

поддерживал отряд канонерских лодок и 2 крейсера. Была введена единая система сигнализации для кораблей и береговой артиллерии, установлены дополнительные артиллерийские батареи.

В результате мер, принятых вице-адмиралом С.О. Макаровым была создана непрерывная служба по охране с моря военно-морской базы, как одна из форм повседневной боевой деятельности флота. Итогом хорошо организованной обороны стал провал всех попыток противника закупорить русский флот на внутреннем рейде. Японцы потеряли во время этих попыток 21 пароход-брандер [2, с. 69]. Впоследствии опыт охраны Порт-Артурской военно-морской базы был использован всеми ведущими морскими державами.

В ходе Русско-японской войны получила развитие и тактика взаимодействия флота с сухопутными войсками, которая ранее нигде в мире глубоко не разрабатывалась. Причем, логикой войны воюющим сторонам пришлось разрабатывать разные ее аспекты.

Наступление японской армии на Порт-Артур поставило перед русским флотом вопрос о поддержке приморских флангов армии артиллерийским огнем. Первый опыт такой поддержки был получен в мае 1904 г. во время Кинчжоуского боя канонерской лодкой «Бобр» и двумя миноносцами. Он показал, взаимодействие с армией нуждается в тщательной организации. С июня начались регулярные выходы кораблей в море для артиллерийской поддержки фланга армии. Как правило, высылались значительные силы: 1–2 броненосца, 4–5 крейсеров, 2–3 канонерские лодки и от 6 до 14 миноносцев. Первоначально стрельба велась по видимым целям, затем специальные корректировщики стали корректировать стрельбу по невидимым целям. На кораблях прокладывали телефонный кабель, и каждый из них имел свои собственные цели. Впоследствии, когда началась непосредственная осада Порт-Артура в августе 1904 г. вся линия обороны была разбита на сектора и каждый корабль поддерживал определенный сектор. Эта система взаимодействия действовала весь период осады.

Взаимодействие японского флота с армией приняло несколько иные формы. Перед ним стояла задача обеспечения десантных операций армии. В ходе войны японский флот обеспечил осуществление 3-х крупных десантных операций: в Корею в феврале 1904 г., на Ляодунский полуостров в мае 1904 г. и на о. Сахалин в июне 1905 г. (из них две последних на побережье, занятое противником).

Наиболее значительной явилась высадка 2-й японской армии на Ляодунский полуостров. Десант высаживался в бухте Ентоа в 40 милях от Порт-Артура. Для ее обеспечения было организовано траление бухты. Первая волна десанта высаживалась с миноносцев и канонерских лодок под прикрытием их артиллерийским огнем. Затем между бухтой и островами Эллиот натянули бон с подвешенными на нем минами заграждения и в бухту вошли транспорты с войсками. В течение 6 дней японцы высадили 40 000 человек и большое количество вооружения. Операцию прикрывали главные силы японского флота, развернутые у Порт-Артура.

Таким образом, в ходе Русско-японской войны тактика взаимодействия флота и армии впервые была конкретно разработана и воплощена в жизнь, что явилось значительным вкладом в развитие военно-морского искусства. Полученный опыт впоследствии широко использовался во время I-й Мировой войны.

Завершая обзор развития тактики легких сил флота в ходе Русско-японской войны, необходимо упомянуть и о том, что именно в эту войну впервые был использован принципиально новый вид боевого корабля – подводная лодка. Несколько русских подводных лодок охраняли подступы к Владивостоку в 1905 г. Правда, их конструкция была очень несовершенной, но сам факт их участия в войне имел большое значение для дальнейшего развития этого класса кораблей и тактики их действий.

Русско-японская война стала, пожалуй, первой морской войной в мировой истории, в ходе которой так широко применялись легкие силы военно-морских флотов. И в связи с этим, как мы могли убедиться, большое развитие получила тактика их

действий. В ходе войны появилось много новых тактических приемов ведения боевых действий легкими силами. Война вообще продемонстрировала резкое возрастание их роли⁷. Активное использование легких сил вызвало повседневную боевую деятельность флотов, которая заполнила паузы между крупными боями и держала воюющие флоты в постоянном напряжении.

⁷ Вместе с тем, следует отметить, что война показала не только ошибочность теории «Мэхэна-Коломба», но и несостоятельность теории «Молодой школы». Практика боевых действий свидетельствовала, что легкими силами можно было решить лишь частные задачи.

Опыт действий легких сил, полученный в эту войну, дал мощный импульс их дальнейшему развитию всеми флотами мира.

