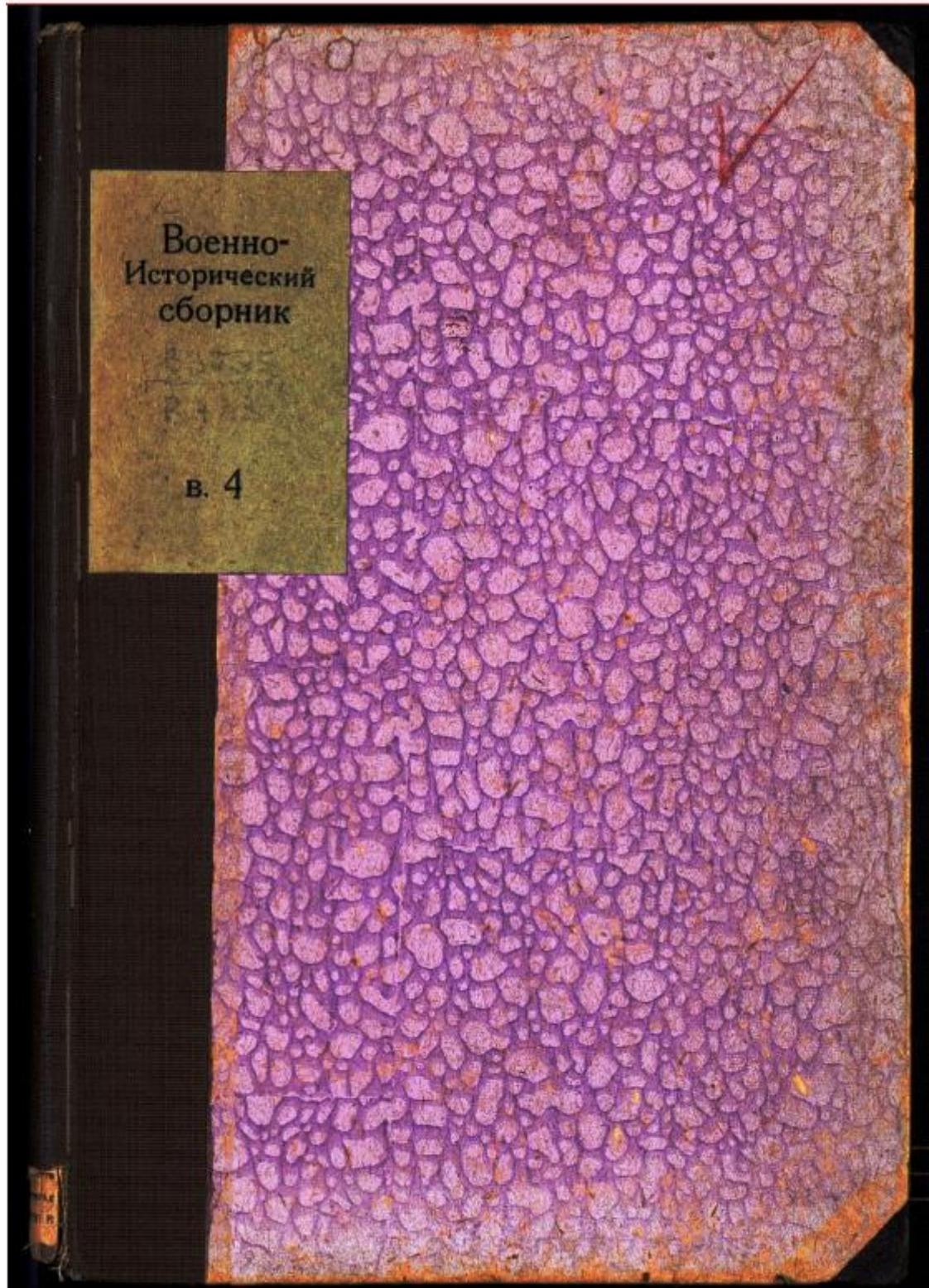


Военно-  
Исторический  
сборник

в. 4



33255

В 733

РСФСР

# Военное историческое сборник

Труды военно-исто-  
рической комиссии.



Выпуск 4.

Цена 250 руб.

Москва  
1921 г.

## ОГЛАВЛЕНИЕ.

	<i>Стр.</i>
1. Н. Валентинов.—Русские войска во Франции и Салониках . . . . .	3
2. Дм. Парский.—Отступление 80, пех. дивизии от Прута к Днестру в конце мая (в начале июня) 1915 г. . . . .	23
3. Л. Белькович.—Части VIII. армейского корпуса в бою под Город- ком в сентябре 1914 года . . . . .	46
4. Л. Радус-Зенкович.—Отчего 1. русская армия Ренненкампа в августе 1914 г. не помогла 2. русской армии Самсонова . . . . .	82
5. В. Клембовский.—Организация военного шпионства в Австрии во время войны 1914—1918 г. . . . .	94
6. А. Незнамов.—Два прорыва укрепленных позиций . . . . .	105
7. Инженер Гонзаль.—Обзор сети железных дорог Северного фронта . . . . .	132
8. Вацлав Дацкевич.—О польской вооруженной силе в России за время с 1 июня 1917 г. по 1 июня 1918 г. . . . .	173
9. Иван Слатин.—3. Башкирский кавалерийский советский полк на Петроградском фронте. . . . .	181
10. Д. Лебедев.—Работы Военно-Исторической Комиссии за 1919 г. и 1920 г. . . . .	190

(\*)

Российская Социал-Демократическая Федеративная Советская Республика.

# ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИЙ СБОРНИК.

ТРУДЫ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ КОМИССИИ.

ВЫПУСК IV-й

МОСКВА.—1920.

224  
223

H

ИНВЕНТАРНЫЙ  
2009

1986

B3255 P

B733 Б-16/БИОТЕКА

1-го Библиотека РГАЭМ-2009

Санкт-Петербург

1986

801868



Напечатано 4.000 экз.

1-я Государственная тип. (быв. Т-ва Сытина), Москва, Пятницкая, 71.

## Обзор сети железных дорог Северного фронта.

### ГЛАВА I.

Предлагаемый обзор сети железных дорог Северного фронта во время Великой Европейской войны содержит в себе попытку систематизировать имеющийся материал касательно работ по развитию сети дорог Северного фронта.

К сожалению, поспешное отступление штаба фронта из Пекина 10 (23) февраля 1918 года (занятие неприятелем Пекина через 3-4 часа после ухода эшелона Управления Военных Сообщений) не позволило вывезти всех нужных и важных документов для всестороннего освещения затронутых вопросов, и поэтому пришлось многое восстанавливать по памяти или по заметкам записной книжки и нельзя было избежать некоторых пробелов с нарушением цельности изложения.

Тем не менее, полагаю, что необходимо всем участникам этой войны опубликовать какой ни есть в их распоряжении материал с тем, чтобы будущему историку возможно было использовать его в соответствии со степенью важности его и таким образом, чтобы опыт войны не пропал даром.

Это особенно важно потому, что до сих пор вопрос изучения войны со всех сторон стоял как бы вне времени.

Изучение войны передавалось последующим поколениям; так, например, мне лично пришлось убедиться, как после Японской войны разбирался архив Турецкой кампании. Условия же ведения войны при том росте техники, какой мы наблюдаем в настоящее время, так быстро меняются, что для того, чтобы использовать действительно опыт войны, необходимо немедленное и всестороннее изучение настоящей войны.

Выводы в отношении проектирования и развития сети ж. д. в военном отношении в настоящее время ввиду неопределенности границ России будут носить, быть может, несколько теоретический характер, тем не менее к моменту полной ликвидации Европейской войны и восстановления вновь страны, как единого государства в ее новых границах, необходимо использовать все материалы прошедшей войны, - дабы не повторять ошибок прошлого. К указанному моменту при

создании новых рубежей, при новых соотношениях сил и перемещении центров экономического тяготения, придется создавать новую сеть ж. д. и приспособить существующую. Выполнение такой программы при том экономическом крахе, который пережила страна после войны и переживает во время революции, вряд ли возможно в полном объеме и без поддержки извне.

Тем не менее, такая программа должна существовать, в противном случае мы вновь будем присутствовать при случайном и зачастую бессистемном строительстве железных дорог и в таком случае, оставаясь в стороне вопросы экономические, ж.-д. сеть в военном отношении, повторю, будет так же не подготовлена, как и к войне 1914—1918 года.

После Свенцянского прорыва, в августе 1915 года, к моменту оставления Виленского района и отхода наших войск на Западную Двину, был образован<sup>1)</sup> Северный фронт, разделением Северо-западного фронта на две командные величины.

Штаб фронта был расположен в Пскове, в центральном узле сети железных и шоссейных дорог. При штабе фронта был образован<sup>2)</sup> железнодорожный отдел, ведающий путями сообщения фронта, в скором времени с образованием Управления Военных Сообщений при штабе фронта, вошедший<sup>3)</sup> в него в виде военно-дорожного Отдела.

Линия фронта, почти не изменившаяся в течение 2 лет со дня сформирования фронта, определялась Рижским заливом, Юго-Западной частью побережья его, Рижским укрепленным районом, Якобштадским плацдармом, Двинским укрепленным районом и южнее группой озер (оз. Дрисвяты и др.) и далее соприкасалась с линией Западного фронта.

В район Северного фронта вошла вся Финляндия.

Несмотря на блестящие проведенные мобилизацию 1914 года, общая неподготовленность России к настоящей войне во всех отношениях сказалась и на железных дорогах. Оставшая неприятелю относительно развитую сеть железных дорог в Западном крае, армии остановились на слабооборудованной железнодорожной сети.

Система управления железными дорогами в военном отношении, созданная в день объявления войны, была недостаточно

<sup>1)</sup> Приказ № 1 от 15/7 1915 г. г.-ад. Рузского о вступлении в команд. войсками Северного фронта.

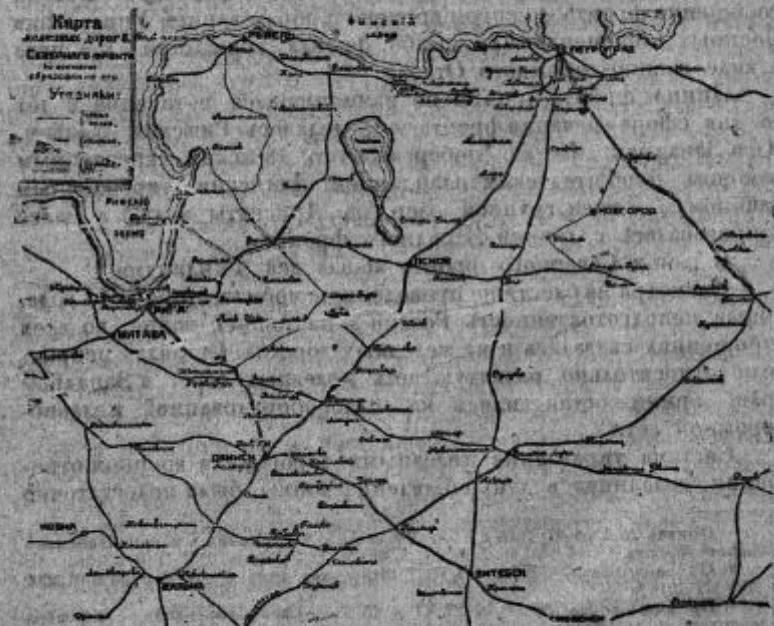
<sup>2)</sup> Пр. верк. глаш. № 725 от 21/VIII 1915 г. тел. начнососов. Зап. № 2034,4000 от 28/VIII 1915 г.

<sup>3)</sup> Пр. наплаверх № 209 от 27/XI 1915 г. о расформировании с 1 ноября железнодорожного отдела.

продумана и таила в себе большие недостатки в отношении общего управления в совокупности, и верховному командование предстояло решить, каким образом привести в систему расстроенные отступлением железные дороги, как в отношении движения, так и в отношении развития их.

