Н. И. Богомазов

Варшавско-Венская железная дорога в условиях военных действий на русском фронте (лето — осень 1914 года)

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

Бурное развитие железных дорог в XIX в. побудило военных теоретиков начать осмысление их значения для военного искусства. Х. фон Мольтке-старший уже в 1860-е годы отмечал особую роль железнодорожной сети в современных войнах. В работе «Важность железных дорог для войны» (1861) он обосновывал необходимость быстрого захвата линий, располагающихся на театре военных действий, скорейшей их починки и использования для более успешного маневрирования¹. Для военной науки стало очевидно, что «железные дороги сделали почти совершенно ненужными продолжительные походы, сложные марши-маневры огромных войсковых масс»². Именно при Мольтке-старшем в немецком Генеральном штабе был организован железнодорожный отдел³, который не только занимался проработкой мобилизации, но и пристально следил за развитием российской железнодорожной сети⁴. Неудивительно, что с началом Первой мировой войны российские железнодорожные магистрали, подходившие к государственным границам Германии и Австро-Венгрии, естественным образом сделались желанной целью противника. Царство Польское, вдававшееся в глубь немецкой и австрийской территорий, практически сразу стало театром военных действий, а Варшавско-Венская железная дорога, линии которой

шли от Варшавы на запад, к немецкой и австро-венгерской границам, оказалась в самом центре сражений осени 1914 г.

Варшавско-Венская железная дорога, к сожалению, редко становилась объектом исторических исследований. Сегодня на русском языке нет комплексного труда по истории Варшавско-Венской железной дороги, имеется лишь несколько исторических очерков, касающихся ее функционирования в разное время. Из работ, посвященных интересующему нас периоду, можно отметить исследование московского историка А. Ю. Бахтуриной о выкупе дороги казной в 1912 г.⁵ Ее перу также принадлежит статья «Варшавско-Венская железная дорога» в трехтомной энциклопедии «Россия в Первой мировой войне», которая на данный момент наиболее подробно описывает историю дороги до 1918 г.⁶ Е. А. Лыков дает краткую историю дороги в статье, посвященной железнодорожному сотрудничеству России и Австрии⁷. Небольшой исторический очерк содержится в энциклопедии «Железнодорожный транспорт»⁸, и его очень любят использовать современные польские исследователи, однако он по сути представляет собой краткое изложение брошюры 1881 г.⁹ Даже специальные работы, посвященные железнодорожной тематике, уделяют вниманием Варшавско-Венскую дорогу, ограничиваясь краткими упоминаниями о связанных с нею событиях¹⁰. Такой слабый интерес объясняется, вероятно, тем, что дорога с 1918 г. отошла к Польше, не являлась более частью российской (и советской) сети и потому привлекала большее внимание польских ученых, чем отечественных¹¹.

Строительство Варшавско-Венской железной дороги началось еще при фельдмаршале И. В. Паскевиче — в 1841 г. была спроектирована конно-железная дорога от Варшавы к австрийской границе через Скерневицы, Петроков, Ченстохов «для удешевления проезда пассажиров в Вену»¹². Дорога сначала строилась на средства Царства Польского, которых оказалось недостаточно, поэтому достраивалась она уже на деньги правительства силами Главного управления путей сообщения и под руководством инженер-генерала Э. И. Герстфельда. Движение по дороге открылось в 1845 г. — до станций Скерневицы и Лович, в 1846 г. — до станций Петроков и Ченстохов, в 1847 г. — до станции Зомбковицы, и, наконец, в 1848 г. главная линия дороги была запущена до австрийской границы — до станции Граница¹³.

Первые 12 лет дорога оставалась казенной, но в 1857 г. правительство передало ее в частные руки — Обществу Варшавско-Венской железной дороги¹⁴. И уже новое руководство в 1859 г. довело дорогу до прусской границы (от станции Зомбковицы к станции Сосновице). В 1862 г. была построен еще один выход к прусской границе — через Лович, Кутно и Александров, который изначально эксплуатировался отдельным Обществом Варшавско-Бромбергской дороги. В 1890 г. произошло слияние двух обществ, и эта ветка (александровская) вошла в сеть Варшавско-Венской дороги¹⁵. В 1906 г. был закончен и пущен калишский участок, выведивший к прусской границе через Сохачев, Згерж и Калиш с погранпереходом Щипиорно-Скальмержице¹⁶.

Таким образом, Варшавско-Венская дорога, за вычетом коротких веток, состояла из линий: Варшава — Граница (288 верст), Зомбковицы — прусская

Карта дорог Западной России

Источник: Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну. Ч. 1. Пг., 1916.

граница (17 верст), Скерневицы — Александров (151 верста) и калишского участка (240 верст). На 1 января 1914 г. эксплуатационная длина всей сети Варшавско-Венской дороги имела протяжение 748,3 верст, а общее протяжение всех путей по расчету одиночного пути составляло 1990,5 верст. Главная линия (Варшава — Граница) и линия Зомбковицы — прусская граница имели два пути, остальные линии были однопутными¹⁷. В 1913 г. по Варшавско-Венской дороге проходило в среднем 34 поезда в сутки (товарных и пассажирских). Пассажиров было перевезено 13 337 502 чел.¹⁸ Объем грузоперевозок в 1913 г. исчислялся в 97,3 млрд пудо-верст, причем примерно половину всех грузов составлял каменный уголь¹⁹.