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть большую роль Русско-японской войны в развитии военно-морского искусства. Ее опыт послужил отправной точкой для последующих теоретических разработок во всех областях военно-морского искусства. После нее военно-морские флоты всех стран получили свое формирование как в смысле выработки типов боевых кораблей и вооружений, так и в организации и тактике.

Статья поступила 23.11.2015 г.

Библиографический список

1. Быков П.Д. Русско-японская война 1904–1905 гг. Боевые действия на море. М., 1942.
2. История военно-морского искусства. М., 1953. Т. 3.
3. История русско-японской войны 1904–1905 гг. СПб., 1911. Т. 4.
4. Кладо Н.А. Современная морская война. СПб., 1905.
5. Описание военных действий на море в 37–38 гг. Мэйдзи. СПб., 1910. Т.4.
6. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну. СПб., 1910. Т. 1.
7. Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну. СПб., 1910. Т. 2.
8. Сорокин П.А. Оборона Порт-Артура. М., 1952.

Сведения об авторе

Наумов Игорь Владимирович, доктор исторических наук, профессор, зав. кафедрой истории и философии Иркутского национального исследовательского технического университета, 664074, Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83, тел. 8(3952) 40-51-86, e-mail: histor@istu.edu

Naumov Igor Vladimirovich, Doctor of Historical Science, Head of Chair of the History and Philosophy of Irkutsk National State Technical University, 664074, Russia, Irkutsk, ul. Lermontova, 83, tel.: 8(3952) 40-51-86, e-mail: histor@istu.edu

УДК 93/94

РАЗРАБОТКА И РЕАЛИЗАЦИЯ МЕР ПО ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СИБИРИ В 1914–1917 гг.

© Н.В. Греков

В статье рассматриваются противодиверсионные мероприятия на железных дорогах Сибири, осуществленные в период Первой мировой войны. Реконструирована структура инстанций и органов охраны, раскрыт механизм взаимодействия железнодорожников, наемных стражников, жандармов и личного состава воинских частей различных видов. Противнику не удалось провести ни одной диверсии.

Ключевые слова: охрана, железные дороги, транспорт, Сибирь, Первая мировая война, совершенствование, диверсии, караулы, инфраструктура.

DEVELOPMENT AND REALIZATION OF THE ACTIONS OF SECURITY OF THE RAILWAYS IN SIBERIA IN 1914–1917

© N.V. Grekov

The article is devoted to countersabotage efforts on railways in Siberia during World War I. Author reconstructs the schema of security authorities and explains the method of collaboration between railway workers, security guardians, gendarmes and different military staffs. Contender was not able to get any sabotage attack.

Key words: custodial guard, railways, transport, Siberia, World War I, improvement, sabotage attacks, patrol, infrastructure.

В годы Первой мировой войны высшие штабы и спецслужбы воюющих государств уделяли большое внимание подготовке диверсий в тылу противника, одновременно пытаясь обезопасить тылы собственных армий. В России наиболее широко противодиверсионная работа была развернута на сети железных дорог. Крайняя озабоченность русского правительства вопросами безопасности дорог была вызвана, с одной стороны, важной ролью транспорта в проведении военных операций и в организации работы промышленности, а с другой – слабостью русской железнодорожной сети, которая и в мирное время не справлялась с обслуживанием потребностей народного хозяйства [15, с. 580].

С началом войны изменилось направление грузовых потоков по тыловым железным дорогам. Блокада противником портов Балтийского и Черного морей вынудила Россию переключить внешнюю торговлю на дальневосточные и северные

порты. Объемы ввозимых в ходе войны товаров, в том числе военного снаряжения, оружия, материалов для оборонной промышленности, постоянно увеличивались, соответственно возрастала нагрузка на дороги, связывавшие Архангельск с центральными районами страны, и на Транссибирскую магистраль, обеспечивающую сообщение Дальнего Востока с центром России.

Линия магистрали подтвердила свое стратегическое значение, но если до 1914 года ее предполагалось использовать для переброски войск из европейских губерний России на Дальний Восток при возникновении там угрозы войны, то после начала мировой войны поток грузов пошел в обратном направлении. Транссибирская магистраль играла важную роль в снабжении фронта оружием и боеприпасами. Кроме того, сибирские железные дороги перевозили хлеб для населения промышленных

районов, продовольствие и фураж для армии.

Напряженная работа сибирских железных дорог не могла не привлечь внимание противника. Однако в ходе войны он так и не смог осуществить диверсии на дорогах Сибири [16, с. 58]. В чем причина? Ведь германское командование прекрасно понимало, что нарушение перевозок по Транссибирской магистрали способно ослабить русский фронт. Вероятно, объяснение кроется в суммарном влиянии трех факторов. Большую роль сыграла удаленность сибирских дорог от европейского театра войны. Возможно, сказалось отсутствие необходимых сил и средств в распоряжении германской разведки, но на первое место следует поставить беспрецедентные меры охраны сибирских железных дорог.