В ставке верховного главнокомандующего при Главном Управлении Военных Сообщений было образовано Управление Путей Сообщения, которому и надлежало, как Центральному органу, привести в стройную систему весь сложный аппарат управления железными дорогами на всем фронте, обеспечить их подвижным составом, топливом и агентами и выработать такую схему развития железных дорог и постройки новых, чтобы вполне удовлетворить как требованиям данной стратегической обстановки, так и подготовить железные дороги к наступлению.

Ввиду отсутствия специального органа по путям сообщения, по требованию штаба фронта из ставки было командировано лицо (автор этой статьи), через которое и проходили все вопросы, связанные с развитием и сооружением сети ж. д. фронта.



**Перечень железных дорог фронта.**

На территории фронта имелись нижеуказанные железные дороги, конечными пунктами коих были Рижский узел с выходами в сторону противника на Тукум и Митаву, Крейцбургский с выходом на Митаву и Двинский на Калкуны с выходами на Вильну и Митаву.

**1. Северо-Западные жел. дор.**

- а) Гатчина—Псков—Двинск—Калкуны—Пост 511 вер.
- б) Гатчина—Ревель.
- в) Ревель—Гансаль.
- г) Ревель—Балтийский Порт.
- д) Тапс—Валк—Рига.
- е) Псков—Валк.
- ж) Пыталово—Сита.

**2. Петроградская сеть М.-В.-Р. жел. дор.**

- а) Семиринго—Дно—Витебск.
- б) Бологое—Псков.
- в) Старая Русса—Новгород—Чудово (узк. линия).

**3. Московская сеть М.-В.-Р. жел. дор.**

- а) Ржев—Великие Луки—Новосокольники.
- б) Решница—Крейцбург—Пост 756 вер.

**4. Николаевская жел. дорога.**

- а) Бологое—Полоцк.
- б) Ржев—Вязьма.

**5. Риго—Орловская жел. дорога.**

- а) Полоцк—Двинск—Рига.
- б) Рига—Кеммери.
- в) Торенсберг—Рольбуш—Пост 17 вер.
- г) Рига—Мюльграбен.
- д) Торенсберг—Дамба—Гавань.

**6. Либаво-Роменская жел. дорога.**

- а) Калкуны—Пост 7 вер.

**7. Лифляндские узкокол. и подъездные пути.**

- а) Валк—Штокмангоф.

**8. Пернов—Ревельские подъездные пути.**

- а) Валк—Пернов.
- б) Мойзекюль—Ревель.
- в) Аллекюль—Вейссштейн.

**9. Вольмарский узкоколейный подъездной путь.**

- а) Вольмар—Гайнаш (Участок от станции Гайнаш до станции Зонеп был разобран).
- б) Вольмар—Смильтен.

Кроме того, в район фронта входили финляндские железные дороги.

Вследствие уничтожения при отступлении, как выше было сказано, всей ценной переписки имперских властей, финляндского Сената, ставки и штаба фронта, освещавшей в полной степени нашу ж.-д. политику в Финляндии, приходится помянуть вскользь о развитии жел.-дор. сети Финляндии.

**Передаточные и разграничительные станции.**

Передаточными станциями с дорог империи на дороги фронтов были установлены:

1. Гатчина,
2. Семирно,
3. Ржев и
4. Бологое,

причем первые три находились в ведении фронта, а Бологое—в ведении министерства Путей Сообщения.

Разграничительными между дорогами Северного и Западного фронтов служили ст. Полоцк, Витебск, и Вязьма, все три в ведении Западного фронта.

**Северо-западные жел. дор.**

**Протяжение дорог.** В состав Сев.-Зап. железных дорог в пределах фронта входили линии:

**Двупутные**

- а) Гатчина—Псков—Двинск Калкуны—Пост 511 вер. . . . . 469 вер.

**Однопутные:**

- |                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| б) Гатчина—Тапе—Ревель . . . . .    | 302 в. |
| в) Ревель—Балтийский Порт . . . . . | 45 "   |
| г) Кегель—Гансаль . . . . .         | 72 "   |
| д) Псков—Валк—Рига . . . . .        | 291 "  |
| е) Тапе—Валк . . . . .              | 183 "  |
| ж) Ныталово—Сита . . . . .          | 64 "   |

Кроме того, ввиду оторванности Рижского узла от Управления Риго-Орловской ж. д., эвакуированного из Риги в Витебск, и принимая во внимание перерыв сквозного движения на участке Даинск—Рига, с первого января 1916 года Сев.-Зап. ж. дорогам были переданы от Риго-Орловской ж. д. во временное заведывание участки:

а) Рига—Шлок—Кеммери	41 вер.
б) Рига—Ремерсгоф	68 "
в) Рига—Мюльгребен	11 "
г) Торенсберг—Рольбуш—Пост 17 вер	17 "
д) Торенсберг—Ламба—Гавань	17 "

*Административное деление.* Управление Сев.-Зап. ж. д. в Петрограде. Часть сети Сев.-Зап. ж. д. была выделена в распорядительном отношении и включена в состав Виленского Отдела. В ведении Виленского Отдела находились участки: Псков—Рига, Валк—Талс, Псков—Даинск и участки, принятые от Риго-Орловской ж. дор.

Впоследствии в ведение Виленского Отдела было присоединено участок М.-В.-Р. ж. д. Режица—Крайцбург.

*Пропускная способность.* По отдельным участкам при условии обращения одной пары пассажирских поездов, пропускная способность выражалась в следующем числе пар поездов:

УЧАСТКИ.	Теоретич.	Практическое значение факультатива	Состав поездов	
			Вагонов	Всё поезда
Татчина—Псков	53	45	53	56000
Псков—Режица	48	41	"	"
Режица—Даинск	48	41	"	"
Татчина—Талс	23	18	14	42000
Талс—Ревель	21	17	"	"
Талс—Валк	20	16	"	"
Псков—Валк	23	18	"	"
Валк—Рига	19	16	"	"
Рига—Ремерсгоф				
Рига—Кеммери				
Кеттель—В. Порт				
Пыталово—Сигна				

Ввиду нахождения под обстрелом один главный и часть стационарных путей были разобраны.

Находится в войсковой эксплуатации.

*Вагонный, паровозный парк и провозная способность.* К концу первого полугодия товарный вагонный парк Сев.-Зап. ж. д. составлял около 22771 единиц, из коих в ремонте находились до 640 вагонов или 2,8%.

Паровозный парк состоял из 907 единиц, из них: пассажирских 380 единиц, товарных 524, специальному-маневровых 3, в ремонте находилось 213 или 23,5%.

В виду того, что на время усиленных перевозок увеличение вагонного парка осуществлялось путем естественного должностия соседним дорогам, провозная способность главным образом зависела от наличия паровозов. При указанном числе паровозов на главнейших участках Сев.-Зап. ж. д. было обеспечено движение в следующем размере (при средней скорости движения около 12 вер. в час):

По линии Гатчина—Ревель . . . . .	15 пар поездов
» » Псков—Рига . . . . .	15 » "
» » Тапс—Валк . . . . .	10 » "
» » Гатчина—Двинск . . . . .	20 » "

При комбинациях движения, отличающихся от указанной выше, в связи с необходимостью увеличить перевозки на одной из линий, являлось необходимостью соответственно уменьшать движение на других дорогах.

Работа первого зимнего периода показала, что Сев.-Зап. ж. д. по своей провозной способности удовлетворяли требованиям подвоза к армиям и случаю сокращения или прекращения приема грузов от соседних дорог или прекращения своей погрузки по недостатку паровозов места не имели.

Запасы топлива. Паровозы Сев.-Зап. ж. д. отапливались углем, нефтью и дровами. Необеспеченность жел. дор. топливом (углем) вследствие потери Домбровского бассейна, стала сканчиваться с первых месяцев войны, в дальнейшем будут упоминаться меры, принимаемые для обеспечения дорог фронта топливом.

Сеть Сев.-Зап. ж. д. была обеспечена топливом не более чем на 8 дней <sup>1)</sup>, исходя из среднего действительного расхода, который соответствует работе дороги в размерах 80—90% ее провозной способности.

#### Николаевская жел. дор.

*Протяжение дороги.* В пределы Северного фронта входили двупутные участки Великие Луки—Полоцк, протяжением 143 вер. и однопутные участки Бологое—Великие Луки протяжением 291 вер. и Ржев—Вязьма протяжением 106 вер.

*Административное деление.* Управление Николаевской дороги в Петрограде.

В распорядительном отношении участок Великие Луки—Полоцк был подчинен начальнику Новосокольницкого Отдела. Впоследствии указанный Отдел был расформирован.

<sup>1)</sup> К концу кампании.

## Пропускная способность.

УЧАСТКИ.	Теоретическая.	Практическая.	Предельный состав.	
			Вагонов.	По весу.
Полоцк—Великие Луки . . .	22	18	45	46000
Великие Луки—Полоцк . . .	44	37	"	"
Ржев—Вязьма . . . . .	11	9	"	"

Николаевская жел. дор. имела общий вагонный и паровозный парк для главной линии и для участков, входящих в состав Полевого Управления, поэтому указать в цифрах размеры провозной способности не представляется возможным. Во всяком случае затруднений в движении и прекращения по-грузки по недостатку вагонов и паровозов не наблюдалось.

*Запасы топлива.* Топливом указанные участки были обеспечены свыше чем на 2 месяца.

## Петроградская сеть М.-В.-Р. жел. дор.

*Протяжение дороги.* В состав Петроградской сети в пределах фронта входили однопутные участки: 1) Семиринно—Витебск протяжением 493 вер. 2) Медведево—Дно—241 вер. 3) Дно—Псков—93 вер. и узкоколейный участок Чудово—Шимск—Старая Русса—157 вер.

*Административное деление.* Управление сети в Петрограде. Часть сети была выделена в распорядительном отношении в состав Новосокольницкого Отдела.

В ведении Новосокольницкого Отдела находились участки: Дно—Витебск, а также Великие—Луки—Зилаи Московской сети того же общества и Великие Луки—Полоцк Николаевской жел. дор.

*Пропускная способность.* По участкам Петроградской сети при условии движения по линии Псков—Медведево (Бологое) одной пары пассажирских поездов и на участке Петроград—Семиринно—Витебск двух пар, в том числе одной пары скорых, пропускная способность выражалась в следующем числе пар поездов:

УЧАСТКИ.	Теоретич.	Практич. за вы- чт. факульт.	Состав поезда.	
			Вагонов.	Вес.
Семирно—Дно . . . .	18	15	75	64000
Дно—Новосокольники . .	18	15	75	64000
Новосок.—Витебск . . .	14	11,5	75	64000
Медведево—Нога . . . .	16	13	75	58000
Пола—Дно . . . . .	16	13	75	68000
Дно—Псков . . . . .	16	13	75	52000

*Вагонный, паровозный парк и провозная способность.* По инвентарю на сети числилось 7455 вагонов, из них в ремонте находилось 730 вагонов или 9—9,5% из-за медленности ремонта их.

Паровозный парк состоял из 227 паровозов инвентаря дороги и 255 командированных с других дорог, из общего числа 482 паровозов—73 пассажирских, 396 товарных и 43 танковых.

В ремонте находилось 182 паровоза или 38%. Столь значительный процент, вдвое превышающий нормы, объясняется длительным расстройством тягового хозяйства, о чем будет сказано ниже.

Таким образом, при условиях нормального состояния и обслуживания паровозов, их наличия было бы достаточно для поддержания 80—90% максимального графика, между тем провозная способность на участке Семирно—Витебск определялась в 10 пар товарных и воинских поездов и на участке Бологое—Псков в 8 пар, т.е. в 60% пропускной способности.

*Запасы топлива.* Запасами топлива сеть была обеспечена в среднем на месяц интенсивной работы, однако, значительно ранее срока запасы топлива истощились и дорога была совершенно не обеспечена в этом отношении.