Варшавско-Венская дорога имела сразу несколько особенностей, выделявших ее среди других железных дорог Российской империи. Первая и главная заключалась в следующем: построенная изначально для упрощения выезда за границу (в Вену), дорога имела европейскую колею — 1435 мм, или 0,673 сажени, отличавшуюся от нормальной российской колеи (1524 мм, или 0,714 сажени)²⁰, что подразумевало невозможность в чрезвычайных ситуациях использовать паровозы и вагоны с российских дорог, равно как и ремонтные материалы (например, стрелки). Только калишский участок имел российскую колею: поезда по этой линии отправлялись из Варшавы с отдельного вокзала — Калишского (а не Венского, как для остальной сети Варшавско-Венской дороги). Перед войной руководство дороги задумывалось о возможности перешивки главной линии на российскую колею, но тогда пришлось бы сокращать движение на перестраиваемых участках, а кое-где и вовсе его прекращать. Это, в свою очередь, грозило экономическими издержками, главным образом для предприятий Домбровского каменноугольного бассейна. Поэтому сначала было решено развивать на Варшавско-Венской и соседних Привислинских дорогах дублирующие линии, которые впоследствии смогли бы взять на себя часть трафика с перешиваемых главных участков. Для выполнения данной задачи в смету 1915 г. внесли постройку второго пути Ивангород — Люблин со значительным смягчением уклонов²¹. Но начавшаяся Первая мировая война расстроила намеченные планы.

Другая особенность заключалась в том, что почти накануне войны, в 1912 г., Варшавско-Венская дорога была выкуплена государством и стала казенной. Этот процесс, как ни странно, имел в некоторой степени лингвистические причины. Во время первой русской революции поляки стали активно выступать за использование национального языка. В 1905 г. правительство допустило параллельное употребление польского и русского языков во внутреннем производстве неправительственных учреждений Царства Польского. Однако оставалось неясным, касается ли это частной Варшавско-Венской железной дороги, ведь она выполняла важные государственные функции. Несмотря на то что высшие чиновники, в первую очередь из военного министерства, выступали против такого нововведения, служащие дороги явочным порядком ввели использование польского языка в делопроизводстве. Лишь после сенаторской ревизии 1910 г., обратившей внимание на эту ситуацию, министерство путей сообщения собрало представительное совещание, которое признало употребление

Листовка: «Все сотрудники Варшавско-Венской железной дороги твердо стоят на решении 14 июля с. г. и будут продолжать выполнять свои служебные обязанности только на польском языке, не исключая переписку с директором дороги (31 июля 1905 г.)»

Источник: Национальная библиотека Польши.

польского языка во внутреннем производстве Варшавско-Венской дороги не соответствующим ее общегосударственному значению. Не желая провоцировать конфликт и напрямую запрещать использование польского языка на дороге, Совет министров по предложению варшавского генерал-губернатора Г. А. Скалона решил выкупить Варшавско-Венскую дорогу в казну. В 1911 г. Государственная дума одобрила соответствующий законопроект, и с 1 января 1912 г. дорога перешла в государственную собственность²².

Наконец, Варшавско-Венская железная дорога, будучи одной из самых старых в Российской империи, зачастую испытывала на себе многие нововведения, характерные впоследствии для всей российской сети. В частности, на Варшавско-Венской железной дороге впервые появились пенсии — в 1858 г. была учреждена первая в России пенсионная касса для железнодорожников²³. Нельзя не сказать отдельно и том, что Варшавско-Венская дорога являлась одной из самых финансово успешных дорог Российской империи — ее чистый доход в 1913 г. составил 17 % от основного капитала (один из самых высоких показателей по стране)²⁴.

Как уже отмечалось, на дороге осуществлялось интенсивное пассажирское движение. К лету 1914 г. пассажирские поезда, курсировавшие по Варшавско-Венской железной дороге, отправлялись с двух варшавских вокзалов — Венского и Калишского. С Венского вокзала ежедневно отправлялись (и приходили на него) поезда: на Границу и Сосновицы (четыре поезда: пассажирский, скорый, курьерский и почтовый), Зомбковицы (один пассажирский), Ченстохов (один пассажирский), Колюшки (два пассажирских), Петроков (два пассажирских), Александров (четыре поезда: пассажирский, скорый, курьерский и почтовый), Скерневицы (три пассажирских), Жирардов (пять пассажирских), Гродиск (пять пассажирских), Прушков (пять пассажирских). Помимо этого, ходили два международных экспресса компании Compagnie Internationale des Wagons-Lits: Санкт-Петербург — Вена — Ницца — Канны через

Границу (отправлялся из Варшавы и приходил по понедельникам и пятницам) и «Северный экспресс» через Александров на Париж и Берлин (отправлялся из Варшавы по субботам, приходил по вторникам)²⁵. С Калишского вокзала ежедневно отправлялись поезда: на Калиш (три: два пассажирских и один почтовый) и Сохачев (четыре пассажирских)²⁶.

Растущее число пассажиров, с которым уже не справлялся Венский вокзал, вынудило администрацию дороги начать в июле 1914 г. постройку отдельной станции для пригородных поездов. Под новую станцию перестраивалось здание конторы экспедиции грузов большой скорости (по адресу Иерусалимская аллея, 100, напротив Складовой улицы), была начата и перекладка путей²⁷. Но разразившаяся Первая мировая война кардинально изменила жизнь Варшавско-Венской дороги, оказавшейся в самом центре военных действий и вынужденной адаптироваться к фронтовым условиям.

После начала мобилизации, но еще до официального объявления войны русские пограничники, руководствуясь неверными инструкциями, попытались взорвать железнодорожные мосты, соединявшие Варшавско-Венскую дорогу с австрийскими и прусскими дорогами в районе Ченстохова. 19 июля 1914 г. был взорван мост через реку Черна-Пшемша, соединявший русскую железную дорогу с австрийской у станции Граница. Подорвать мост, соединявший российские дороги с немецкими у станции Сосновицы, не удалось, так как немецкие пограничники открыли ружейный и пулеметный огонь²⁸. Интересный случай произошел с курьером австро-венгерского посольства в Санкт-Петербурге, направлявшимся из российской столицы в Вену с дипломатической почтой. 20 июля 1914 г. он доехал до Ченстохова, но далее проехать не мог, так как поезда к австрийской границе уже не ходили и движение по Варшавско-Венской железной дороге осуществлялось только до станции Ченстохов. Не желая провозить австрийского курьера через пограничные с Австро-Венгрией районы, где не было русских войск, штаб 14-й кавалерийской дивизии (командир — генерал-лейтенант А. В. Новиков) отправил его на подводе в сторону немцев, с которыми уже велись боевые действия²⁹.