Великий Сибирский путь (Транссиб) к 1914 году составляли 5 самостоятельных в административном отношении железных дорог. Самым крупным звеном магистрали на тот период являлась Сибирская железная дорога (3161 верста). 1 января 1915 года она была разделена на Омскую и Томскую (Сибирскую) железные дороги. До этого Омская дорога (642 версты) представляла собой ответвление линии Сибирской железной дороги.

Сразу же после ввода в эксплуатацию Транссиба важнейшей задачей властей стала организация его охраны. Русско-японская война положила начало разработке принципов военной охраны сибирских дорог. Однако потрясшие страну в 1905 г. забастовки железнодорожников заставили правительство сконцентрировать внимание на внутренних угрозах безопасности дорог. Опыт борьбы с рабочими подвел царские власти к идее объединения усилий военного, железнодорожного и жандармского ведомств в сфере обеспечения безопасности железных дорог России.

На основании императорского Указа правительствующему Сенату от 14 декабря 1905 г. министр путей сообщения получил право вводить чрезвычайные меры охраны на отдельных линиях железных дорог империи. После введения этих мер железная дорога поступала в распоряжение особого комитета при управлении данной дороги.

Председателем комитета становился начальник дороги, членами – начальник местного жандармского полицейского управления (далее – ЖПУ) и заведующий передвижением войск района.

Особые комитеты должны были обеспечить охрану «внешнего порядка, непрерывности и правильности действия дороги», а также «наблюдение за должным исполнением всеми служащими лежащих на них обязанностей» [6, л. 187]. Целью особых комитетов, по существу, являлась борьба с забастовками железнодорожников и подавление антиправительственных выступлений в полосе отчуждения дорог.

Для общего руководства деятельностью особых комитетов всех дорог страны при министре путей сообщения был сформирован Главный комитет по охране железных дорог. В его состав вошли: начальник Управления железных дорог МПС, начальник штаба Отдельного корпуса жандармов и начальник Управления военных сообщений ГУГШ [6, л. 188].

Появление Указа о чрезвычайных мерах охраны на железных дорогах было продиктовано исключительно необходимостью подавления революции, поэтому вопросами защиты дорог от диверсий неприятеля в инструкциях особым комитетам места не нашлось. Штабы военных округов самостоятельно составляли планы охраны железных дорог на случай войны. Войскам, по определению Генерального штаба, предстояло защищать железные дороги в военное время от нападения «неприятельских отрядов, а также порчи злоумышленниками» [3, л. 51].

Омская и Сибирская железные дороги проходили по территории Казанского, Омского и Иркутского военных округов. Основные линии дорог находились в зоне ответственности Омского округа. По составленной штабом округа в 1913 г. схеме охраны линия подведомственных дорог была разделена на 5 ротных участков размерами от 344 до 532 верст.

Для охраны железной дороги пехотные полки округа выделяли сводный отряд из 407 нижних чинов под командой 5 офицеров. Предполагалось выставить 45 постов

на 16 мостах и выслать 8 дозоров на крупные станции [9, л. 70–72].

Армейские подразделения должны были усилить существовавшую в мирное время охрану дорог – железнодорожную жандармерию и вольнонаемную стражу. Жандармские управления на железных дорогах выполняли функции общей полиции в районе полосы отчуждения железных дорог. Личный состав управлений был сосредоточен по станциям и нес патрульно-постовую службу. Жандармы патрулировали депо, мастерские, подъездные пути и раз в месяц обходили отведенный каждому отделению участок линии железной дороги [1, с. 52]. К 1914 г. в ЖПУ Сибирской дороги состояли на службе 23 офицера, 20 вахмистров и 445 унтер-офицеров [2, л. 43; 13, л. 6]. Если принять во внимание протяженность железнодорожных линий и количество станций, можно согласиться с начальником управления – полковником Л.А. Бардиным, постоянно сетовавшим на нехватку личного состава. Вольнонаемная стража насчитывала около 500 человек.

Условия и порядок ввода войск в полосу отчуждения железных дорог определяли специальные правительственные документы. 17 февраля 1913 г. были Высочайше утверждены «Положения о подготовительном к войне периоде», в которых каждому ведомству был указан порядок действий при нарастании угрозы войны. Все действия ведомств были детализованы и сгруппированы в две «очереди». К первой относились те, что надлежало исполнить на начальном этапе подготовки к мобилизации, не нарушая при этом обычного ритма жизни страны. Мероприятия второй очереди представляли собой завершающую фазу подготовки к мобилизации и массовой перевозке войск. В рамках выполняемых МПС мероприятий первой очереди должны были вводиться чрезвычайные меры охраны на железных дорогах, а по списку второй очереди – командованию военных округов предстояло выставить армейскую охрану на дорогах.