#### Московская сеть М.-В.-Р. жел. дор.

*Протяжение дороги.* В состав Московской сети в районе фронта входила однопутная линия Ржев—Великие Луки—Новосокольники—Режица—Зилан—Зельбург—протяжением 523 вер.

*Административное деление.* Управление сети в Москве. Участок Великие Луки—Зилан, как выше сказано, выделен в распорядительном отношении в ведение Новосокольницкого Отдела.

*Пропускная способность.* По отдельным участкам при сохранении одной пары пассажирских поездов, пропускная способность выражалась в следующем числе пар поездов:

УЧАСТКИ.	Теоретич.	Практич.	Состав поезда.	
			Вагонов.	Вес.
Режев—Ревельские Луки . . .	20	16	56	42000
В. Луки—Н. Сок.—Режица . . .	21	17	56	42000
Режица—Зилан . . .	20	16	56	42000

*Вагонный, паровозный парк и провозная способность.* Инвентарное количество товарного парка составляло 6817 вагонов, фактическое достигало 8000 единиц, из них в ремонте около 2,8%.

Паровозный парк имел 287 паровозов, из них 31 пассажирских, 254 товарных и 2 танковых; в ремонте 48 или около 14%.

При данном количестве паровозов движение между Режевом и Зиланом было обеспечено в 10 пар поездов, т.-е. 60% пропускной способности.

*Запасы топлива.* Запасами топлива сеть была обеспечена не свыше как на 15 дней.

#### Риго-Орловская жел. дор.

*Протяжение дороги.* В состав Риго-Орловской ж. д. в предела фронта входили участки Полоцк—Двинск протяжением 151 верх Двинск—Рига—204 вер., Рига—Кеммери—41 вер., Рига—Мюльграбен—4 вер., Торенсберг—Рольбуш—Пост 17 вер., и Торенсберг—Дамба—Гавань—15 вер.

Участок главных линий от Риги до Ремергофа и все участки, прилегающие к Рижскому узлу, переданы были в ведение Виленского Огделя Северо-Западных железных дорог.

*Административное деление.* Управление дороги в Витебске. *Пропускная способность.* Теоретическая пропускная способность участка Полоцк—Двинск 40 пар, фактическая 34 пары при предельном составе поезда 55 вагонов и веса 50.000 пудов.

На участках главной линии Пост 14 вер.—Кобенхузен и Ливенгоф—Ницгалль движение не производилось, начиная с 18 сентября из-за обстрела неприятелем.

На участке Полоцк—Двинск постоянного вагонного и паровозного парка не было, но в необходимых случаях Р.-О.

ж. д. обеспечивала движение до 32 пар поездов, т.е. до предела фактической пропускной способности.

#### Узконолейные подъездные пути.

Пернов-Ревельские пути состояли из ветвей Валк — Пернов протяжением 117 верст, Ревель — Мойзекюль 183 верст и Ален-куль — Вайсенштейн — 12 верст.

Пропускная способность. Пропускная способность определялась в 13 пар поездов, состав поезда 23 вагона.

Перновские пути имели 820 товарных вагонов и 42 паровоза; из числа последних откомандировано было на Лифляндские пути 5 паровозов, на Новосвенцинские 5 паровозов и 6 в распоряжение морской крепости императора Петра I.

Лифляндские подъездные пути от станции Валк С.-Э. до ст. Штокмангоф Р.-О. ж. д. имели протяжение 197 верст.

Пропускная способность. Пропускная способность обеспечивалась до 12 пар при составе поезда в 14 вагонов. Лифляндские пути имели 226 товарных вагонов, 15 паровозов и сверх того 5 командированных с П. Р. п. п.

Вольмарский подъездной путь имел в своем составе участки Вольмар — Зонеп длиной 59 верст и Вольмар — Смилтен — 30 верст.

Участок от ст. Зонеп до ст. Гайнаш по требованию б. армии был разобран.

Вагонный парк состоял из 103 вагонов, паровозов имелось 6 единиц.

Входившие в район фронта все Финляндские ж. д., начиная со ст. Белоостров, в военном отношении находились в ведении начальника Петроградского военно-дорожн. Отдела, которому было также поручено заведывание в военном отношении Петроградским железнодорожным узлом.

В отношении заведывания военными сообщениями Финляндии и удовлетворения зависящих от Петроградского узла нужд Северного фронта, начальник Петроградск. военно-дорожн. Отдела подчинен был начвососеву.

Для Финляндских ж. д. передаточной станцией была назначена ст. Белоостров, состоявшая в ведении М. П. С. (см. особую главу о Финляндии).

## ГЛАВА II.

## Работа сети ж. д. северного фронта по главнейшим участкам в военном отношении.

## Северо-Западные жел. дор.

Участок Гатчина—Ревель обслуживал части 6. армии, морскую крепость императора Петра I, город Ревель и в частности потребности заводов, эвакуацию больных и раненых 6. и 12. армии, которая производилась по направлению Рига—Валк—Тапе—Гатчина. (Курсировало 9 санпоездов).

По этому участку шли пополнения 12. армии из запасных батальонов, расположенных в районе Ямбурга и Нарвы; сверх того по этому участку пропускались военные эшелоны и грузы, следующие через Гатчину на Ригу в случае, когда участок Псков—Валк не мог быть использован по тем или иным причинам, имея в виду, что участок Валк—Рига являлся районом конечно-выгрузочным станций 12. армии. Воинские, людские, грузовые поезда разгружались преимущественно на станциях Валк, Венден, Рамоцкое, Лигат, Хинценберг, Зегевольд и Рига (при этих же станциях были расположены расходные продовольственные магазины). Как выше сказано, этот участок входил в путь эвакуации раненых и больных на Гатчину—Петроград (курсировало 7 санпоездов); в этом же направлении производилась эвакуация грузов из Риги.

Участок Псков—Валк обслуживал следовавшие пополнения и грузы всех видов снабжения для 12. армии и Усть-Двинской крепости. В направлении от Валка к Пскову шло эвакуируемое имущество заводов и фабрик Рижского района, а равно и лесной материал (напр., шпалы и шлиперы для строящихся дорог и мостов).

Участок Валк—Псков в свою очередь служил кружным направлением для движения санитарных поездов 12. армии в случае, если основное направление через Тапе почему-либо не могло быть использовано.

Участок Гатчина—Псков. С севера на юг по участку следовали пополнения и грузы преимущественно артиллерийского снабжения (на стан. Луга артиллерийский и инженерный склады). В направлении от Петрограда перевозились грузы и эшелоны, идущие на другие фронты в обход линии Петроград—Витебск, в обратном направлении циркулировали санитарные поезда из

района Даинска на север (курсировало 7 санноездов), а также направлялось продовольствие и топливо, идущее с юга к Петрограду и направляемое кружностью в обход линии Витебск—Петроград.

**Участок Псков—Двинск.** По части его Псков—Режица шли продовольственные и интендантские грузы из Псковского промежуточного магазина в части 12. армии, расположенные в районе Штокмансгофа.

Для 5. армии по этому участку шли пополнения и грузы артиллерийского и инженерного снабжения (курсировало 7 санноездов).

В виду прекращения сквозного движения по линии Двинск—Рига, участок Двинск—Режица—Псков обслуживал оперативные перевозки из 5. армии в 12. армию и обратно.

Здесь прилагается сравнительная таблица загруженности и использования пропускной способности<sup>1)</sup> по участкам в моменты наибольшей работы их.

УЧАСТКИ	Фактическая пропускная способность	Действит. в образ.	
		Наибольш.	Среднее
Гатчина—Нарва	18	17	—
Нарва—Талс	18	12	—
Талс—Ревель	17	15	—
Талс—Валк	16	7	—
Гатчина—Псков	45	17	—
Псков—Режица	41	21	—
Режица—Даинск	41	14	—
Псков—Валк	18	15	—
Валк—Рига	16	14	—

#### Петроградская сеть М.-В.-Р. жел. дор.

**Участок Петроград—Витебск.** Как уже было сказано, в направлении с севера на юг шли со стороны Петрограда эшелоны и воинские грузы, следующие на Западный и далее фронты; в обратном направлении из Витебска шли на Петроград продовольственные грузы и топливо.

Для нужд фронта эта линия не была использована.

**Участок Медведево—(Бологое)—Дно—Псков.** В Бологовском узле расположены были базисный продовольственный магазин, базисный инженерный склад, база к подготовлению к восстановлению ж. д. и база хранения и ремонта полевых дорог.

<sup>1)</sup> Указанные в таблицах фактические пропускные способности участков не могут быть использованы в полной мере и зачастую из-за несоответствия в развитии узлов с прилегающими к ним линиями.

Расположение базы в начале линии, а также вдоль ее и направление ее с востока на запад обуславливали особое значение последней в деле снабжения армии фронта.

Эта линия по схеме движения была отнесена, как питающая артерия, преимущественно для нужд 12. армии.

Через этот участок проходил также вспомогательный маршрут санитарных поездов, по которому шла эвакуация из 12. армии в случае заполнения госпиталей и лазаретов Петрограда.

Линия эта была совершенно не развита, со слабой пропускной способностью и должна была вызывать кружности для срочных грузов и эшелонов.

#### Сравнительная таблица.

УЧАСТКИ.	Фактическая пропускная способность.	Действит. в обращ.	
		Наибольш.	Среднее.
Семирно-Дно . . . . .	15	10	—
Дно-Н. Сокол . . . . .	15	8	—
Н. Сокол-Витебск . . . . .	11	8	—
Медведево - Дно . . . . .	13	8	—
Дно - Псков . . . . .	13	7	—

#### Николаевская жел. дор.

Участок Бологое—Великие Луки обслуживал часть перевозок интендантских грузов, идущих для 5. армии, а равно пропускал все воинские грузы и эшелоны, идущие через Бологое по назначению в эту армию или соседние фронты.

Участок В. Луки—Полоцк обслуживал перевозки интендантских грузов и движение санитарных поездов для Даинской группы 5. армии, а также транзит на Западный и Юго-западный фронты.

#### Сравнительная таблица.

УЧАСТКИ.	Фактическая пропускная способность	Действит. в обращ.	
		Наибольш.	Среднее.
Бологое — В. Луки . . . . .	18	19	—
В. Луки — Полоцк . . . . .	37	9	—

#### Московская сеть М.-В.-Р. жел. дор.

Участок Ржев—В. Луки являлся путем преимущественного потока интендантских грузов в магазины Ржев, В. Луки, Новосокольники и Ревель.

По этой линии происходила эвакуация раненых и больных из 5. армии. Курсировало 11 санпоездов.

Через линию Ржев—В. Луки поступали эшелоны, идущие со стороны Москвы в 5. армию.

*Участок В. Луки—Режица.* От Новосокольников к Режице шло продовольствие для Крейцбургской группы 5. армии; в обратном направлении происходила эвакуация раненых и больных той же группы, а с прибытием на фронт гвардейского отряда и продовольственные грузы для последнего.

*Участок Режица—Зилан.* По нему шли грузы всех видов снабжения Крейцбургской группы 5. и 12. армии и эвакуация больных и раненых, а также осуществлялись оперативные перевозки в обход Риго-Орловской ж. д.

#### Сравнительная таблица.

УЧАСТИЙ.	Фактическая пропускная способность	Действит. в образц.	
		Небольш.	Среднее.
Ржев—В. Луки . . . . .	16	9	"
В. Луки—Режица . . . . .	17	9	"
Режица—Зилан . . . . .	16	8	"

#### Риго-Орловская жел. дор.

*Участок Полоцк—Двинск* обслуживал перевозки интендантских грузов и движение санитарных поездов Двинской группы 5. армии, а также часть 1. армии.

Со стороны Витебска, как выше сказано, шли продовольственные грузы и топливо на Петроград.

При фактической пропускной способности в 34 пары поездов на этом участке обращалось 21 пара поездов.