В день объявления войны немцы вторглись в русскую Польшу, заняли Калиш и Александров. На следующий день, 21 июля 1914 г., они захватили Ченстохов³⁰. Ввиду отсутствия железнодорожных частей в приграничных районах немцы смогли захватить станции Калиш и Ченстохов в полной исправности, со всем оборудованием и подвижным составом³¹. Однако, как известно, на первом этапе войны основные боевые действия разворачивались на флангах польского выступления (в Восточной Пруссии и Галиции). Масштабные боевые действия на территории Царства Польского открылись только в сентябре 1914 г., с началом Варшавско-Ивангородской операции³².

Согласно положению о полевом управлении войск в военное время, вся сеть железных дорог Российской империи была разделена на две части. Дороги, находившиеся западнее линии Петроград — Бологое — Великие Луки — Смоленск — Гомель — Киев — Черкассы — Кременчуг — Синельниково — Александровск, передавались в ведение ставки. Остальными дорогами ведало министерство путей сообщения³³.

Начальником военных сообщений стал генерал С. А. Ронжин, находившийся в ставке в Барановичах. На обоих фронтах были собственные начальники военных сообщений: генерал И. В. Павский на Юго-Западном фронте, генерал Д. М. Дернов — на Северо-Западном, которые в своей деятельности подчинялись главным начальникам снабжений фронтов (соответственно, генералам А. Ф. Забелину и Н. А. Данилову)³⁴. Согласно приказу генерала Ронжина от 15 августа 1914 г. вся Варшавско-Венская железная дорога находилась в ведении штаба Северо-Западного фронта³⁵.

С объявлением 18 июля 1914 г. всеобщей мобилизации на всех железных дорогах Российской империи вводился воинский график работы (в ночь с первого на второй день мобилизации) — пассажирское движение было сведено к минимуму (редко где превышало одну пару поездов в сутки), а перевозка частных грузов полностью приостанавливалась. Все перевозочные средства железных дорог были подчинены нуждам мобилизации³⁶.

На Варшавско-Венской железной дороге, с учетом ее географического расположения и важности для сосредоточения русской армии на западных границах, регулярное пассажирское и грузовое движение восстановилось примерно через месяц. 14 августа 1914 г. на александровской линии открылось движение до Ловича³⁷. 6 сентября 1914 г. на Варшавско-Венской дороге возобновился прием частных грузов³⁸. К 11 сентября движение на александровской линии осуществлялось до Кутно³⁹. Наконец, к 12 сентября 1914 г. установилось полноценное расписание движения пассажирских поездов по Варшавско-Венской железной дороге — с Венского вокзала ежедневно отправлялись: один поезд до Прушкова, четыре поезда до Гродиска, два поезда до Жирардова, три поезда до Скерневиц, один поезд до Кутно, один поезд до Петрокова и два поезда до Лодзи⁴⁰. С Калишского вокзала ходили по одному поезду до Ловича, Сохачева и Лодзи⁴¹. Таким образом, к середине сентября по Варшавско-Венской дороге пассажирские поезда курсировали по главной линии — до Петрокова (при этом нерегулярные поезда еще со 2 сентября доходили до Новорадомска, т. е. практически до самой линии фронта⁴²); по александровской ветке — до Кутно.

Помимо своей главной функции — перевозки грузов и пассажиров, — Варшавско-Венская железная дорога с августа 1914 г. выполняла еще одну, может быть, даже более важную функцию — снабжала Варшаву углем. Ввиду того что с началом мобилизации железные дороги, ведущие к границам с Германией и Австро-Венгрией, оказались заняты воинскими эшелонами, нарушилось нормальное товарное сообщение с Варшавой и, как следствие, там обозначился дефицит некоторых товаров, в частности каменного угля. Это было особенно важно, поскольку Варшава была третьим городом Российской империи по численности населения; кроме того, в Варшаве и Белостоке находились предприятия, выполнявшие военные заказы. Уже 16 августа 1914 г. командующий Северо-Западным фронтом генерал Я. Г. Жилинский просил начальника военных сообщений генерала Ронжина «оказать содействие вывозу донецкого угля [в] варшавский район»⁴³. Однако вплоть до начала сентября 1914 г. уголь в варшавский район не поступал, и только 2 сентября через Ковель в Варшаву прибыли

64 вагона угля «исключительно для железных дорог»⁴⁴. Ситуация настолько обострилась, что варшавский металлообрабатывающий завод «Лильпоп, Рау и Ливенштейн», изготавливавший артиллерийские снаряды, 3 сентября 1914 г. просил передать ему 50 вагонов угля из запасов Варшавско-Венской железной дороги, иначе заводу грозила «полнейшая остановка» через несколько дней⁴⁵. Генерал Ронжин распоряжением от 4 сентября согласился дать заводу из запасов Варшавско-Венской дороги 25 вагонов угля⁴⁶, но начальник дороги нашел возможным выделить на один вагон больше⁴⁷.