Довоенные планы охраны не предусматривали специальных антидиверсионных акций. Обычным армейским подразделениям просто предстояло взять под охрану

наиболее важные искусственные сооружения на линии дорог. Дозоры на железнодорожных станциях планировались скорее для устрашения потенциальных забастовщиков, чем для защиты от неприятеля.

15 июля 1914 г. (даты указаны по старому стилю) управляющий МПС Думитрашко шифрованной телеграммой распорядился ввести в действие чрезвычайные меры на Омской и Сибирской дорогах. В Томске и Омске прошли экстренные заседания особых комитетов при управлениях дорог. Одновременно в столице приступил к работе Главный комитет по охране железных дорог. 19 июля Германия объявила войну России.

Меры русских властей по защите железных дорог от диверсий противника можно сгруппировать в три блока: организация вооруженной охраны дорог, деятельность Главного управления Генерального штаба (ГУГШ), штабов военных округов и особых комитетов по поддержанию боеготовности подразделений охраны дорог, а также контрразведывательная работа.

Эти виды деятельности на практике были тесно связаны между собой, что позволяет выделить общие для всех этапы развития. Первый (июль 1914 – февраль 1915 г.) характеризуется корректировкой довоенных взглядов на организацию охраны дорог и поиском наиболее эффективных способов противодиверсионной защиты. Определяющей чертой второго периода (март 1915 – апрель 1916 гг.) стало усложнение и совершенствование системы охраны. На протяжении третьего периода (май 1916–1917 гг.) нарастала мозаичность охранных мероприятий и непоследовательность в их реализации под влиянием кризиса на железнодорожном транспорте.

Накануне и в первые недели войны охранные мероприятия на западносибирских дорогах осуществлялись строго в соответствии с заранее разработанными планами. Войска взяли под охрану все крупные мосты и искусственные сооружения на первоклассных станциях. Вольнонаемные стражники, стоявшие в мирное время на мостах, теперь охраняли станционные склады и водокачки. Охрана обычно остававшихся без присмотра малых мостов, труб в насыпи и

виадуков возлагалась на путевых сторожей, чью бдительность проверяли обходами жандармские унтер-офицеры.

Рациональная умеренность в построении системы охраны была разрушена после того, как в августе 1914 г. Сибирская и Омская железные дороги были объявлены на военном положении. Командующий Омским округом генерал от кавалерии Е.О. Шмит получил права Главного начальствующего в полосе отчуждения дорог. Генерал немедленно увеличил численность армейской охраны в 5 раз. Только на участке Тюмень – Омск вместо 92 было выставлено 696 солдат. Под охрану войск были взяты все без исключения мосты и прочие искусственные сооружения. На станции были высланы усиленные дозоры, у водокачек выставлены караулы из 6 солдат [8, л. 79].

Подобные меры защиты железных дорог были бы вполне естественны в прифронтовой зоне, где постоянно существовала угроза нападения со стороны противника. В глубоком тылу многочисленная армейская стража на дорогах, вероятно, по мысли генерала Шмита, должна была стать универсальным средством нейтрализации всего спектра угроз безопасности дорог. Тем более что Омский и Томский особые комитеты с подачи Главного комитета в первые недели войны готовились преимущественно к подавлению возможных забастовок, не обращая внимания на прочие угрозы.

Однако уже через неделю после введения усиленной охраны выяснилось, что высокая концентрация войск мешает работе железнодорожников. Часовые не пропускали рабочих на охраняемые объекты (мосты, водокачки и т. д.) без приказа караульного начальника, а тот всякий раз принимал решение лишь после того, как явится один из старших агентов дороги и засвидетельствует личность подчиненного. Армейские инструкции не предусматривали письменных пропусков. Штаб Омского округа планировал и дальнейшее увеличение охраны, но управления дорог потребовали сократить число солдат на объектах [4, л. 4].