### ГЛАВА III.

#### Состояние железнодорожной сети фронта к началу зимней кампании 1915—1916 года.

С задержкой неприятеля на З. Двине армия, оставив неприятелю относительно развитую железнодорожную сеть в Западном крае, оперлась на слаборазвитую и малооборудованную ж. дорожную сеть, каковая вследствие того, что весь первый год войны находилась в глубоком тылу, была соответственно сему слабо оборудована, линии входящие в нее имели малую пропускную способность и очень слабо развитые железнодо-

рожные узлы. Недостаточное развитие узлов, кроме понижения пропускной способности прилегающих к ним участков, также имело следствием крайне медленное движение эшелонов в пути; поезда не успевали за сутки пройти от одного продовольственного пункта до другого, чем вызывались большие осложнения с довольствием эшелонов.

Вслед за образованием Северного фронта к началу второй зимней кампании, когда сказалась общая неподготовленность России к войне и в частности железных дорог, по Высочайшему повелению комиссии г.-ж. барона Рока был произведен осмотр<sup>1)</sup> ряда дорог, значение коих при данном расположении дорог было первенствующим.

Общие причины нарушения правильности движения лежали, главным образом, в том, что пропускная способность перегонов и узлов, равно приемные и разгрузочные способности конечных станций не соответствовали тем заданиям, которые выпали на долю дорог в связи с изменением линии фронта.

Дороги, имевшие ранее преимущественно транзитное движение в сторону фронта и Петрограда, получали с Запада обратно поток эвакуируемого имущества и населения и, одновременно должны были производить ряд оперативных перевозок.

Станции головных участков должны были принять на себя работу конечных выгрузочных пунктов, связанных с крупными операциями по выгрузке и с размещением на стоянки составов со штабами, с парками и прочими подвижными тыловыми учреждениями.

Усиленное производство работ по развитию пропускной и выгрузочной способности станций, по расширению вместимости их в свою очередь временно благоприятствовало росту затруднений в движении, так как производство новых работ потребовало обращение рабочих поездов с землею, балластом, материалами, а перерабатывающая способность узлов в период их переустройства уменьшалась.

Скопление вагонов в узлах, явившееся следствием замешательства в движении, увеличивалось слабой выгрузкой интендантских и инженерных грузов и стремлением получателей держать грузы на колесах в ожидании их переадресовки. Сверх того, несоответствие размера работы дороги с их перерабатывающей способностью не регулировалось созданием общих

<sup>1)</sup> Отчет осмотра по высочайшему повелению всеи. инжен. г.-ж. барона Рока сети ж. д.

планов перевозок по снабжению, эвакуации и т. д. и вместе с тем отсутствие общего руководительства не давало возможности отдельным дорогам наиболее легким и быстрым образом ликвидировать создавшиеся замешательства в движении.

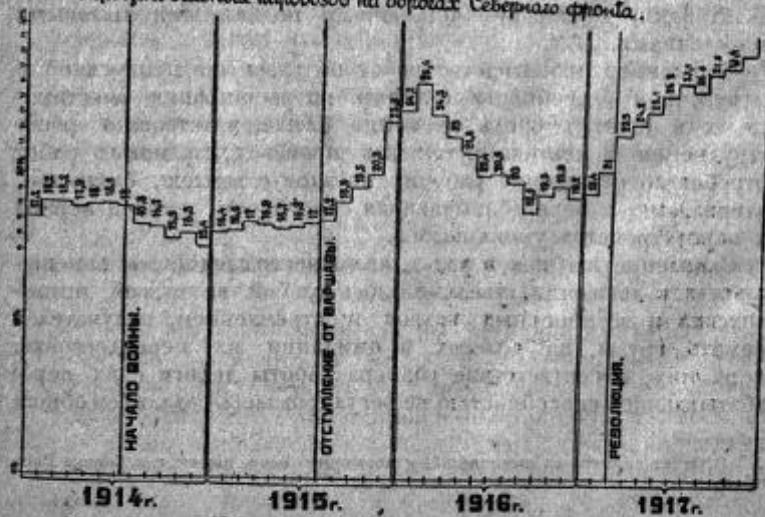
Прекращение одной из дорог приема грузов в затрудненных направлениях, останавливая поток грузов, создавало новые затруднения на соседних дорогах; распоряжения же о кружных направлениях вагонов, в таких случаях дающее решение вопроса, делались передко разными учреждениями и противоречили одно другому, а потому и не достигали цели.

Телеграфная и телефонная сеть дорог оказалась недостаточно развитой и не могла обслуживать своевременную передачу донесений, распоряжений и во всяком случае не давала необходимых переговорных связей управляющих центров между собою и со станциями соответствующих участков.

Факторами, влиявшими на успешность работы, являлись также пользование дорогами топливом плохого качества, слабое использование грузоподъемной силы вагонов, незнакомство командированных служащих с условиями работы и пр.

В частности относительно Московской и Петроградской сетей М. В. Р. ж. д., главным образом, обслуживающих Северный фронт в направлениях наиболее важных, кроме указанных выше общих причин рассстройства работы дорог, главнейшее затруд-

Процент башенных паровозов на дорогах Северного фронта.



нение в движении по Московской сети обуславливалось скоплением вагонов с беженцами и эвакуированными грузами, шедших с запада при одновременном значительном притоке интендантских грузов с востока.

Движение на дороге осложнялось плохим состоянием паровозов, командированных с эвакуированных дорог.

Ремонт паровозов задерживался, как вследствие эвакуации Виндавского и Зилянского основных депо, так и отсутствием запасных частей для вновь прибывших паровозов так называемого нормального типа, тогда как на Московской сети инвентарь состоял из более мощных паровозов.

Недостаточно развитая телеграфная сеть препятствовала правильной постановке управления движения.

Те же причины серьезного замешательства в движении усматривались на Петроградской сети, главным образом, в полном расстройстве тягового хозяйства и отсутствии своевременной регулировки движения.

По количеству единиц паровозный парк при нормальном проценте числа паровозов в ремонте, должен был бы удовлетворять размерам перевозок, но массовый выход паровозов из строя внес расстройство в движение,<sup>1)</sup> граничащее с полной его остановкой; причины неудовлетворительного состояния подвижного состава лежали в целом ряде факторов: несоответствие ремонтных средств мастерских потребности в них, вызванной командировкой на сеть большого количества паровозов разных типов, отсутствие запасных частей к паровозам неинвентарного типа, недостаток ходовых материалов для ремонта, неудовлетворительное освещение мастерских и недостаточное водоснабжение. При столь неудовлетворительных средствах, отсутствие организации и должного надзора в деле ремонта паровозов со сплошным применением сменных бригад, когда паровоз лишается машиниста-хозяина, еще более ухудшило положение.

При всех этих обстоятельствах некоторое влияние на состояние паровозов и условия работы депо оказали также стоявшие в декабре и явившие сильные морозы.

Неудовлетворительное состояние паровозов, имевшее следствием частые отказы депо в выпуске паровозов под поезда, повлекло за собой скопление неотправляемых поездов на узловых станциях. Между тем вследствие отсутствия должного руко-

<sup>1)</sup> Таблица ремонта паровозов.

водительства движением, продолжался прием вагонов от соседних дорог и погрузка в затруднительных направлениях.

Эти вагоны невозможно было продвинуть по назначению и их, в виде сформированных поездов, оставляли на промежуточных станциях.

Таким образом дорога оказалась переобремененной вагонами, причем количество вагонов превышало нормальное на 50%.

Независимо неправильной постановки общего руководительства движением, наблюдалось неудачное распределение участковых распорядителей, слабая телеграфная и телефонная связь со станциями соответственных участков, иногда граничащее с фактической невозможностью должного наблюдения за работой и отдачей срочных распоряжений.

Помимо общих причин на успешности работы линии Петроград—Витебск отразились условия работы ст. Петроград, путевое устройство коей и техническое ее оборудование оказались недостаточными.

#### ГЛАВА IV.

##### Перерыв сообщения по линии Рига—Двинск.

Сопоставляя работу железных дорог, вызванную сосредоточиванием войск на З. Двине и те неотложные и насущные потребности, требующие разрешения в первую очередь в связи с задачами, выдвинутыми оперативными соображениями, необходимо рассмотреть особо такой фактор, как перерыв сквозного сообщения по линии Рига—Двинск.

Как было уже выше сказано, первенствующее значение в деле снабжения армий приобрели три однопутные параллельные линии, идущие с востока, т.-е. глубокого тыла, на запад, т.-е. к фронту. А именно три слабо развитые линии: Гатчина—Ревель, Бологое—Рига и Ржев—Крейцбург.

Значение и работа их, в особенности второй линии, значительно возросли с момента нарушения неприятелем правильного сквозного движения между Ригой и Двинском по двупутной линии Рига—Двинск.

Перерыв сообщения последовал в ближайшие месяцы существования фронта<sup>4)</sup>.

<sup>4)</sup> Перерыв сквозного сообщения последовал 28/XII 1916 г. (Донесение комбизнагб. от 31/XII—16 г. за № 1681) после разрушения моста через ОГЕР. Правильное движение было прекращено из-за обстрела в сентябре 1915 года и только отдельные составы (с боевыми спарядами и припасами) проходили по ночам в условиях движения по передовым линиям.

Лишние фронта двупутной линии, параллельной фронту, соединяющей фланги, обороняемые такими укрепленными районами, как Рига—Двинск, влекло за собой огромные последствия, быть может, даже неподдающиеся полному и всестороннему учету.

На железнодорожную сеть фронталожилась работа, которая должна была протекать в невыгодных условиях и требовать огромного напряжения сети и затрат по доведению ее до степени, хотя бы отчасти заменяющей вышеуказанную потерю.

С потерей сквозного движения по линии Рига—Двинск, районы Двинска, Якобштадта и Риги оказались разобщенными и сообщение Рижского укрепленного района с Якобштадтом и Двинском могло совершаться только через Псковский узел, т.-е. на протяжении около 500 верст однопутной линии вместо 200 верст двупутной.

Таким образом на переброску головной боевой единицы требовалось времени свыше, чем в три раза; так, вместо 10 часов достаточных при средней нормальной по двупутному участку скорости воинского поезда в 20 верст, через Псков требовалось свыше 35 часов, причем половина пути совершалась при встречном направлении течения грузов на фронт по участку, на который только и опирался Рижский укрепленный район, по участку, который питал г. Ригу и весь прилегающий к ней край.

Кроме этого, отсутствие линии Рига—Двинск в общей работе сети фронта значительно затрудняло оборону течения реки З. Двины, приковывая к различным пунктам ее значительные силы ввиду изолированности их один от другого и тем самым заполняло грузами снабжения слаборазвитые подводящие линии. Противник же, в руки которого перешла ж. д. линия Крейцбург—Митава, пользовался неизмеримо более выгодными условиями, вследствие которых он имел возможность с большей для себя безопасностью ослаблять свои силы на этом фронте.

## ГЛАВА V.

### Развитие и сооружение железных дорог фронта.

В соответствии с вышесказанным надо иметь в виду, что фронт опирался на сеть ж. д., которая в основе своей схемы,

помимо того, что отдельные участки были слабо развиты, узлы не соответствовали пропускной способности подходящих к ним линий и пр., таила в себе такие недостатки, что требовала безотлагательного реконструирования, дабы дать с одной стороны гибкость и подвижность с точки зрения оперативных перевозок фронту, а с другой стороны, чтобы меры, параллельно принимаемые к усилению существующей сети, достигли цели и гармонично сливались с созданием рациональной в военном отношении схемы дорог фронта.

Вопрос о потере сквозного движения по линии Даугавск — Рига выше рассмотрен, а также и последствия, вытекающие из этого. Неоспоримым является тот факт, что фронт с начала своего существования не имел параллельной фронту репиро-вочной линии.