В тот же день, 4 сентября 1914 г., президент Варшавы А. А. Миллер просил генерала Ронжина отпустить обывательскому комитету города Варшавы из запасов Варшавско-Венской дороги 50 тыс. пудов каменного угля, сообщая о «надвигающейся опасности оставить бедное население [Варшавы] без горячей пищи»⁴⁸. Разумеется, такое ходатайство было удовлетворено⁴⁹. 6 сентября 1914 г. к генералу Ронжину обратился председатель съезда мировых судей Варшавы П. В. де Роберти, испрашивая десять вагонов угля из запасов Варшавско-Венской и Привислинских дорог «для отопления помещения съезда»⁵⁰. Это прошение тоже пришлось удовлетворить⁵¹. Наконец, 16 сентября 1914 г. президент Варшавы А. А. Миллер просил у генерала Ронжина 140 тыс. пудов угля из запаса Варшавско-Венской железной дороги для отопления городских больниц и лазарета для раненых⁵². Эту просьбу начальник военных сообщений также удовлетворил⁵³.

Однако дальше просьбы об отпуске угля из запасов Варшавско-Венской дороги посыпались как из рога изобилия — к генералу Ронжину с этим обращались управляющий варшавского отделения Крестьянского поземельного банка, начальник варшавской Эмеритальной комиссии, хозяин варшавского Русского собрания, директор Алексеевского Ветеринарного института и представители других учреждений⁵⁴. Генерал Ронжин просил всех их «обратиться к президенту города», которому он уже несколько раз выделял уголь⁵⁵. И только 29 октября 1914 г., в условиях изменившейся военной ситуации выдача угля из запасов Варшавско-Венской дороги для нужд города Варшавы была прекращена, поскольку дорога сама столкнулась с нехваткой топлива⁵⁶.

Военно-стратегическая ситуация в Царстве Польском кардинально переменялась в сентябре 1914 г. с началом Варшавско-Ивангородской операции. По итогам Восточно-Прусской и Галицийской операций между основным силами Юго-Западного и Северо-Западного фронтов образовался промежуток в 200 верст (от Варшавы до устья реки Сан)⁵⁷. Видимо, опасаясь активности немцев на этом слабо защищенном участке, русское командование в 20-х числах августа 1914 г. (т. е. еще до начала Варшавско-Ивангородской операции) предприняло меры к разрушению дорог на левом берегу Вислы. 23 августа 1914 г. главнокомандующий великий князь Николай Николаевич «разрешил по распоряжению командующих армиями основательно разрушать железные и грунтовые дороги на левом берегу Вислы», ведущие к Варшаве и Ивангороду⁵⁸. В тот же день генерал-квартирмейстер ставки генерал Ю. Н. Данилов просил начальника военных сообщений генерала Ронжина оказать содействие, отмечая «необходимость в капитальном разрушении железных дорог в этом

районе»⁵⁹. Генерал Ронжин сделал все необходимые распоряжения, приказав эвакуировать весь подвижной состав с разрушаемых линий⁶⁰. Как свидетельствуют документы, на Варшавско-Венской железной дороге русские войска стали разрушать прифронтовые участки главной линии (от фронта до Новорадомска включительно). Так, на перегоне Горжковицы — Видзев были взорваны четыре моста, на станции Новорадомск взорван поворотный круг, на нескольких станциях (Горжковицы, Новорадомск, Каминск) испорчены семафоры. Кроме главной линии Варшавско-Венской дороги, аналогичные мероприятия проводились и на прифронтовых участках александровской ветки⁶¹.

Разрушение участков Варшавско-Венской железной дороги даже привело к конфликту между военным министром В. А. Сухомлиновым и министром путей сообщения С. В. Рухловым. Начальник Варшавско-Венской дороги П. А. Малевинский 24 августа 1914 г., т. е. на следующий день после начала разрушения указанных участков дороги, отправил С. В. Рухлову шифрованную телеграмму с докладом о происходящем, попутно сообщив министру, что «порча линий совершена без уведомления о сем администрации дороги»⁶². С. В. Рухлов, в свою очередь, написал В. А. Сухомлинову 26 августа достаточно резкое письмо, в котором уточнял у военного министра, «не будет ли признано возможным подать соответственное указание местным военным властям о согласовании действий в подобных случаях военных властей с администрациями дорог, входящих в район театра войны»⁶³. В. А. Сухомлинов переслал письмо С. В. Рухлова непосредственно человеку, отвечавшему за разрушение дороги, — генералу С. А. Ронжину. Последний составил ответное письмо на имя С. В. Рухлова с подробным объяснением своих действий, отмечая: «Начальник Варшавско-Венской дороги еще 23 августа был не только уведомлен о необходимости капитального разрушения дорог, но ему в то же время было предписано оказать через своих линейных агентов содействие к таковому разрушению»⁶⁴. Очевидно, конфликт на этом затух, так как генерал Ронжин, по-видимому, решил письмо не отправлять: на документе рукой его помощника полковника Н. И. Раттэля (штаб-офицер для делопроизводства и поручений при начальнике военных сообщений) написана резолюция: «н[ачальни]к в[оенных] сообщ[ений] приказал это дело оставить без движения»⁶⁵.

Уже поврежденная русскими войсками Варшавско-Венская железная дорога была значительно сильнее разрушена немцами во время Варшавско-Ивангородской операции. С сентября 1914 г. левый берег Вислы становится центром боевых действий между русскими и германо-австро-венгерскими войсками. 14 сентября 1914 г. 9-я немецкая армия начала наступление. Для действий против Варшавы немецкое командование сформировало специальную группу под руководством генерала А. фон Макензена, которая 26 сентября 1914 г. с линии Радом — Калиш форсированными маршами устремила к своей цели. 29 сентября Макензен подошел к самой Варшаве, выйдя к линии варшавских фортов, но затем военная обстановка стала складываться в пользу русской армии: 4 октября немцы начали отступать, а к 20 октября 1914 г. они были отогнаны к исходному рубежу — линии Калиш — Ченстохов⁶⁶.