И.о. начальника Омской дороги Я.М. Мовчан-Кухарук не мог постичь логику военных: в то время как участки его дороги, находившиеся в зоне Омского во-



Е.О. Шмит

енного округа, были перенасыщены воинской охраной, на участках той же дороги, входивших в район Казанского округа, не было охраны вообще. Уговаривая штаб Омского округа сократить численность охраны, начальник дороги вынужден был просить штаб Казанского округа выставить караулы на дороге [4, л. 9]. Согласование новых схем охраны и размеров ее сокращения заняло еще 3 месяца. Штаб округа согласился на сокращение войсковой охраны лишь в силу необходимости «экстренного командирования» на фронт наибольшего количества частей [4, л. 304]. Была и другая, не менее веская причина. Россия, как и ее противники, готовилась к скоротечной войне. Подобно планам работы транспорта, планы охраны дорог были рассчитаны на время мобилизации и последующий за ней период. Однако война явно затягивалась. Нервозность первых месяцев войны, повлекшая внезапные перемены в схемах охраны, прошла. Единственная зримая угроза железным дорогам исходила от ехавших на фронт солдат-запасников. В поисках спиртного они грабили станционные буфеты, избивали жандармов.

Поэтому, оказавшись в растерянности, и не располагая собственным видением новой организации охраны, штаб Омского округа принял предложенный дорогами вариант. По ведомости нарядов с 24 января 1915 г. в пределах округа охрану дорог

осуществляли 550 солдат [4, л. 356–357]. Караулы были оставлены только на мостах и крупных станциях. Количество охраняемых объектов и численность выделенных для этого солдат были приведены в соответствие довоенным планам. Но уже весной 1915 г. началось постепенное увеличение армейской стражи на сибирских дорогах, не прекращавшееся до 1917 года. На этот процесс влияли сомнения правительства и высших штабов в надежности защиты Транссибирской магистрали, стремление сибирских властей не оставить противнику ни малейшей возможности для проведения диверсий на дорогах, а также рост шпиономании в стране. К началу октября 1915 г. на объектах Омской железной дороги были размещены 1900 нижних чинов охраны. Примерно столько же солдат стояло на линии Томской дороги. В 1915 г. в Томском и Омском ЖПУ, сформированных на время войны, по штату числилось 27 офицеров, 22 вахмистра и 491 унтер-офицер [2, л. 2, 49–55; 5, л. 6].

Главными объектами вооруженной охраны на Транссибирской магистрали были железнодорожные мосты. Несмотря на то, что мосты признавались наиболее ценными и уязвимыми сооружениями на железных дорогах, в предвоенный период ясного представления о способах их охраны военные не разработали. На территории Омского округа находилось 14 крупных железнодорожных мостов, из них 8 – длиной от 373 саженей до 100 саженей (от 796 м до 213 м) и 6 мостов – от 100 до 20 саженей [9, л. 72].

В первые недели войны охране мостов уделялось внимания не больше, чем прочим искусственным сооружениям дорог. Особые комитеты, следуя указаниям Главного комитета по охране дорог, весь мобилизационный период были заняты подготовкой к подавлению забастовок. Между тем, в начале августа 1914 г. разведка Австро-Венгрии провела ряд диверсий в Сербии, в частности, были взорваны два железнодорожных моста [14, с. 66].

К проведению диверсий на территории России готовилась германская разведка. 4 августа 1914 г. начальник штаба Иркутского военного округа известил Омский штаб и все жандармские управления Сиби-

ри о том, что германцы направили из Китая диверсионные группы для разрушения мостов и тоннелей на Сибирской и Забайкальской железных дорогах [8, л. 26].

23 августа 1914 г. Управление железных дорог МПС разослало по всем дорогам империи телеграммы с требованием скорейшего определения способов охраны железнодорожных мостов. По распоряжению Главноначальствующего была сформирована специальная комиссия. В течение 8 суток члены комиссии тщательно изучали линию дороги, словно она пролегла по недавно захваченной у неприятеля местности и обследовать ее раньше не было никакой возможности. Результатом работы комиссии стало увеличение военной охраны и числа охраняемых мостов. Теперь посты были выставлены на всех мостах длиной более 10 саженей. Временное сокращение численности войск по охране дорог к концу 1914 г. повлекло сокращение числа охраняемых мостов даже по сравнению с довоенными планами [4, л. 356–357]. Тем не менее особые комитеты ежемесячно на своих заседаниях продолжали обсуждать вопросы надежности охраны мостов, дополняли правила охраны новыми положениями. В конце концов, все возможные угрозы были предусмотрены, и все мыслимые меры к их нейтрализации приняты. 20 декабря 1914 г. начальник Генштаба М.А. Беляев телеграммой на имя командующего войсками Омского округа сообщил, что Верховный Главнокомандующий «весьма озабочен сохранностью важных железнодорожных мостов внутри империи, разрушение коих могло бы нарушить подвоз армии всего необходимого» [4, л. 346].

Начальник Генштаба предложил усилить охрану мостов. Особые комитеты Омской и Сибирской дорог обсудили это предложение и признали осуществленные уже меры достаточными [4, л. 342].