Одна сторона треугольника Рига — Псков — Даугавск, обра-зуемого линиями отчасти заменяющими рокировочную линию, была единственной в то же время линией, привлекающей правый фланг фронта к дорогам тыла, а сверх того, эта же сторона треугольника являлась участком (Рига — Псков С. З. ж. д.) наименее оборудованным с тяжелым профилем и слабой про-пускной способностью и одновременно с этим была единствен-ной линией снабжения всего Рижского укрепленного района и гор. Риги с прилегающими к ней местностями.

Связь Риги с Ревелем, хотя достигалась линией Ревель — Тапе — Валк — Рига, но от Валка до Риги имелся участок, входящий с одной стороны, как сказано, в треугольник, заменяющий рокировочную линию, с другой стороны, слаборазвитый и загруженный, использование его для оперативных пере-возок могло быть только за счет грузов снабжения. Само по-бережье Рижского залива обслуживалось слаборазвитыми и не-достаточными узкоколейными линиями.

При господстве в Рижском заливе нашего флота, опираю-щегося на морскую крепость императора Петра I, охрана-побережья между Ригой и Ревелем не требовала сосредоточи-вания крупных сухопутных сил на нем и поэтому на первый взгляд казалось, что узкоколейная сеть, обслуживающая побе-режье до известной степени, была достаточной. С потерей Риж-ского укрепленного района и нашего господства на Рижском заливе, выдвинулся вопрос об обороне восточной части Риж-ского побережья при развертывании войсковой группы по линии Пернов — Валк.

Помимо обслуживания оперативных перевозок, на узкоко-лейную сеть ложилась задача снабжения целой армии, опри-

рующей в этом районе, и из производимого далее расчета видно, насколько не соответствовала узкоколейная сеть выпавшим на нее задачам.

В таком же положении находилась и Якобштадтская группа, опиравшаяся на единственную подводящую перпендикулярную к фронту линию Режица—Крейцбург, пропускная и провозная способность коей оказалась с увеличением численного состава фронта совершенно недостаточной для удовлетворения нужд армии<sup>1)</sup>.

В более благоприятных условиях находилась Двинская группа и части армий южнее Двинска, опирающиеся на две двухпутные линии Псков—Двинск и Полоцк—Двинск, хотя и не лежащие в направлении течения грузов на фронт, но могущие быть использованы для оперативных перевозок в размерах, определяемых наличием парков подвижного состава без ущерба для грузов снабжения.

Неудовлетворительными по своей пропускной и провозной способности являлись также главнейшие артерии питания фронта линии Бологое—Псков и Ржев—Режица. Настойчивым проведением мероприятий по усилению пропускной способности железнодорожной сети в течение первого года существования фронта, главнейшие подводящие линии к фронту были настолько развиты, что по мнению Совещания представителей дорог фронта от 24 окт. (6 ноября) 1916 года развитие пропускной способности, напр., участка Псков—Валк—Рига до 21 пары явилось предельным и дальнейшее устройство разъездов, а также части вторых путей, уже не могло увеличить общей пропускной способности этого участка, т. к. средняя коммерческая скорость становилась бы очень пониженней.

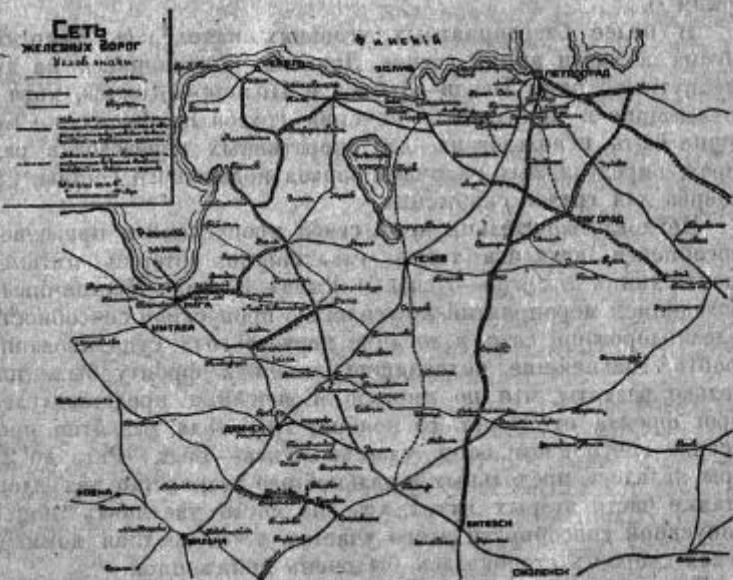
Тем не менее ввиду сложности переустройства узлов таковое не могло быть доведено до степени пропускной способности подводящих линий.

Одновременно с этим производились работы для возможности пропуска по всем линиям фронта однотипных воинских поездов 52 вагонного состава при весе в 40.000 пудов.

Одновременно с тем, как усиление означенных линий и создание в кратчайший срок новых линий вблизи данного фронта явилось задачей насущной, первой необходимости, высшему командованию необходимо было обеспечить фронт в более глубоком тылу, имея в виду срок потребный для соору-

<sup>1)</sup> Телегр. главкисева Куропаткина начальству Алексееву № 15 от 23/III 1916 года.

жения новых линий в 6—12 и более месяцев, сетью дорог обслуживающей впоследствии в соответствии с тыловыми укрепленными линиями будущие возможные линии фронтов, а, также, главным образом, основные тыловые позиции, обороноюющие подступы к Петрограду — столице государства, где было сосредоточено до 60% предприятий, работающих на оборону.



Линия Псков—Нарва.

Возвращаясь к моменту сформирования фронта в хронологическом порядке, расширение сети дорог фронта началось с конца лета 1915 года, когда линия фронта еще определенно не была обозначена, и не было известно, где будет задержано наступление противника — на З. Двине или далее на восток на Чудских позициях,<sup>1)</sup> обороноюющих подступы к Петрограду и когда было решено<sup>2)</sup> соорудить в 6-месячный срок линию Псков—Нарва, параллельную фронту позиций, прикрытую Чуд-

<sup>1)</sup> Письмо главного штаба от 8 сен. 1915 г. за № 30253 начштабу и М-у П. С.  
<sup>2)</sup> Особый журнал Совета Министров от 16 (29) августа 1915 г. выс. утв. 30 авг. (12 сент.) 1915 года.

ским озером и связывающую оба фланга позиции кратчайшим путем.

Из-за краткости срока ее сооружения, линия должна была быть построена в облегченных условиях, допускающих предельные уклоны в 0, 015, радиусы в 150 саж. при ширине полотна 2,40 саж. с соответственно уменьшенным слоем балласта в 0,15 саж. Искусственные сооружения все деревянные (свайные и рижевые), причем рижевые клетки были сооружены без фундаментов на песчаном основании и, отверстия мостов назначены без точного расчета<sup>1)</sup>.

Линия была спроектирована при пониженных скоростях (до 15 вер.) с наибольшей пропускной способностью в 12 пар воинских поездов и в 21 пару поездов при нормальных скоростях, после смягчения уклонов. Водоснабжение временного типа.

Имея в виду, что задачи отчета не обнимают технического описания производства работы каждой из строившихся линий на фронте, в дальнейшем таковые описания будут опущены. Краткое же описание хода работ и технических условий этой линии вызывается тем обстоятельством, что в текущей войне, чуть ли не впервые, если не считать постройку Бендеры—Галацкой линии в кампанию 1876—1877 г., был уложен рельсовый путь через 6 месяцев со дня приступа к работе или в 100 рабочих дней на протяжении около 180 верст, причем сооружение таковой производилось зимой при самых неблагоприятных условиях.

К работам было приступлено 15 (28) сентября; по условиям времени и расположения линии в районе, примыкающем к театру военных действий, не представлялось возможным в то время использование труда военнонопленных, воинских команд и все работы исполнены были вольнонаемными. Суточное количество рабочих было 6.000 человек и 1.500 подвод. Специальных орудий при производстве земляных работ применено не было. Вообще оборудование линии инструментами встретило серьезные затруднения. Готовых материалов, как и продовольствия, на месте не оказалось, и пришлось доставлять из отдаленных линий поездами в Псков и Нарву и оттуда гужом вдоль линии.

Ранняя зима в связи с требованием фронта<sup>2)</sup> сократить линию в январе 1916 года потребовала от строителей чрезвы-

<sup>1)</sup> Описание линии (из правых рукописей) правленика Общества М. В. Р. ж. д.

<sup>2)</sup> Письмо главносева г.-ад. Русского министру п. с. от 29 авг. (11 сент.) за № 186.

чайных усилий в виду значительного понижения с наступлением холода производительности труда. Мороз доходил до  $30^{\circ}$ . В числе серьезных препятствий для пропуска укладки со стороны Нарвы являлась р. Плюсса в 7 верстах от Нарвы, ширина коей в межень 40 саж., при глубине воды 4 саж., со скалистым дном, покрытым слоем глины в 1.33 саж.

Препятствие это было преодолено постройкой временного моста на баржах, просуществовавшего до окончания постройки постоянного, по которому после ряда испытаний и особых приспособлений для сопряжения берега с баржами были пропущены полногрузные организованные поезда.

К назначенному сроку <sup>1)</sup> в марте 1916 года был произведен осмотр линии комиссией в целях выяснения, возможен ли пропуск при данном состоянии линии, воинских поездов. Причем выяснилось, что после окончания подсыпки насыпи на 1 версте к 14 (27) марта возможен пропуск до 7 поездов одного направления в сутки весом брутто 21.000 пуд. единичной тягой.

Кроме того, комиссия постановила не открывать движения без чрезвычайных обстоятельств по линии в течение еще месяца с тем, чтобы предоставить Строительному Управлению произвести неотложные работы, как-то:

1. Смягчить уклон на 34 версте.
2. Забалластировать всю линию, т. к. к моменту осмотра линия была забалластирована на первый слой только до 50% и
3. Обеспечить отвод воды.

Последнее обстоятельство было особо важно, т. к. в целях ускорения постройки, линия была запроектирована с минимальными земляными работами и отсутствие сооружений для отвода воды грозило на мелких местах, в связи со снежной зимой, весной прервать сообщения по линии.

Как и надо было ожидать, весна особенно сказалась для линии, сооруженной в столь краткий срок зимой, частью из мерзлого грунта, и недостаточно обеспеченной в смысле отвода воды.

После проезда министра п. с. по этой линии в конце марта 1916 года, сообщение по ней было прервано.

Затем, последующая комиссия установила сроки, когда возможен будет пропуск поездов полного графика <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Телегр. начбюссефа от 2 (15) марта 1916 г. за № 76817 и протокол Ком. от 6 (19) марта 1916 года.

<sup>2)</sup> Телеграмма комиссии НУ от 15 (28) мая 1916 года.

После осмотра линии главным инспектором М. П. С. 6 (19) июля 1916 г. линия была передана в эксплуатацию Петроградской сети М. В. Р. ж. д.

Линия эта, однако, не могла быть по состоянию пути и своему оборудованию открытой под правильное движение, кроме экстренных случаев, когда возможен был пропуск 2—3 поездов в сутки.

Работы по приведению этой линии в состояние, допускающее правильное движение, продолжались, правда с перерывами, в течение целого года, и из акта освидетельствования линии, произведенного старшим инспектором, при товарище М. П. С., на театре военных действий 2 (15) мая 1917 года, видно, что:

- 1) На насыпях, возведенных на торфяных болотах, заметны осадки.
- 2) Водоотвод мало удовлетворителен.
- 3) Путь требовал тщательной выправки и усиленной вывозки балласта и замены негодного глинистого балласта хорошим песком.
- 4) На некоторых участках линии требовалось уменьшение хода поезда до 10 верст.

Пропускная способность 12 пар поездов могла быть осуществленной по мнению комиссии только во второй половине мая 1917 года, и к маю этого года линия могла пропускать при одиночной тяге в четном направлении поезд весом 24.000 пудов и в нечетном 27.000 пудов.

При установке толкачей на двух перегонах состав поезда в обоих направлениях мог быть доведен до 36.000 пуд. и наибольшая пропускная способность линии при открытии всех раз'ездов не превышала бы 8 пар поездов.