Отступавшие от Варшавы немецкие войска, стремясь оторваться от преследования, нанесли Варшавско-Венской железной дороге колоссальный ущерб. Генерал-квартирмейстер 9-й армии полковник Макс Гофман вспоминал об отступлении: «Рельсовые и шоссейные пути удалось основательно разрушить. Главная заслуга в этом принадлежит осмотрительному и энергичному офицеру баварского Генерального штаба капитану Шперру, которого генерал Людендорф наделил полномочиями для выполнения этой задачи»⁶⁷. Действительно, разрушение железных дорог негативно сказалось на темпах преследования⁶⁸. Генерал-квартирмейстер ставки генерал Ю. Н. Данилов отмечал: «Порча [железных и шоссейных дорог] производилась настолько основательно, что это обстоятельство в большой мере затруднило нам не только преследование врага, но и вообще дальнейшее наступление»⁶⁹.

Отступая на Калиш и Ченстохов, немцы таким образом разрушали именно Варшавско-Венскую железную дорогу (а также часть Привислинских дорог). Генерал Ю. Н. Данилов, проехав по путям отхода немцев, вспоминал: «На железных дорогах германцы взрывали и предавали огню станционные здания и сооружения — водонапорные башни, водокачки, стрелки. На протяжении пути, на больших участках, ими взрывались рельсы, мосты, водонапорные трубы, виадуки, и притом настолько умело, что произведенные разрушения с трудом поддавались быстрому исправлению. <...> Телеграфные столбы спиливались или сваливались, изоляторы разбивались, проволока разрезалась едва ли не на каждом пролете. Словом, картина разрушения представлялась ужасающей»⁷⁰. Старший инспектор министерства путей сообщения П. П. Риццони, осматривавший дорогу в начале ноября⁷¹, записал в своем дневнике: «На дороге разрушены все железнодорожные сооружения <...> все мосты и их устои подорваны; устройства водоснабжения совершенно разрушены до основания; приборы централизации стрелок и сигнализации, а также и здания, в коих они сосредотачивались, уничтожены. <...> Телеграф совершенно разрушен. Пассажирские и прочие станционные здания сожжены, причем обращает на себя внимание искусство, с которым выжжены каменные здания. В них нигде не осталось следов от деревянных частей. Выжигание достигнуто полное; все оставшееся после пожара уже более никуда не пригодно. <...> Характер разрушения или, вернее, уничтожения дороги показывает, что производилось таковое специалистами этого дела, старавшихся наименьшим числом взрывов произвести наибольшее капитальное разрушение»⁷². Б. М. Шапошников вспоминал, как, подходя к населенным пунктам, оставляемым германскими войсками, слышал «сильные взрывы» — «немцы подрывали железнодорожные сооружения»⁷³.

Между тем военная ситуация требовала скорейшего восстановления железных дорог для нужд армии. Начальник военных сообщений ставки генерал Ронжин лично контролировал восстановление Варшавско-Венской железной дороги, регулярно и подробно информируя генерал-квартирмейстера генерала Данилова о ходе работ. С 25 октября генерал Ронжин докладывал генералу Данилову о ходе ремонта дороги раз в два дня⁷⁴.

Во время боев на левом берегу Вислы подчинение Варшавско-Венской железной дороги несколько раз менялось. 19 сентября 1914 г. она была подчинена Юго-Западному фронту, однако в самом конце сентября по оперативным соображениям вновь вернулась в ведение Северо-Западного фронта (как и 2-я армия)⁷⁵. Таким образом, ремонтные работы на дороге координировал начальник военных сообщений Северо-Западного фронта генерал Д. М. Дернов. До войны он долгое время работал в штабе Варшавского военного округа, в том числе на должности начальника военных сообщений округа. В качестве такового он, в частности, участвовал в российско-германских переговорах о соединении калишской ветки Варшавско-Венской дороги с прусскими железными дорогами⁷⁶. Дернов прекрасно знал и театр действий, и непосредственно Варшавско-Венскую дорогу. Князь В. Н. Шаховской, начальник управления водных путей и шоссейных дорог министерства сообщения в своих донесениях с фронта давал такую характеристику: «Личный состав управления военных сообщений Северо-Западного фронта производит благоприятное впечатление. Начальником военных сообщений состоит генерал Дернов, бывший начальник военных сообщений Варшавского военного округа, в общем осведомленный с этой отраслью дела и не отнимающий у подведомственных ему начальников дорог и округов их компетенции»⁷⁷.

Восстановление Варшавско-Венской железной дороги началось немедленно после занятия русскими войсками левого берега Вислы. Работы вел 4-й железнодорожный батальон⁷⁸, а также гражданская администрация дороги — был привлечен не только технический штат управления дороги, но и инженеры «со стороны» — с соседних дорог и из Варшавы⁷⁹. Как отмечал современник, «все инженеры и техники были собраны и, не руководствуясь их обычной специальностью, всем им была роздана начальником дороги работа по восстановлению дороги»⁸⁰. Кроме того, начальник Варшавско-Венской дороги просил срочно прислать с соседних дорог двух помощников начальника службы, четырех начальников участков, шесть помощников начальников участков, 25 дорожных мастеров и 50 старших рабочих⁸¹. Для восстановительных работ на левый берег Вислы командировались даже студенты-железнодорожники⁸².