Что представляли собою эти меры? У подходов к мостам и под береговыми пролетами выставлялись суточные и ночные посты. Когда реки были свободны ото льда, у каждого крупного моста для охраны «с воды» круглосуточно находилась моторная лодка с солдатами. Для охраны мостов через Обь и Иртыш на расстоянии версты



М.А. Беляев

вверх по течению были выставлены дополнительные посты с лодками и паровыми катерами. Были разработаны правила освещения мостов и их охраны в зимнее время [4, л. 352].

С помощью специальных мер надеялись предотвратить подрыв мостов из проходящих железнодорожных составов. Для этого был введен обязательный осмотр поездов перед их проходом по крупным мостам. Осмотр проводили жандармы с приданными им отрядами солдат. Военские команды сопровождали каждый проходивший по мосту поезд. В товарных составах солдаты занимали тормозные площадки вагонов, в пассажирских – располагались на открытых площадках по обе стороны вагона, наблюдая за тем, чтобы никто не пытался выбросить на мост из вагона взрывное устройство. Поездная прислуга обязана была наблюдать за поведением пассажиров, пресекать их попытки открывать окна. В отдельных случаях солдаты даже располагались в коридорах вагонов. Это стесняло пассажиров, вызывало их недовольство, что вело к конфликтам с охраной. Доходило до того, что часовые с моста открывали огонь по появившимся в окнах вагонов людям.

Подобных случаев было множество и на других российских дорогах. 10 сентября 1914 г. Главный комитет поставил на обсуждение вопрос об установке решеток в окнах всех пассажирских вагонов «в целях

предупреждения возможности выбрасывания из вагона бомб при переходе мостов» [12, л. 12]. При этом никто не задумывался о том: можно ли вообще разрушить крупный мост с помощью небольшого и легкого снаряда. Начальник 14-й Сибирской стрелковой дивизии генерал-майор А.Е. Редько попытался образумить соотечественников. 20 октября 1914 г. в докладе командующему войсками Омского округа он отмечал: «...даже при закрытых окнах невозможно помешать злоумышленнику выбросить из окна отдельного купе бомбу. С другой стороны, имея в виду солидность мостового сооружения, трудно предположить, что даже удачно брошенная бомба могла бы нанести мосту серьезные повреждения» [8, л. 40].

На дорогах Западной Сибири нелепые запреты были сняты, но продолжали действовать на других дорогах страны. Более того, в апреле 1916 г. по предложению командующего войсками Казанского округа генерала от инфантерии А.Г. Сандецкого Главный комитет по охране дорог признал необходимым запирают двери вагонов на замок при следовании через большие железнодорожные мосты [10, л. 136–137].

Численность охранных команд на мостах и команд сопровождения поездов в ходе войны неоднократно изменялась при сохранении общей тенденции к увеличению.

Приказы центра об усилении охраны дорог в Сибири воспринимали как требование увеличения количества охраняемых объектов и числа охранников. Если в январе 1915 г. под охраной войск Омского округа были 13 мостов, то в октябре – 19. Кроме того, 11 мостов охраняли стражники и 3 – поденные рабочие [4, л. 356–357, 420–428].

Возросла численность армейской охраны мостов с 409 чел. в январе 1915 года до 1450 – в октябре 1915 [5, л. 172–187]. У мостов было выставлено более 60 % всей охраны Омской и Томской дорог. Наиболее важные мосты охраняли целые роты. Так, охранная команда моста через Ишим в феврале 1916 г. состояла из 162 человек; мост через Обь караулили 148 солдат, мост через Иртыш из Омска – 130 [11, л. 15].



Мост через Иртыш

Многолюдную охрану у особо важных объектов выставляли на всех дорогах. Например, в Казанском военном округе осенью 1916 г. Александровский (Сызранский) железнодорожный мост через Волгу охраняли 219 солдат, мост через Каму – 147 [4, л. 573]. Тоннели на участке Байкал – Слюдянка Забайкальской железной дороги (Иркутский военный округ) охраняли 440 нижних чинов [12, л. 24].

Что ставило предел раздуванию особыми комитетами численности солдат в охранных командах? Прежде всего, протесты армейского начальства, обязанного по мере надобности отправлять на фронт полностью укомплектованные людьми части. Если в Омском военном округе после очередной отправки частей в действующую армию лишь периодически оголялись охраняемые участки дорог, т. к. вскоре численность охраны восстанавливали за счет запасников, то в бедном людскими ресурсами Иркутском округе к 1916 г. охрана железных дорог оказалась меньше той, что была запланирована еще в 1913 году.