Таким образом, указанная линия, построенная в зимний период на облегченных условиях, потребовала продолжительного времени для приведения ее в проездное состояние.

С другой стороны, наличие крутых подъемов, неподдающихся смягчению без больших переустройств, и оборудование линии временными водоснабжением не позволяло пользоваться этой линией в пределах выдвигаемых воинских перевозок.

Затрата денежных сумм, а также вложенный труд для соединения в 6-ти месячный срок рельсовым путем по данному направлению флангов Чудских позиций, не принесли действительных результатов. Линия эта фактически находилась свыше 2-х лет в периоде постройки, и облегченные условия постройки ее оказались только в том, что впоследствии потребуется много

времени и средств для приведения ее к типу магистрали, работающей полным практическим воинским графиком.

Рассматривая вопрос этот с точки зрения коммерческих интересов, связанных с сооружением этой линии, надо сказать, что таковые ничтожны.

В особом журнале совета министров, правда, указано, что эта линия, проходя по местности, лишенной ж. д., имеет некоторое экономическое значение и в виду этого оказывается возможным передать сооружение ее надежному частному предпринимателю, но в журнале узловой комиссии по вопросу примыкания новой линии от 7 (20) января 1916 года указано, что выполнить какое-либо заключение по вопросу об ожидании влияния примыкания новой дороги на движение грузов по старой дороге представляется затруднительным и в частности, имея в виду постройку Обществом М. В. Р. ж. д. новой линии от Пскова до Юрьева, ожидать транзитных грузов по направлению к Нарве нельзя, и потому по линии Псков—Нарва возможна лишь передача местных грузов новой линии, в зависимости от чего приток или отвлечение грузов новой от старой не предвидится.

С точки зрения удовлетворения военных интересов, для обеспечения оперативных и других перевозок, ниже при определении рациональной схемы новых ж. д. фронта будет указано, что сооружение этой линии не является решением наилучшим и даже наиболее скрым, ибо в последнем случае можно было и не искать наилучшего решения вопроса. Обеспечение правого фланга Чудских позиций достигалось сооружением линии Валдай—Тапс с временным примыканием к Нарве, имея в виду, что независимо от сооружения линии Нарва—Псков сооружалась линия Валдай—Луга в две очереди.

#### Линия Петроград—Рыбинск.

В связи с отступлением линия Петроград—Витебск превратилась в военно- тыловую дорогу, отвюль не могущую выполнить задания по снабжению Петрограда. С постройкой же линии Венев—Узловая, донецкий уголь, который до этого шел на Петроград через Витебск, должен был принять направление через Москву, загружая Николаевскую дорогу угольными перевозками, следствием чего нельзя было не ожидать чрезвычайного недостатка в Петрограде продуктов питания и развития необычайной дороговизны и резкого недовольства и волнения среди населения<sup>4)</sup>.

<sup>4)</sup> Письмо предс. П. В. ПР. К. Гучкова от 28 янв. (10 септ.) 1916 года за № 5534 из им. глахкосева г.-ад. Рузского.

Для удовлетворения потребностей Петрограда требовалось прибытие зимой грузов увеличить на 1.300 вагонов в сутки, закрытие же для невоенных перевозок линии Петроград—Витебск понизило прибытие в Петроград на 600 вагонов в сутки.

Основываясь на этих соображениях Ц. В. Пр. К. возбудил в августе 1915 года ходатайство, для снабжения Петрограда продуктами питания, о сооружении линии, соединяющей Волжский район с Петроградом, Петроград—Рыбинск.

Соображения эти получили одобрение штаба фронта при условии срочного сооружения головного участка этой линии Мга-Волхов, т.-е. до пересечения ее с намеченной тогда же штабом фронта ж. д. линии Чудово—Званка.

С сооружением же ветви от линии Чудово-Званка на Тосно, проектированной М. П. С.<sup>1)</sup> штаб фронта признал, что интересы обороны будут удовлетворены в равной степени сооружением только головного участка линии Петроград—Рыбинск, оставляя однако в силе соображения по поводу сооружения линии Петроград—Рыбинск в полном об'еме.

Вышеуказанное ходатайство было поддержано военным министерством,<sup>2)</sup> М. П. С. и штабом верховного главнокомандующего и м. М-р. П. С. внес 17 (30) сентября 1916 года в Совет министров<sup>3)</sup> представление о производстве в трехмесячный срок изысканий<sup>4)</sup> означенной линии. И по мере выяснения трассы линии было предложено М. П. С. строителям приступить немедленно к сооружению линии<sup>5)</sup>.

Осенью 1916 года головной участок был уложен и открыто временное движение. За все время войны означенная линия была в периоде постройки и в деле снабжения продуктами первой необходимости Петрограда роли не играла и Петроград не избежал участия в феврале 1917 года резкого недовольства и волнения среди населения. Параллельно с этим, имея в виду затруднения, происходящие в районе Петроградского узла, вырабатывались меры, при которых положение названного узла могло бы быть значительно улучшено, а также намечена была сеть дорог, которая давала бы выход грузов на фронт, минуя Петроградский узел. Так для грузов Белого моря и из Сибири сооружалась линия Буй—Данилов и второй путь Данилов—Ярославль—Александров (вне пределов фронта), благодаря чему

<sup>1)</sup> Письмо М. П. С. 29 сент. (22 окт.) за № 18135.

<sup>2)</sup> Письмо В. М. на имя главносева от 12 (25) сент. за № 29543.

<sup>3)</sup> Представление М. П. С. от 17 (30) сент. за № 17861.

<sup>4)</sup> Письмо М. П. С. на имя главносева от 10 (23) сент. за № 16891.

<sup>5)</sup> Письмо М. П. С. главносеву от 15 (28) окт. за № 19826.

грузы без захода в Петроград получали направление через Вологду, Ярославль на Бологое.

#### Линия Мга—Лисино.

Для передачи грузов с Северных дорог на Николаевскую сооружалась линия Мга—Лисино<sup>1)</sup> каковая должна была быть закончена к концу осени 1915 года, намеченная в соответствии с пожеланиями законодательных учреждений и одобренная начальником генерального штаба.

#### Линия Званка — Чудово — Шимск.

Однако штаб фронта, признавая необходимость сооружения линии Мга—Лисино, считал<sup>2)</sup> что эта линия недостаточно сильно разгрузит Петроградский узел и взамен намеченного М. П. С. направления Волхово — Мшинское — Старая Русса настаивал на сооружении линии Званка—Чудово—Шимск, как более соответствующей целям обороны государства и дающей выход грузам сибирским и с Ледовитого океана, грузам в данное время почти исключительно военным и особой важности.

Первая же линия, слабо разгружая Петроградский узел, давала выход грузам к портам Балтийского моря, т.-е. к портам, в коих обмен грузов был прекращен.

В сентябре 1915 года М. П. С.<sup>3)</sup> внесен в Совет Министров вопрос о переустройстве на широкую колею участка Чудово — Шимск и о постройке линии Званка—Чудово — и Шимск—Сольцы и об укладке второго пути на участке Сольцы—Дно—Витебской линии.

Весной 1916 года был уложен путь для временного движения Званка—Чудово, переустроена линия Чудово—Шимск, сооружена линия Шимск—Сольцы и начата укладка второго пути Сольцы—Дно.

#### Линия Волосово — Мшинская.

Тогда же распоряжением М. П. С. была сооружена лесовозная ветвь Волосово—Мшинская, весной 1916 года открыто движение по ней.

Что касается сооружения линии Званка—Чудово и Шимск—Сольцы, то сооружение этих линий производилось в спешном порядке в течение особо неблагоприятного зимнего периода и как и по линии Псков—Нарва, спешность соору-

<sup>1)</sup> Письмо М. П. С. от 29 авг. (11 сент.) за № 22359.

<sup>2)</sup> Письмо главного осева на имя М. П. С. от 2 (15) сент. за № 30129.

<sup>3)</sup> Представление в С. М. от 11 (24) сент. 1915 г. за № 17364.

жения скапалась после открытия движения непрерывом движения на них свыше чем на два месяца. Насыпи на поймах р. Тигоды и Мишага, возведенные частью из мерзлого грунта (глина и др.), сопряженные с высокими и, в целях ускорения работ, запроектированными без подводящих эстакад мостами, с началом таяния начали деформироваться и произвели частичное разрушение готовых уже мостов. Потребовалось продолжительное время для удаления ближайших к мосту частей насыпей, сооружения взамен этого подводящих эстакад и перестройки поврежденных мостов.

Иначе говоря, все ожидаемые выгоды от срочного открытия движения на сооружаемых линиях фактически не имели места.

Кроме этого, окончание сооружения линии Званка—Чудово для выполнения прямого ее назначения задерживалось, т. к. к осени 1917 года не был еще сооружен путепровод через Николаевскую ж. д.; однако, по условиям транзитного движения ни в коем случае не могло быть допущено примыкание в одном уровне линии к Николаевской дороге.

#### Линия Петроград—Новгород—Орел.

В сентябре 1915 года управляющий М. И. С. внес<sup>1)</sup> на утверждение в Совет министров доклад о предложении Обществу М. В. Р. ж. д. приступить к сооружению линии Петроград—Новгород, головного участка линии Петроград—Орел. Линия эта, разгружая Николаевскую и Витебскую линии, облегчала бы подвоз топлива к Петрограду.

Штаб фронта<sup>2)</sup> не придавал особого значения с точки зрения государственной обороны линии Петроград—Новгород и настаивал на сооружении линии Луга—Новгород, дающей выход с правого фланга Чудских позиций на восток в обход Петроградского узла и дающей второй обход Петроградского узла (Званка—Новгород—Луга).

По соображениям как М. И. С., так и штаба фронта обе линии Советом Министров были разрешены. К сооружению их приступлено, и весной 1917 года была уложена линия Луга—Новгород и начата укладка линии Петроград—Новгород<sup>3)</sup>.

Однако общий недостаток рельс в полевом управлении заставил начать разборку этих линий, но в связи с неудачами на Северном фронте и возможностью отхода войск на Чудские

<sup>1)</sup> Предложение М. И. С. в Совет Министров от 17 (30) сентября за № 17361.

<sup>2)</sup> Телеграмма главного, от 22 сент. (5 окт.) за № 270 на имя М. И. С.

<sup>3)</sup> Дальнейшее изложение составлено по заметкам записной книжки.

позиции, разборка линии Луга—Новгород была приостановлена и осенью 1917 года открыто временное движение по ней.

Штабом верховного главнокомандующего в январе 1916 года был возбужден вопрос о постройке в обход Двинска линии Остров—Полоцк, которая в своем меридиональном направлении представляла бы весьма значительные выгоды движению.

Штаб фронта находил, что проектируемая линия в случае потери сообщения через Двинск не будет безопасна от ударов неприятеля и считал предпочтительнее сооружение второй колеи от Витебска до Новосокольников и линии Новосокольники—Остров.

Штаб верховного главнокомандующего, считая, что постройка второй колеи сопряжена с большими трудностями, и что построечные грузы обременят предельно работающую слабую магистраль Дно—Витебск, а с другой стороны, ввиду одобрения наштаверхом постройки линии Полоцк—Остров (Псков), настаивал на сооружении этой линии.

Произведенные зимой 1916 года изыскания не дали верной картины грунтов. Многочисленные провалы насыпей, пере-проектировка и перенос трассы вызывали большие затруднения и задержки в работе. Укладка рельс не на проектной отметке и последующая балластировка и подъемка пути не дали каких-либо результатов в смысле ускорения открытия движения по линии, но значительно задержали его, создавая большие трудности в производстве работ. Открытие движения состоялось в июне 1917 года. Для нужд фронта эта линия значения не имела и на совещании в штабе фронта было решено в случае потери Двинска и необходимости отхода войск на тыловые позиции разобрать часть линии от Полоцка до Опочки.

Возможность потери сообщения через Двинск сильно озабочивала командование.