Однако задача была не из легких: выше уже отмечалось, что Варшавско-Венская железная дорога везде, кроме калишского участка, имела европейскую колею. Поэтому сразу же выявилась острая нехватка ремонтных материалов для восстановления узкой колеи, ведь взять их с российских дорог было невозможно. В первую очередь не хватало узкоколейных стрелок и крестовин — дорога не имела существенных запасов, так как в обычное время стрелки медленно изнашиваются и имеют большой срок эксплуатации, следовательно, хранить их в большом количестве нет необходимости. При этом, как уже было сказано, в полосе отступления немецкой армии были взорваны почти все имевшиеся стрелочные переводы. Начальник дороги писал в докладе министру путей сообщения, что при начале восстановительных работ «обнаружена порча неприятелем входных стрелок на промежуточных станциях и всех стрелок на узловых станциях». Только на узловых станциях Лович и Скерневицы было взорвано около 150 стрелок⁸³. Старший инспектор П. П. Риццони в своем

дневнике отмечал: «Все стрелки и крестовины взорваны с замечательной последовательностью. Так, например, перед большим веерным паровозным сараем на станции Скерневицы взорваны все крестовины, лежавшие на каждом пути, ведущем из паровозного стойла на поворотный круг. На станции не уцелели ни одна стрелка, ни одна крестовина»⁸⁴.

18 октября 1914 г. генерал Ронжин обратился напрямую в Петроград, в управление железных дорог министерства путей сообщения, с просьбой «принять экстренные меры» и прислать по 50 стрелок и крестовин каждой колеи⁸⁵. Однако начальник Варшавско-Венской дороги инженер П. А. Малевинский определял потребность дороги совсем другими цифрами — в 500 узкоколейных стрелок, которые он также «затребовал заимообразно» в Петрограде, в управлении железных дорог, а также на соседних Привислинских железных дорогах, часть которых также была на узкой колее⁸⁶. Управление железных дорог с величайшим напряжением сил смогло выделить Варшавско-Венской дороге необходимые 500 комплектов стрелочных переводов: 15 октября 1914 г. было выделено 100, а 20 октября — еще 400⁸⁷.

Другой серьезной проблемой стали разрушенные немцами мосты. Начальник Варшавско-Венской дороги в своих отчетах начальнику военных сообщений генералу Ронжину отмечал, что немцы при отступлении совершали «сплошное разрушение мостов»⁸⁸. Документы говорят то же самое: журнал разрушенных мостов только на коротких отрезках главной линии (42 версты из 288, до станции Жирардов) и калишского участка (39 верст из 240, до станции Тересин) содержит 21 техническое сооружение⁸⁹. Если небольшие мосты железнодорожные батальоны могли достаточно быстро подготовить для пуска временного движения, то разрушение немцами крупных мостов создавало колоссальные трудности. Так, восстановление движения по александровской ветке на Кутно тормозилось тем, что немцы разрушили большой мост через р. Бзуру с пролетом 40 саженьей (около 85 м). Для ремонта этого моста пришлось привлекать специалистов с варшавского машиностроительного и литейного завода «К. Рудзкий и Ко»⁹⁰. По калишскому участку русским железнодорожникам пришлось восстанавливать 56 мостов разного размера⁹¹. В районе Ловича, где отходила линия на Лодзь, пришлось восстанавливать 15 мостов⁹². На достаточно коротком перегоне Скерневицы — Плыцьва — 13 мостов и труб.⁹³ Большие трудности также возникали с восстановлением верхнего строения пути, систем водоснабжения, с подвижным составом и т. д.

Работа по восстановлению Варшавско-Венской железной дороги развернулась поистине колоссальная. Генерал Дернов в донесении генералу Ронжину отмечал, что идут «самые энергичные работы по восстановлению»⁹⁴. Начальник дороги инженер Малевинский подчеркивал, что работы ведутся с максимальным напряжением⁹⁵. Старший инспектор министерства путей сообщения П. П. Риццони так описывал восстановление дороги: «Не теряя ни часа времени, агенты Варшавско-Венской дороги устремились во все магазины, склады и заводы Варшавы с целью забрать там все железные балки для временного восстановления мостов, а также и насосы для устройства временного водоснабжения. Собрали на дороге все шпалы и затребовали их также и с соседних

Подорванный мост через р. Писса

Источник: Альбом фотографических снимков с мостов и других сооружений Варшавско-Венской железной дороги, разрушенных германцами в войну 1914–1915 г. Пг., 1915.

Взорванный немцами мост на 115 версте главной линии

Источник: Альбом фотографических снимков с мостов и других сооружений Варшавско-Венской железной дороги, разрушенных германцами в войну 1914–1915 г. Пг., 1915.

Разрушенное водоподъемное здание на станции Петроков

Источник: Альбом фотографических снимков с мостов и других сооружений Варшавско-Венской железной дороги, разрушенных германцами в войну 1914–1915 г. Пг., 1915.

Разрушенное водоподъемное здание на станции Новорадомск

Источник: Альбом фотографических снимков с мостов и других сооружений Варшавско-Венской железной дороги, разрушенных германцами в войну 1914–1915 г. Пг., 1915.

дорог для устройства под каждым мостом временных устоев их шпальных клеток. <...> Одни собирают теперь мосты из различных фасонов балок, другие строят устои, третьи устраивают из наскоро и отовсюду собранных предметов временное водоснабжение паровозов. Снимают с территории мастерских стрелки, перенося их на станционные пути, и т. д. Начиная с самого начальника дороги инженера Малевинского, все работают с удивительным рвением и самоотвержением; никто не думает об отдыхе»⁹⁶.

Темпы ремонтных работ действительно поражают. К 15 октября 1914 г. на главной линии Варшавско-Венской дороги движение было восстановлено до Жирардова, на калишском участке — до Сохачева⁹⁷. К 18 октября на главной линии — до Скерневиц, на калишском участке — до станции Беддары⁹⁸. К 20 октября на александровский ветке движение было восстановлено до Ловича, о чем генерал Ронжин докладывал непосредственно начальнику штаба верховного главнокомандующего генералу Н. Н. Янушкевичу⁹⁹. К 25 октября на главной линии — до Петрокова, на калишском участке — до станции Стрыково, на александровском — до Кутно, а всего на Варшавско-Венской железной дороге исправлено, станций и водоснабжения на 260 верстах, отремонтировано 68 мостов¹⁰⁰. К 27 октября на главной линии движение функционировало по-прежнему до Петрокова, на Калишском участке — до станции Згерж, а на александровском — до станции Кросневицы¹⁰¹. К 29 октября на главной линии — до Горжковиц, на калишском участке — до Лодзи, на александровском работы шли на перегоне Кросневицы — Влоцлавск¹⁰². Таким образом, к началу ноября 1914 г. движение по Варшавско-Венской дороге было восстановлено практически на всем протяжении от Варшавы до фронта — за три недели удалось исправить примерно 450 верст пути¹⁰³.