Вторым препятствием служило отсутствие у железных дорог свободных средств на постройку большого количества жилых помещений для солдат охраны. На станциях солдат размещали в железнодорожных бараках, стеснив или изгнав прежних обитателей, близ мостов необходимо было строить новые казармы.

Простое наращивание войск в полосе отчуждения дорог само по себе еще не гарантировало безопасность охраняемых объектов. Необходимо было обеспечить добросовестное несение солдатами караульной службы. Первые три месяца войны охрану дорог Омского округа осуществляли подразделения 11-й и 14-й Сибирских стрелковых дивизий. Вымуштрованные солдаты мирного времени неукоснительно выполняли требования начальства. Но с 1 октября 1914 г., после ухода кадровых дивизий на фронт, на охрану дорог заступили дружины 5-го ополченческого корпуса. Боевая выучка ратников была слабой, дисциплина в дружинах поддерживалась страхом наказаний. Подобная воинская ох-

рана могла более-менее сносно выполнять свои обязанности, лишь находясь под постоянным наблюдением начальства. Между тем, ратники, назначенные в караулы на железную дорогу, фактически оказывались вне контроля офицеров. Из-за нехватки офицеров в ополченческих дружинах командирами отрядов охраны (до 100 человек) назначали унтер-офицеров. Только охрану Ишимского и Омского мостов возглавляли прапорщики. Командиры рот физически не могли каждый день проверять караулы, рассредоточенные на десятки вёрст по линии дорог. Не видя рядом офицера, ратники нередко ощущали себя свободными от несения всякой службы. Разнообразные комиссии регулярно проверяли состояние охраны железнодорожных сооружений, но пользы не приносили. Заранее извещенные начальством о прибытии инспекторов, охранные команды встречали их в полной готовности. Проверяющие, ознакомившись с расстановкой постов и бытом ратников, как правило, выражали удовлетворение состоянием охраны, сделав «для порядка» несколько поверхностных замечаний. Так, командир 3-го ополченческого корпуса генерал от инфантерии Е.С. Саранчев в ходе проверки несения охраны Александровского (Сызранского) моста был огорчен тем, что не все ратники обучены команде «на молитву» [4, л. 574].

Внезапные проверки давали самые удручающие результаты. К концу 1915 г. сходная ситуация сложилась на всех тыловых дорогах страны. Военные убедились, что без помощи постороннего ведомства им не обойтись. С января 1916 г. ГУГШ разрешило привлекать жандармов к проверке несения войсками охранной службы на железных дорогах. Начальникам ЖПУ были предоставлены права начальников гарнизонов, начальникам отделений ЖПУ – права дежурных по караулу [7, л. 25]. На некоторое время эта мера позволила укрепить дисциплину в охранных командах. Особенно усердствовали жандармские унтер-офицеры, которым доставляла удовольствие демонстрация власти над солдатами. Однако падение дисциплины в тыловых частях было лишь одним из проявлений общего разложения военной системы им-

перии, остановить которое частными мерами было невозможно.

В течение 1914–1917 гг. в неизменном виде сохранялась структура управления многотысячным контингентом охраны сибирских дорог. Так, в 1916 г. во главе охраны железных дорог Западной Сибири стал командующий войсками Омского округа Степной генерал-губернатор, генерал от кавалерии Н.А. Сухомлинов. Он же являлся Главным начальствующим в полосе отчуждения Омской и Томской дорог. Начальником штаба округа был генерал-лейтенант А.Н. Мориц. Главным начальствующим был подчинен заведующий охраной железных дорог округа генерал-лейтенант Аникеев. Под его командой состояли три начальника отделов охраны, каждый из них отвечал за сектор дороги, разделенный на несколько ротных участков.

Наряду с армейским аппаратом управления охраной действовали особые комитеты при управлениях Омской и Томской дорог. Они имели двойное подчинение: местное – Главным начальствующим генералу Сухомлинову и центральное – Главному комитету по охране дорог (Петроград). В октябре 1916 г. председателем Главного комитета был начальник Управления железных дорог В.И. Рейслер, членами – и. д. начальника Управления военных сообщений ГУГШ генерал-майор С.С. Всевож-



Н.А. Сухомлинов

ский и начальник штаба Отдельного корпуса жандармов генерал-майор В.И. Никольский.

