд. «Разные сведения»).

¹¹ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 273. Оп. 6. Д. 96. Л. 1–5. Эти рельсы предназначались для текущей работы на железных дорогах, в первую очередь для сплошной смены. Но министерством также ставилась цель «выявления сравнительных результатов службы русских и заграничных рельсов и выяснения на основании сих результатов необходимых изменений в действующие ныне русские технические условия на поставку рельсов или в самый процесс изготовления их» (см.: Там же. Л. 16). Интересно, что из 936 комплектов стрелочных переводов, заказанных немецкому заводу *Dortmund Union*, до начала военных действий в Либаву успели доставить только 745, причем 150 из них были затоплены в Либавском порту (см.: Там же. Д. 97. Л. 41).

¹² *Дашков Ю. Н. Россия в мировой войне 1914–1915 гг. Берлин, 1924. С. 220. Подробнее о разрушениях см.: Богомазов Н. И. Варшавско-Венская дорога в условиях военных действий на русском фронте (лето — осень 1914 года) // Новейшая история России. 2020. Т. 10, № 2. С. 274–296.*

¹³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 55.

¹⁴ Там же. Л. 63.

¹⁵ Там же. Л. 67.

¹⁶ Там же. Л. 45.

¹⁷ Там же. Л. 67.

¹⁸ Там же. Л. 76.

¹⁹ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 217.

²⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 63.

²¹ Там же. Л. 62.

²² Там же. Л. 41–42.

²³ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 20. Л. 119. О проблемах с углем в Варшаве см.: *Blobaum R. A Minor Apocalypse: Warsaw During the First World War. Ithaca, 2017.*

²⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 75, 87–90.

²⁵ Там же. Л. 92.

²⁶ Там же. Л. 105–108.

²⁷ См. об этом: *Богомазов Н. И. Организация русского Управления железных дорог Галиции (сентябрь 1914 — февраль 1915 г.) // Русин. 2020. № 61. С. 91–110.*

²⁸ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Ч. 2. С. 112.

²⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 105–108.

³⁰ Там же. Д. 101. Л. 1.

³¹ Там же. Л. 6.

³² Там же. Д. 1–2.

³³ Там же. Л. 6–7.

³⁴ Там же. Л. 18.

³⁵ Там же. Л. 42б — 42в. Подробнее об этом см.: *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.

³⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 101. Л. 60.

³⁷ *Heywood A. J.* *Foreign Supply Policy in World War I...* P. 84.

³⁸ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 101. Л. 48.

³⁹ Там же.

⁴⁰ Там же. Л. 48–49.

⁴¹ Там же. Д. 97. Л. 97. Распоряжение было отдано Риго-Орловской, Ташкентской, Либаво-Роменской, Томской, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Московско-Курской, Александровской, Екатерининской и Южным железным дорогам.

⁴² Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Ч. 2. С. 113.

⁴³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 102. Л. 1.

⁴⁴ Там же. Л. 2.

⁴⁵ Там же. Л. 5.

⁴⁶ Там же. Л. 6.

⁴⁷ Там же. Л. 8–10.

⁴⁸ Там же. Л. 17.

⁴⁹ Там же. С. 7.

⁵⁰ Там же. Л. 12.

⁵¹ Там же. Л. 20.

⁵² Там же. Л. 82.

⁵³ Там же. Л. 8. Заместитель управляющего дорогой Э. И. Окерблом доложил в УЖД, что ответ «последует непосредственно от Правления Общества Владикавказской железной дороги». 27 января 1916 г. УЖД отделило запросило эти данные уже непосредственно у Правления (см.: Там же. Л. 23). Однако автору не удалось найти ответ Правления Общества Владикавказской дороги в материалах УЖД. Сохранилась только телеграмма Э. И. Окерблома в УЖД от 27 июля 1916 г., в которой упоминается наличие некоего рапорта от 13 июня 1916 г., при этом самого рапорта нет. Интересно, что в этой телеграмме Э. И. Окерблома также сообщает: «Вследствие не поступления до сего времени на дорогу рельсов типа III-а, заказанных “Русскому Провидансу”, Новороссийскому и Керченскому заводам, и необходимости продолжать весьма срочные и спешные работы по удлинению путей на станциях и разъездах на участке Баладжары — Гудермес и по устройству дополнительных путей на ст<анциях> Гудермес и Минеральные Воды, по требованию военного ведомства мною сделано распоряжение о разборке части путей на ст<анции> Новороссийск, уложенных на означенной станции для усиления ее приемо-отправочной способности до 1000 вагонов» (Там же. Л. 108).

⁵⁴ Там же. Л. 24–25.

⁵⁵ Там же. Л. 22.