Пассажирское движение по Варшавско-Венской дороге также было восстановлено достаточно быстро, однако в очень ограниченном объеме. С 17 октября пущены два поезда из Варшавы до Прушкова¹⁰⁴. С 23 октября пассажирское движение открылось до Жирардова¹⁰⁵. С 27 октября организовано пригородное движение по калишскому участку до станции Варшава-товарная — ежедневно отходили по три поезда в обе стороны¹⁰⁶. К концу октября пассажирское движение по главной линии было открыто до Петрокова¹⁰⁷. Однако уже с 15 ноября военная ситуация заставила администрацию дороги вновь ограничить пассажирское движение и по главной линии поезда ходили только до Прушкова, да и то нерегулярно и «с ограниченным числом мест»¹⁰⁸. В декабре пассажирское движение по главной линии Варшавско-Венской дороги, когда позволяла ситуация, продлевалось до Гродиска и далее до Жирардова, но порой вновь сокращалось до Прушкова¹⁰⁹. Ввиду вынужденного ограничения пассажирского движения по Варшавско-Венской дороге до «незначительных» размеров администрация дороги 31 декабря 1914 г. решила закрыть Венский вокзал в Варшаве «для частной публики» — он открывался непосредственно перед отходом пассажирских поездов до Прушкова, Гродиска и Жирардова, а затем опять закрывался¹¹⁰. По тем же причинам значительная часть служащих Варшавско-Венской дороги была откомандирована на соседние дороги¹¹¹.

Помимо ремонтных работ, восстановления движения и организации пассажирского сообщения, администрация Варшавско-Венской железной дороги осуществляла серьезную работу, связанную с помощью раненым и пострадавшим от войны. Вслед за образованием при министерстве путей сообщения Главного комитета по оказанию помощи лицам, пострадавшим от военных действий, служащие Варшавско-Венской железной дороги 22 августа 1914 г. составили местный комитет, который должен был организовывать всю подобную деятельность. К комитету Варшавско-Венской дороги примкнули и сотрудники соседней Лодзинской фабричной железной дороги¹¹².

Первым и главным делом комитета стала организация санитарного поезда. Однако Жбиковские железнодорожные мастерские, где предполагалось подготовить поезд, во время наступления немцев на Варшаву прекратили работу и даже оказались на некоторое время захвачены врагом¹¹³. Поэтому было решено сформировать временный санитарный поезд служащих Варшавско-Венской дороги, который работал с 5 по 10 октября 1914 г. и, доходя до передовых позиций, вывез в Варшаву 119 раненых¹¹⁴. Как вспоминала одна из санитарок поезда, в те критические для Варшавы дни поезд продвигался практически до фронта, «до предела последней возможности»¹¹⁵. Действиями временного санитарного поезда руководил сам начальник дороги инженер П. А. Малевинский¹¹⁶. За эти действия санитары и сестры милосердия поезда получили Георгиевские медали¹¹⁷. Мужественные действия железнодорожников во время Варшавско-Ивангородской операции отмечали многие современники. Яркой иллюстрацией могут послужить слова генерал-квартирмейстера ставки генерала Данилова: «От железнодорожных агентов, самоотверженно работавших впереди, часто получались весьма ценные сведения о передвижениях противника»¹¹⁸.

Постоянный санитарный поезд служащих Варшавско-Венской железной дороги (литера «i») начал действовать 1 ноября 1914 г.¹¹⁹ Он состоял из 22 вагонов: 16 вагонов-теплушек (14 из них были приспособлены для легко раненых и два — для тяжело раненых); одного вагона для легко раненых офицеров; одного вагона для персонала поезда и аптеки; одного вагона для санитаров; одного вагона для перевязочной; одного вагона для кухни и кладовой; одного багажного вагона с кондукторским отделением и кладовой для белья. В поезде имелось 208 спальных мест для раненых, 8 — для персонала и 34 сидячих места для санитаров¹²⁰. Однако в случае надобности в поезде могло поместиться до 1000 чел.¹²¹ Личный состав поезда состоял из 31 лица из служащих Варшавско-Венской железной дороги; начальником поезда был назначен Михальский (начальник станции Прушков). В ноябре поезд совершил 10 поездок, доставив в Варшаву 4978 раненых, при этом было сделано 980 перевязок. В декабре — 5 поездок, во время которых было доставлено 1572 раненых и сделано 137 перевязок. С 27 декабря поезд работал в качестве перевязочного пункта на 50-й версте главной линии (близ станции Старо-Радзивиллов). Устройство и содержание поезда обошлось (до 1 января 1915 г.) в 8336 руб. 72 коп., которые были собраны служащими дороги¹²². 7 декабря 1914 г. санитарный поезд служащих Варшавско-Венской железной дороги с 10 часов утра до 14 часов дня

выставлялся на Венском вокзале Варшавы, чтобы с ним могли ознакомиться все желающие¹²³. Газеты отмечали: «Украшенный различными военными трофеями, санитарный поезд В[аршавско]-В[енской] жел[езной] дороги своим благоустройством произвел прекрасное впечатление на многочисленную публику»¹²⁴.