На случай обстрела Двинского узла была срочно сооружена весной 1916 года Юзефовская ветвь, дающая прямой выход с Риго—Орловской ж. д. на Сев.-Зап. ж. д. без захода на станцию Двинск.

Обстрел станции Двинск весной 1917 года вызвал необходимость устроить на этой ветви особую станцию, куда предположено было вынести интендантские и санитарные операции.

Однако работа этой ветви была обеспечена только тогда, когда выходы ее, особенно северный—пост № 11, не находились под обстрелом.

С задержкой армий на З. Двине возник вопрос об обеспечении их рельсовыми путями. В связи с разобщенностью укрепленных районов в виду особого значения, которое приобрели с остановкой наших армий на З. Двине слабо оборудованные Лифляндские подъездные пути, было решено срочно перешить на широкую колею эти пути и в первую очередь от Штокмангофа до Альтшваненбурга, т.-е. до пересечения с намеченной к сооружению Пыталовской ветви Сито—Альтшваненбург.

Вопрос этот о соединении поднялся еще при отходе наших армий в штабе Северо-Западного фронта, но не получил разрешения.

С перешивкой Лифляндских путей к однопутной линии Валк—Рига, единственной соединяющей дороги тыла с Рижским укрепленным районом, примыкали бы три линии: Штокмангоф—Валк, Псков—Валк и Тапс—Валк. Естественно выдвигался на очередь вопрос о сооружении второго пути от Валка до Риги. Параллельно с перешивкой южной части Лифляндских путей был рассмотрен утвержденный главным начальником военных сообщений проект перешивки от Альтшваненбурга до Валка.

Перешивка северной части, на которой встречались подъемы до 0,020, не поддающиеся смягчению и радиусы до 80 саж., не являлась решением, обеспечивающим нужды фронта, так как для эксплоатации представляла большие трудности и не допускала движения поездов нормальными составами, и сверх того удлинение в 25 верст на Мариенбург было вызвано удовлетворением частных интересов владельцев предприятий и при перешивке требовало лишних затрат рельсового материала, в котором ощущался острый недостаток на всех фронтах. В виду этого прямой подсчет показал, что если примыкание к Валку является безусловно необходимым, выгоднее с затратой тех же средств сооружить линию магистрального типа по долине реки Аа (Лифляндской), и эта линия будет короче намеченной к перешивке на 25 верст.

Такие соображения заставили штаб верховного главнокомандующего отменить первоначальное решение, но, с другой стороны, настоять по соображениям недостаточно обективным на перемене примыкания. Примыкание к Рамоцкому вместо Валка с одной стороны уменьшало пробег между Ригой, Крейцбургом и Двинском и в своем направлении входило в будущую магистраль Нижний-Новгород—Рига, но с другой стороны линия проходила вблизи Венденских позиций, в своем направлении была не параллельна фронту и тем самым не давала

исчерпывающего решения. В виду необходимости иметь соединение во всяком случае, штаб фронта согласился на направление Альтшваненбург—Рамоцкое.

В средине июля 1916 года перешивка южной части Лифляндских путей и сооружение продолжения Пыталовской ветви были закончены. Настоятельно необходимо было приступить к сооружению линии Альтшваненбург—Рамоцкое той же строительной организацией, которая освобождалась с окончанием работ южной части, дабы не потерять строительного сезона. Имея в виду благоприятную первую половину зимы 1916 года (морозы начались в последних числах декабря) можно было открыть в начале 1917 года движение по этой линии.

Однако распоряжением управления Путей Сообщения, заведующий перешивкой южной части в конце июля был командирован со всем штатом срочно на южный фронт. Переписка по этому вопросу затянулась и только в октябре были закончены изыскания командированными из Петрограда лицами и в ноябре Полевое Строительное Управление приступило к постройке, имея в своем распоряжении до морозов не много более месяца. Благодаря этому, движение по линии Альтшваненбург—Рамоцкое было открыто с опозданием более чем на полгода, т. е. в середине августа 1917 года.

Как было сказано выше, попутно с сооружением линии Альтшваненбург—Рамоцкое, был выдвинут вопрос о построике второго пути от Рамоцкого до Риги, встретивший противодействие со стороны Управления Путей Сообщения. На совещании в Управлении Путей Сообщения представителями его приводились мотивы о невозможности уложить второй путь из-за отсутствия рельс, указывая на шоссе Псков—Рига, идущее параллельно линии Рамоцкое—Рига и "могущее заменить в случае переброски войск необходимость сооружения второго пути".

Имея опыт оперативных перевозок в направлении Риги, штаб фронта настоял на необходимости немедленного сооружения второго пути на всем протяжении от Валка до Риги. При работе линии Валк—Рига полным практическим графиком в 16 пар поездов, а при открытии раз'ездов и частей вторых путей до 18 пар в сутки этот участок, главным образом обслуживая нужды снабжения, не мог обеспечить срочных оперативных перевозок и последние совершались за счет поездов снабжения, создавая недовоз его. Ирким доказательством сего служила декабрьская операция (1916 года), в течение которой войска Рижской группы пережили крайнюю продовольственную

ную нужду, несмотря на то, что к началу операции был сосредоточен 15-дневной запас. Было решено в первую очередь, по освобождении рабочей силы с линии Альтшваненбург—Рамоцкое, соорудить второй путь от Рамоцкого до Риги, и план работ определил возможность окончания—конец июля для линии Альтшваненбург—Рамоцкое и конец августа для второго пути. Таким образом вместо того, чтобы иметь к началу 1917 года двойной путь, соединяющий Рижский укрепленный район с дорогами тыла, можно было ожидать создание его не ранее сентября того же года.

События 19—21 августа показали<sup>1)</sup>, насколько правильными были опасения оставить Рижский укрепленный район на однопутной линии Валк—Рига, хотя пропускная способность ее и была доведена до 18 фактических пар поездов в сутки.

Правый фланг Северного фронта отошел из Венденские позиции в конце августа; одновременно с этим вновь был поднят вопрос, своевременно ли получивший осуществления из-за наличия массы еще более неотложных потребностей, о перешивке Пернов—Ревельских подъездных путей. Для возможности обеспечения снабжением войсковой группы, которой предстояло развертывание по линии Ревель (Пернов)—Валк, необходимо было предвидеть, что грузы снабжения могли вливаться или со стороны Ревеля и Тапса по линиям Ревель—Мойзекюль или Тапс—Гапсаль—Вайсенштейн—Мойзекюль и со стороны Валка по линии Валк—Мойзекюль.

Исходя из расчета, что для корпуса потребуется в сутки 26 вагонов продовольствия и фураха, 18 вагонов артиллерийского, инженерного имущества и прочих грузов, 10 вагонов артиллер. парка (считая один парк в 40 вагонов на армию в 4 корпуса) и считая, что расчет должен исходить для войсковой группы в 4 корпуса, намеченных к оперированию на восточном побережье, определилось, что всего потребуется кругло 250 вагонов или 8 поездов весом в 30.000 пудов каждый или 250.000 пудов и без тары чистого веса 160—170.000 пудов.

Пропускная способность участка Валк—Пернов определилась в 16 пар поездов, весом в 20.000 пудов каждый, участок Мойзекюль—Алленрюль—12 пар, весом 11.000 пудов каждый, участок Алленрюль—Ревель—в 10 пар весом 18.000 пудов каждый, и участок Гапсаль—Вайсенштейн (пол. паров. ж. д.) 22 пары, весом 3.000 пудов каждый.

<sup>1)</sup> Оставление Риги с потерей огромной ценности немытого военного и железнодорожного имущества.

Провозная способность в среднем указанных линий определялась в 7 пар поездов или 77.000 пудов в сутки одного направления и чистого веса 45—57.000 пудов.

Таким образом, непосредственно в район оперирующей группы по железным дорогам через Ревель—можно было доставлять одну треть потребных грузов снабжения, а две трети должны были быть доставляемы с района участка Тапс—Валк по грунтовым дорогам, т.-е гужем потребовалось бы доставлять свыше 100.000 пудов, что при наличных транспортных средствах и состоянии грунтовых дорог представлялось совершенно невозможным.

С доведением провозной способности до пропускной, путем командировок паровозов с Лифляндских и Вольмарских подъездных путей, возможно было бы доставлять около  $\frac{1}{2}$  потребного количества грузов и для остальной потребовалось бы при наличии надежных грунтовых дорог свыше 500 грузовиков в сутки.

В случае же операций против Ревельской крепости, отсутствие непосредственного примыкания, помимо района крепости, к широкой сети (пол. паров. ж. д. между Тапс—Вайсенштейна) и еще более понижало возможность снабжения по железным дорогам и настоятельно требовало перешивки указанной узкоколейной сети на широкую, что, однако, не было выполнено.

Выяснившаяся неустойчивость войск заставила штаб фронта вновь обратить серьезное внимание на обеспечение тыловых позиций железнодорожными путями. Была остановлена начатая разборка линии Луга—Новгород и линия эта спешно приводилась в состояние, обеспечивающее пропуск 12 пар поездов в сутки.

Одновременно с проведением линии Петроград—Новгород Обществом М. В. Р. ж. д. было приступлено к сооружению линии Валдай—Новгород, дающей прямой выход по сооружении линий Луга—Тапс грузам с востока к портам Балтийского моря и обеспечивающей правый фланг Чудских позиций. Сооружение линии Валдай—Новгород задержалось, с одной стороны, ввиду протеста Археологического Общества по поводу проведения трассы линии вблизи древнейших зданий близ Новгорода и имеющих громадную историческую ценность, с другой стороны, отсутствием потребного количества железа. При современном состоянии работ движение по линии могло быть открыто не ранее весны 1918 года, благодаря чему до сооружения этой линии правый фланг тыловых позиций был обеспечен линией Чудово—Новгород—Луга—Мшинское—Волосово—Парва—в обход Петрограда.

## ГЛАВА VI.

## Финляндская ж. д. сеть.

В район Северного фронта вошла Финляндия, железнодорожная сеть которой была слабо развита для удовлетворения требований, предъявленных к ней с открытием военных действий. Существующая сеть допускала движение составов, при грузоподъемности вагонов 600 пудов, в 27 вагонов, за исключением линии Петроград — Гельсингфорс — Таммерфорс, на которой обращались нормальные составы.

Паровозный и вагонный парки были слишком недостаточны. Русские тяжелые паровозы могли обращаться только до станции Коувола из-за наличия моста через реку Кюмень, верхнее строение коего не допускало пропуска тяжелых паровозов. С первого момента войны через Финляндию потекли, скопившись в портах и на стан. Торнео, из-за границы грузы, непосредственно имеющие отношение к обороне. Сеть требовала усиления и срочного окончания сооружаемых линий. С продвижением неприятеля на восток обеспечение Финляндии в железнодорожном отношении вызывалось настоятельной необходимостью. Возможность развития боевых действий со стороны противника в районе Финляндии настоячиво требовало обратить внимание на Финляндские железные дороги. В конце 1916 года был поднят вновь вопрос о скорейшем окончании строящихся дорог и развитии пропускной способности главнейших участков.

Для ускорения и облегчения сосредоточивания наших войск в трех главнейших направлениях, необходимо было довести к весне 1917 года в первую очередь пропускную способность до 14 пар поездов 44 вагонного состава участков Выборг — Иоенсуу Элсенвара — Пиексемяки и развернуть ряд станций; во вторую очередь довести до указанной пропускной способности участки Коувола — Куопио и в третью очередь участок Рахимаки — Сейняноки до 17 пар с соответствующим развитием пассажирочно-выгрузочной способности ряда станций. Указанный порядок с востока на запад вызывался недостаточностью времени и возможностью в случае развития интенсивных действий отхода нашего на восток для обороны подступов к Петрограду со стороны Финляндии.