⁵⁶ Там же. Л. 30.

⁵⁷ Там же. Л. 26.

⁵⁸ Там же. Л. 31. Токмакская железная дорога была введена в эксплуатацию накануне Первой мировой войны (см.: *Сенин А. С.* Развитие транспортной системы Новороссии и Крыма накануне и во время Первой мировой войны // *Новый исторический вестник*. 2016. № 3 (49). С. 71).

⁵⁹ Там же. Л. 32.

⁶⁰ Там же. Л. 33.

⁶¹ Там же. Л. 34, 39, 43.

⁶² Там же. Л. 27.

⁶³ Там же. Л. 37. М. Л. Семков-Савойский также указывал, что на Северо-Донецкой дороге имеется 13 крестовин, «изъятых вследствие износа», и пять, «подлежащих возврату на завод как не выдержавшие срока гарантии» (Там же. Л. 41). Сомнительно, чтобы УЖД приняло их в расчет как возможные для укладки в путь на фронтовых дорогах.

- ⁶⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 102. Л. 27. Л. 48.
- ⁶⁵ Там же. Л. 107.
- ⁶⁶ Там же. Л. 73.
- ⁶⁷ Там же. Л. 50.
- ⁶⁸ Там же. Л. 105.
- ⁶⁹ Там же. Л. 63–66.
- ⁷⁰ Там же. Л. 100–101. Подробнее см.: *Богомазов Н. И.* Первая мировая война и переустройство Петроградского железнодорожного узла. 1914–1918 гг. // Вестник архивиста. 2021. № 4. С. 1155–1167.
- ⁷¹ Там же. Д. 102. Л. 74.
- ⁷² Там же. Л. 105.
- ⁷³ Там же. Л. 87.
- ⁷⁴ Там же.
- ⁷⁵ Там же. Л. 86. Подробнее см.: *Виноградов П. В.* Деятельность Харбинских паровозоборочных мастерских по обеспечению перевозок военно-технических грузов в годы Первой мировой войны // Клио. 2019. № 1 (145). С. 112–119.
- ⁷⁶ Там же. Л. 53.
- ⁷⁷ Там же. Л. 58.
- ⁷⁸ Там же. Л. 113.
- ⁷⁹ Там же. Л. 71.
- ⁸⁰ Там же. Л. 184.
- ⁸¹ Там же. Л. 194.
- ⁸² Там же. Л. 202.
- ⁸³ Там же. Л. 315.
- ⁸⁴ Там же.
- ⁸⁵ Там же.
- ⁸⁶ Там же.
- ⁸⁷ Там же.
- ⁸⁸ Там же.
- ⁸⁹ Там же.
- ⁹⁰ Там же. Л. 363.

Статья поступила в редакцию 18 сентября 2022 г.
Рекомендована к печати 29 декабря 2022 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Богомазов Н. И. «Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны и попытки борьбы с ним // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 2. С. 272–290. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.201>

Аннотация: В статье рассматривается проблема нехватки рельсов, скреплений к ним и стрелочных переводов на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны. Отмечается, что с началом войны выявилась необходимость ремонтировать и восстанавливать железные дороги на театре военных действий, что требовало большого количества путевого материала. Если в 1914 г. эти потребности еще можно было удовлетворить за счет выдачи новых заказов российским заводам, а также за счет имевшихся запасов, то уже в начале 1915 г. стало очевидно, что потребности военного времени значительно превышают возможности российских предприятий. Летом 1915 г. правительство выделило кредит на размещение большого заказа на путевые материалы за рубежом, что и было сделано. Несмотря на то, что Ставка потребовала заказать за границей еще больше рельсов, правительство отказалось размещать новый заказ за границей, надеясь, что российские предприятия смогут покрыть все нужды. В исследовании показано, что эти надежды не оправдались, и с лета 1915 г. нехватка путевых материалов становится одной из главных проблем российских железных дорог. Министерство путей сообщения

вынуждено было принимать чрезвычайные меры, чтобы дать фронту нужное количество рельсов. Сначала тыловым дорогам было предложено разобрать какие-то из второстепенных и малодеятельных линий, а затем — снять рельсы с надолбов, изгородей, коновязей и контррельсы с мостов. Однако эти меры не давали нужного эффекта, только ухудшая общее состояние российских железных дорог.

Ключевые слова: Россия, железные дороги, транспорт, Первая мировая война, рельсы, заказ, нехватка.

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. 'Rail Crisis on the Russian Railways during the First World War and Efforts to Overcome It', *Modern History of Russia*, vol. 13, no. 2, 2023, pp. 272–290.