Сибирские железные дороги, находившиеся в тысячах верст от линии фронта, не подвергались атакам отрядов неприятеля, не было зафиксировано (до 1917 г.) явных попыток осуществления диверсий. Но это не могло служить поводом для успокоенности. Агентура противника действовала напористо и изобретательно. Постоянно помня об этом, штаб Верховного главнокомандующего, ГУГШ, штаб Отдельного корпуса жандармов регулярно информировали штабы сибирских округов и жандармские управления о выявленных на стадии подготовки попытках противника осуществить диверсии на железных дорогах империи. Так, 4 сентября 1914 г. сибирские ЖПУ были оповещены о том, что Германия «командировала в Россию 200 молодых людей, переодетых учащимися, специально для взрывания мостов» [8, л. 42]. Сведения, содержащиеся в десятках подобных телеграмм центра, как правило, имели весьма неконкретный характер и мало помогали обнаружению диверсантов, зато позволяли постоянно напоминать о нависавшей над железными дорогами угрозе.

Впрочем, уже в 1914 г. стало ясно, что держать систему охраны в постоянном напряжении не удастся. С осени 1915 г. центральные военные органы начали планировать и осуществлять специальные операции по временному усилению охраны сибирских дорог на период перевозки крупных партий оружия и боеприпасов, поступающих из Америки и Японии. 7 октября 1915 г. Главный комитет по охране железных дорог передал сибирским особым комитетам текст телеграммы начальника штаба Верховного главнокомандующего: «Имеются сведения, что германцами прилагаются особые усилия путем подкупа частных лиц и особенно железнодорожных

служащих Сибирской дороги устроить подрыв сооружений, мостов, внести расстройство в движение на предстоящее время усиленной перевозки грузов» [12, л. 57]. Главный комитет предложил особым комитетам дорог Транссибирской магистрали еще раз пересмотреть меры охраны и объявить «путем расклейки плакатов» о наказании по законам военного времени за умышленное повреждение «всех устройств, служащих для правительственного пользования». На местах знали, что плакаты делу не помогут и решили просто увеличить воинскую охрану. На станции Томской дороги были дополнительно направлены 458 ратников [5, л. 12]. Посты были выставлены на всех без исключения мостах и разъездах Омской и Томской дорог.

Обычно на время «повышенной готовности» численность охраны увеличивали, а спустя пару месяцев, когда особый комитет приходил к выводу, что перевозки важных грузов вне опасности, то без распоряжений центра охрану сокращали до следующей тревоги.

Осенью 1917 г. углубление общенационального кризиса в России и развал армии привели к распаду системы охраны Транссибирской магистрали. Следует признать, что в 1914–1917 гг. штабы сибирских округов, управления железных дорог и ЖПУ уделяли большое внимание совершенствованию противодиверсионной защиты дорог. Однако создать зону полной безопасности вдоль линии дорог не удалось. Большие усилия по обеспечению безопасности во многом были обесценены размещением тысяч военнопленных в полосе дорог. И все же, в конечном счете, охрана сибирских дорог выполнила свое основное предназначение. Противник так и не сумел провести диверсии на железных дорогах Сибири.

Статья поступила 30.03.2015 г.

Библиографический список

1. Борисов А.В., Дугин А.Н., Малыгин А.Я. Полиция и милиция России: страницы истории. М.: Наука, 1995.
2. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 411. Оп. 1. Д. 385.
3. Исторический архив Омской области (ИАОО). Ф. 17. Оп. 1. Д. 5.
4. ИАОО. Ф. 90. Оп. 1. Д. 1.
5. ИАОО. Ф. 90. Оп. 1. Д. 12.
6. ИАОО. Ф. 190. Оп. 1. Д. 292.

7. ИАОО. Ф. 271. Оп. 1. Д. 16.
8. ИАОО. Ф. 271. Оп. 1. Д. 37.
9. ИАОО. Ф. 271. Оп. 1. Д. 41.
10. ИАОО. Ф. 271. Оп. 1. Д. 42.
11. ИАОО. Ф. 272. Оп. 1. Д. 42.
12. ИАОО. Ф. 272. Оп. 1. Д. 54.
13. ИАОО. Ф. 272. Оп. 1. Д. 266.
14. Ронге М. Разведка и контрразведка. Киев : Синто, 1993.
15. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны : монография. М.: Наука, 1973.
16. Филюшкин А. «Рус, не спи в гробу» // Родина. 2000. № 10.

Сведения об авторе

Греков Николай Владимирович, заведующий кафедрой «Таможенное дело и право» Омского государственного университета путей сообщения, доктор исторических наук. 644046, Россия, г. Омск, проспект Маркса, 35, 4-й корпус ОмГУПС, ауд. 505. тел.: 8(3812) 53-58-73, e-mail: nikon.gor@mail.ru

Grekov Nikolai Vladimirovich, Doctor of Historical Science, Head of Chair «Custom Affairs and Jus» of Omsk State University of the Railway Transport. 644046, Russia, Omsk, prospect of Marx, 35, 4th building of OSURT, office 505, tel.: 8(3812) 53-58-73, e-mail: nikon.gor@mail.ru