Таким образом в случае окончания строящихся линий Петроград — Рассуди — Хиттола — Пиексемяки — Оваския, с

переустройство участка Ювяскюля—Хаапамяки, была бы завершена вторая северная магистраль Петроград—Хиттола—Эллинсвара—Пиексемяки—Ювяскюля—Хаапамяки—Николайстадт.

Магистраль Хаапамяки—Сейниоки—Торнео должна была иметь пропускную способность, обеспечивающую сосредоточивание по ней войск, идущих по магистрали Петроград—Выборг—Рихимяки—Хаапамяки и Петроград—Хиттола—Пиексемяки—Ювяскюля—Хаапамяки. Равным образом эта магистраль должна была пропускать грузовой поток из Торнео с прекращением навигации, принимая во внимание напряженность движения по ней в период приостановки навигации в Архангельске и вследствие неготовности Мурманской ж. д.

Вспыхнувшие внутренние события отразились на Финляндской ж. д. сети и к сентябрю 1917 года развитие железных дорог в районах, намеченных к развертыванию войск в случае высадки неприятеля, наполовину не было выполнено.

Участки северной магистрали Петроград—Николайстадт, Петроград—Хиттола, Пиексемяки—Ювяскюля закончены летом 1917 г. Однако наличие горного участка Хаапамяки—Ювяскюля не позволяло в полной мере использовать эту магистраль для транзита. Участок Торнео—Таммерфорс, на котором обращалось 9 пар поездов 27 вагонного состава, требовал затраты не более 150.000 рублей для повышения пропускной способности почти вдвое. Для этого требовалось только удлинить разездные пути. Однако до окончания войны русские железные дороги связаны были с дорогами Швеции линией, пропускная способность коей  $4\frac{1}{2}$  пары поездов нормальных составов.

Из этого краткого обзора строительства и усиления железнодорожной сети Северного фронта видно, что, с одной стороны, несмотря на все усилия штаба фронта, главнейшие насущнейшие задачи, поставленные требованиями войны, не были своевременно решены, с другой стороны, не видно определенного плана во всем строительстве, как, например, постройка линии Петроград—Новгород, совершенно ненужной фронту, и параллельно с этим задержка в сооружении столь нужных линий Альтшвангенбург—Рамоцкое и второго пути Валк—Рига; далее оставление без особого внимания Рижского побережья между Ревелем и Ригой, слабо обслуживаемого железнодорожными путями, и вообще медленный темп сооружения таковых, порой на условиях, неотвечающих предъявляемым требованиям к намеченным линиям.

**Карта**  
Финляндских  
жел.дор.

- однокол.
- двухкол.
- чугунная  
струя



Северный фронт на третий год своего существования не имел ни одной законченной сооружением дороги настолько, чтобы к ней можно было предъявить требование немедленного использования пропускной способности до 12 пар. Как было выше сказано, Северный фронт имел три параллельных линии, значение коих было в деле снабжения первенствующее: Званка—Ревель, Бологое—Рига, Ржев—Крейцбург. Все эти линии однопутные и затребовали больших затрат для доведения пропускной способности до максимума, какой можно предъявлять к однопутной линии. Двухпутная магистральная линия Петроград—Двинск, лежащая не в направлении течения грузов, была слабо использована. Линия Петроград—Витебск, являвшаяся в тылу единственной параллельной фронту и кратчайше соединяющей с другими фронтами, была перенапряжена работой. Для доведения до максимальной пропускной способности ее, потребовались большие затраты и нельзя было избежать загрузки ее построочными грузами<sup>1)</sup>.

Приблизительно следующая схема сооружения и усиления сети фронта представляется более рациональной и более приспособленной к требованиям военной обстановки.

Взамен линии Петроград—Новгород и Исков—Полоцк—соорудить второй путь от Петрограда до Витебска.

В течение того же времени с меньшими затратами имелась бы двухпутная линия, сейчас же по сооружении второго пути могущая работать двухпутным графиком для оперативных перевозок и грузов снабжения. Сооруженная же линия Псков—Полоцк не могла дать более 8 пар поездов, а линия Петроград—Новгород не была открыта. Далее, соорудить второй путь от Бологое до Валдая и продолжить линию Валдай—Луга до Тапса взамен сооружения линии Мшинская—Волосово; в этом случае можно было бы отказаться от сооружения линии Псков—Нарва.

Затем соорудить второй путь от Валда до Риги.

Взамен линии Альтшваненбург—Рамоцкое—соорудить линию Валк—Альтшваненбург и Режица—Дрисса, благодаря чему имелась бы ближайшая параллельная фронту рокировочная линия Полоцк—Дрисса—Режица—Пыталово—Альтшваненбург—Валк—Тапс, заменяющая также при потере Двинска линию Полоцк—Двинск—Режица. Входящий в эту линию участок Сев.-Зан. ж. д. Режица—Пыталово, пропускная способность которого не была использована в полной мере, при надлежащем развитии станции Режица и Пыталово, мог бы принять на себя

<sup>1)</sup> См. стр. 162.

движение грузов и эшелонов линии Дрисса—Тапс, не нарушая движения по главной линии Сев.-Зап. ж. д. Даугава—Петроград. Кроме этого, для доведения сети ж. д. в районе побережья Риги и Ревеля до развития, отвечающего нашим стратегическим задачам в Лифляндии, необходимо было усилить Пярнус—Ревельские подъездные пути, каковому усилению соответствовала вполне перешивка их на широкую колею.

При выполнении указанной схемы, можно думать, насущные интересы фронта в железнодорожном отношении были бы в достаточной мере обеспечены. Казалось бы, что обеспечение театра военных действий железными дорогами должно соответствовать современному сооружению нужных линий в предвидении военных событий, а нельзя ли приурочивать к моменту развития действий. События на юге (однопутный участок Унгена—Яссы) и на севере показали, насколько верны эти соображения.

Повторю, чтобы использовать опыт минувшей войны действительным образом, надо немедленно заняться разборкой и обследованием всех материалов, и чтобы не повторять ошибок прошлого, необходимо коренным образом изменить существовавший взгляд на создание сети железных дорог в военном отношении.

Не останавливаясь ни перед какими затратами, всравнительно невысшими, чем те, какие приходится затрачивать на приведение сети ж. д. к соответствующей схеме во время военных действий, не говоря уже об общих затратах страны в связи со слабой ж. д. сетью во время войны, необходимо развить ряд линий и соорудить новые с тем, чтобы вопрос обороны страны в железнодорожном отношении был поставлен на первое место.

Причем основными положениями при создании и развитии сети надо считать:

1) Заблаговременное сооружение ж. д. линий на театре военных действий, в соответствии с будущими рубежами военных действий на случай отхода наших войск вглубь страны.

2) В целях уменьшения затрат страны возможная замена сооружения стратегических линий эквивалентными экономического значения.

3) В случае необходимости сооружения ж. д. линии с началом военных действий, сооружать таковые на условиях, соответствующих предъявляемым к ним с момента сооружения требованиям срочности и густоты воинских перевозок, причем желательно сооружать вторые пути взамен проведения новых параллельных линий.

4) Развитие существующих должно вестись в предположениях использования подводящих линий не только для транзитных задач, но и для возможности использования их для быстрого сосредоточивания и развертывания войск в известных районах.

5) Пропускная и перерабатывающая способности узлов должны соответствовать в полной мере таковым подводящим к ним линиям.

Инженер Гонзаль.

Москва июнь, 1919 г.

25	11 июня.	Проф. Котляревский С. А.	Польский вопрос в международной истории Европы в XIX и XX вв.
26	18 "	Парский Д. П.	Рижская операция 19—26 августа (1—8 сентября) 1917 г.
27	25 "	Проф. Котляревский С. А.	Мемуары адмирала Тирпца.
28	2 июля.	Колосов А. Н.	Военная реформа в первых месяцах французской революции.
29	9 "	Букшан Я. М.	Особое совещание по обороне и национальной промышленности.
30	16 "	Колосов А. Н.	Вторая половина доклада 2-го июля.
31	23 "	Проф. Вишнер Р. Ю.	Гражданские войны в древнем Риме.
32	30 "	Уайт Д. Н.	Развитие и гибель германской морской силы по мемуарам Тирпца.
33	6 августа.	Проф. Котляревский С. А.	Борьба за Дарданеллы и Палестину по воспоминаниям Лимана фон-Сандерса.
34	13 "	Незнамов А. А.	Петроградская операция Юденича в октябре 1919 года.
35	20 "	Свечин А. А.	Эволюция германского плана войны.
36	27 "	Свечин А. А.	Лужский прорыв (май—июнь 1916 г.).
37	3 сентября.	Свечин А. А.	Некоторые выводы из операции ю-з. фронта в мае—июне 1916 г. Продолжение приложений по докладу о Лужском прорыве.
38	10 "	Проф. Котляревский С. А.	Сумерки Австро-Венгерской империи.
39	17 "	Проф. Вишнер Р. Ю.	Фуксил, как военный историк.
40	24 "	Васильев Ф. Н.	Монзундская операция 1917 г.
41	1 октября.	Васильев Ф. Н.	Продолжение доклада 24 сент.
42	8 "	Муравьев В. Н.	Стратегия и политика в мировой войне.
43	15 "	Снесарев А. Е.	Берлинцы о войне будущего (его последняя книга 1920 г. февраль).
44	22 "	Букишан Я. М.	Конец войны (1914—1918 г.) начало революции в Германии.
45	29 "	Свечин А. А.	Оперативное искусство генер. Алексеева в Галицийской битве.
46	5 ноября.	Восканов Г. Н.	Операция по овладению Киевом и окружению Киевской группы противника в 1920 г.
47	12 "	Лебедев Д. К.	Германский воздушный флот во время мировой войны 1914—18 г. (аэростаты и воздушные корабли).
48	19 "	Лебедев Д. К.	Авиация и противоздушная оборона Германии во время мировой войны 1914—1918 г.
49	26 "	Проф. Котляревский С. А.	Всемирная война в оценке Гельфферихта.
50	3 декабря.	Морозов Н. А.	Исторический очерк системы пополнения постоянных и милиционных армий.
51	10 "	Рябинин А. А.	Швейцарская армия, как тип современной милиции.
52	17 "	Колосов А. Н.	Отчет о 2-летней работе В. И. Комиссии.
53	24 "	Свечин А. А.	Задачи и значение военной истории.
		Свечин А. А.	Шлиффе, начальник Прусского Генерального штаба.

Правитель док Военно-Исторической Комиссии

Д. К. Лебедев.



X

## ТРУДЫ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ КОМИССИИ.

### ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ:

1. Стратегический очерк войны 1914—18 г. г. Часть 5. Период с окт. 1915 г. по сент. 1916 г. Позиционная война и прорыв австрийцев Юго-Западным фронтом. Составил *В. Н. Клембовский*. 123 стр., 19 схем. Цена 75 руб.
2. Военно-Исторический Сборник № 1. 178 стр., 16 схем (распродано).
3. Военно-Исторический Сборник № 2. 223 стр., 10 схем. Цена 45 руб.
4. Военно-Исторический Сборник № 3. 190 стр., 21 схема. Цена 70 руб.
5. Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 18 г.г. Часть I. Составил *А. А. Маниковский*. 123 стр. Цена 75 р.
6. Сношения с союзниками по военным вопросам во время войны 1914—18 г.г. Составил *Н. Валентинов*. 136 стр. Цена 75 руб.

### НАХОДЯТСЯ В ПЕЧАТИ:

7. Обзор положения русских военно-пленных в мировой войне. Ч. I, II, III. Составил *Н. М. Жданов*.
8. Потеря нами Галиции в 1915 г. Ч. I. Составил *М. Д. Бонч-Бруевич*.
9. Военно-Исторический Сборник № 5.
10. Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 18 г.г. Части 2 и 3. Составил *А. А. Маниковский*.
11. Стратегический очерк войны 1914—18 г. г. Часть 3. Составил *А. А. Незнамов*.

С требованием обращаться по адресу:

Военно-Историческая Комиссия, Пречистенка, 14, телефон 5-26-90.