<https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.201> (In Russian)

Abstract: The article examines the shortage of rails, fittings, and switches on the Russian railways during the First World War. With the beginning of the war, the necessity to repair and restore railways within the theater of operations became apparent, which required a large amount of railway track material. In 1914, these needs could still be met by the allocation of new orders to Russian factories, as well as at the expense of existing stocks. Nonetheless, at the beginning of 1915, it became obvious that the wartime needs significantly exceeded the capabilities of Russian enterprises. In the summer of 1915, the government placed a large order for track materials abroad, which was fully executed. Even though the Field Headquarters demanded that more rails should be ordered abroad, the government refused to place a new order abroad due to the need to buy foreign currency at unfavorable exchange rate, hoping that Russian enterprises could cover all the needs. But these plans failed, and since the summer of 1915 the lack of track materials had become one of the main problems of the Russian railways. The Ministry of Transportation was forced to take emergency measures to give the front the required number of rails, fittings, and switches. Firstly, the rear roads were asked to dismantle some of the secondary and inactive lines, then — to remove rails from fences, hitching posts and guard rails from the bridges. However, these measures, while worsening the general condition of the Russian railways, did not give the desired effect.

Keywords: Russia, Railways, Transport, First World War, Rail, Order, Shortage.

The research was supported by the Russian Science Foundation (RSF), project no. 22-78-10036 "Foreign supplies as a factor in solving transport problems of late imperial Russia: the experience of the First World War", <https://rscf.ru/project/22-78-10036/>

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:

Blobaum R. *A Minor Apocalypse: Warsaw during the First World War* (Ithaca, 2017).

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. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.213> (In Russian)

Bogomazov N. I. 'The First World War and the Reconstruction of the Petrograd Railway Junction: 1914–1918', *Vestnik archivista / Herald of an Archivist*, no. 4, 2021. <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2021-4-1155-1167> (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)

- Bogomazov N. I. 'The Warsaw-Vienna Railway during Battles on the Russian Front (Summer — Autumn 1914)', *Modern History of Russia*, vol. 10, no. 2, 2020. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.201> (In Russian)
- Golovin N. N. *Russia's military efforts in the World War* (Zhukovsky — Moscow, 2001). (In Russian)
- Daniilov Yu. N. *Russia in the World War 1914–1915* (Berlin, 1924). (In Russian)
- Heywood A. J. 'Imperial Russia's Railways at War, 1914–17: Challenges, Results, Costs, and Legacy' in *Russia's Home Front in War and Revolution, 1914–22, Book 3: National Disintegration and Reintegration*, eds C. Read, P. Waldron and 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. 21, iss. 1, 2003.
- Kruger-Voinovskii E. D., Sproge V. E. *Notes of an Engineer: Memories, Impressions, Thoughts on the Revolution* (Moscow, 1999). (In Russian)
- MacMillan M. *The War That Ended Peace: How Europe Abandoned Peace for the First World War* (Moscow, 2016). (Rus. Ed.)
- Manikovskiy A. A. *Combat supply of the Russian army in World War II* (Moscow, 1937). (In Russian)
- Sidorov A. L. 'Railway transport of Russia in the First World War and the aggravation of the economic crisis in the country', *Istoricheskie zapiski*, vol. 26, 1948. (In Russian)
- Mikhailov I. D. *The evolution of Russian transport 1913–1925* (Moscow, 1925). (In Russian)
- Rielage D. C. *Russian Supply Efforts in America during the First World War* (Jefferson, 2002).
- Senin A. S. *Ministry of Transportation in 1917* (Moscow, 2009). (In Russian)
- Senin A. S. 'Railway economy of Russia during the First World War: on the issue of "disorder of transport"' in *Trudy po rossiavedeniui*, ed. I. I. Glebova, iss. 1 (Moscow, 2009). (In Russian)
- Senin A. S. *Railway transport in Russia in the era of wars and revolutions (1914–1922)* (Moscow, 2009). (In Russian)
- Senin A. S. 'The Development of Transport System in Novorossia and Crimea on the eve and during the World War I', *Novyi istoricheskii vestnik*, no. 3 (49), 2016. (In Russian)
- Ushakov K. *Preparation of Russian military communications for the world war* (Moscow — Leningrad, 1928). (In Russian)
- Vinogradov P. V. 'The activities of the Harbin steam locomotive workshops to ensure the transport of military technical cargoes during the First World War', *Klio*, no. 1 (145), 2019. (In Russian)
- Zaliubovskiy A. P. *Supply of the Russian army in the Great War with rifles, machine guns, revolvers and cartridges for them* (Belgrad, 1936). (In Russian)

Received: September 18, 2022

Accepted: December 29, 2022