Помимо организации санитарного поезда, комитет Варшавско-Венской дороги 30 октября 1914 г. открыл в здании управления дороги (Иерусалимская аллея, 90) лазарет на 50 кроватей. Весь персонал лазарета состоял из служащих дороги и членов их семейств, которые работали на безвозмездной основе. В ноябре и декабре 1914 г. лазарет принял на лечение 233 раненых¹²⁵. В связи с открытием лазарета «Варшавский дневник» писал: «Госпиталь производит прекрасное впечатление благодаря массе света, воздуха и чистоте. Видна заботливая рука людей, с любовью относящихся к этому доброму делу <...> белье очень хорошего качества, частью пожертвовано фабрикой жирардовской мануфактуры, частью получено от служб Варшавско-Венской ж[елезной] дор[оги] Во всех помещениях красуются вывески на русском и польском языках. Персонал работает дружно и единодушно»¹²⁶.

Варшавско-Венская дорога вела активную деятельность по оказанию помощи раненым, описание которой заняло бы слишком много места, поэтому ограничимся простым перечислением. На дороге были открыты эвакуационные пункты (в Варшаве на Венском и Калишском вокзалах, а также на станции Варшава-товарная), питательно-перевязочные пункты (в Прушкове), перевязочные (на станции Тересин). Были сформированы восемь военно-санитарных и два заразных поезда, два поезда-бани, пароформалиновый прибор для дезинфекции вагонов, двуколка для уничтожения паразитов. Наконец, управление дороги организовало бельевую станцию для стирки белья солдат, моющихся в поездах-банях (число их достигало 1 тыс. чел. в сутки)¹²⁷.

Оценивая работу Варшавско-Венской железной дороги в условиях военных действий летом — осенью 1914 г., можно прийти к выводу, что администрация и служащие дороги, а также начальники военных сообщений ставки и Северо-Западного фронта проявили себя самым лучшим образом, особенно в деле восстановления дороги после отступления немцев из-под Варшавы. Начальник военных сообщений генерал Ронжин после осмотра Варшавско-Венской дороги признал, что ремонтные работы ведутся отлично, а начальник дороги инженер П. А. Малевинский выразил своим сотрудникам «глубокую признательность за проявленное отношение к общей работе и достигнутые уже результаты»¹²⁸. Главный инспектор министерства путей сообщения П. П. Риццони записал 6 ноября 1914 г. в своем дневнике, что «Варшавско-Венская дорога и ее энергичные работники» произвели на него «сильное впечатление»¹²⁹. Варшавские газеты отмечали, что немецкие военнопленные, которых в начале ноября везли по Варшавско-Венской дороге, сильно удивлялись этому факту, поскольку были уверены, что «разрушения, произведенные германскими войсками [на железных дорогах], не могли быть еще исправлены»¹³⁰. Тем грустнее осознавать, что в скором времени столь масштабная работа оказалась сведенной на нет изменением военной ситуации на фронте — с началом великого

отступления русской армии в 1915 г. Варшавско-Венская дорога целиком оказалась в руках немцев.

¹ Moltke on the art of war. Selected writings / ed. by D. J. Hughes, transl. by Daniel J. Hughes, H. Bell, foreword by G. E. Rothenberg. New York, 1993. P. 107–112. — Там же Мольтке обосновывал важность грамотного разрушения железных дорог на оставляемой врагу территории.

² Война и железные дороги // Львовское военное слово. 1915. 15 февр.

³ См. об этом: Гёрлиц В. Германский Генеральный штаб. История и структура. 1657–1945. М., 2005. С. 81.

⁴ См. об этом: Фергюсон Н. Горечь войны / пер. с англ. Е. Губниченко и И. Кригера. М., 2019. С. 135–136.

⁵ Бахтурина А. Ю. Из истории выкупа Варшавско-Венской железной дороги накануне Первой мировой войны // Транспортные коммуникации Российской империи в годы Первой мировой войны. М., 2014. С. 62–68.

⁶ Варшавско-Венская железная дорога // Россия в Первой мировой войне, 1914–1918: энциклопедия: в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. М., 2014. Т. 1. С. 288–289.

⁷ Лыков Е. А. Россия и Австрия: два века железнодорожного сотрудничества // Железнодорожный транспорт. 2018. № 12. С. 65–67.

⁸ Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. М., 1995. С. 57–58.

⁹ Описание Варшавско-Венской железной дороги. СПб., 1881.

¹⁰ См., напр.: Старостенков Н. В. Железнодорожные войска России. Кн. 1: На службе Российской Империи: 1851–1917. М., 2001; Сенин А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009.

¹¹ См., напр.: Kolodziejczyk R.: 1) Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna. Warszawa, 1962; 2) Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska — pierwsza polska linia kolejowa (1845–1914) // Gdy do Grodziska ruszył “parochód”... Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Grodzisk Mazowiecki, 1990. S. 7–26; Paszke A. Dworce Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (I dystansu) w latach 1845–1912 // Ibid. S. 76–90; Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S. M. 150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Warszawa, 1995; Taylor Z. The Growth and Contraction of the Railway Network in Poland. Warszawa, 2007; Dudkowski M. Rebuilding the stations of the Warsaw-Vienna Railway and the Warsaw-Kalisz line after World War I: Prudzków — Grodzisk Mazowiecki — Żyrardów — Radziwiłłów and Teresin // Ochrona Zabytków. 2015. No. 1; и др.

¹² Описание Варшавско-Венской железной дороги. С. 3.

¹³ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 350. Оп. 77. Д. 22. Л. 2. — Сейчас станция называется Sosnowiec Maczki.

¹⁴ Описание Варшавско-Венской железной дороги. С. 3.

¹⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 22. Л. 2; Варшавско-Венская железная дорога. С. 288.

¹⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 22. Л. 2. — О российско-германских переговорах о соединении калишского участка с прусскими железными дорогами и строительстве таможни в Щипиорно см.: РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 170.

¹⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 22. Л. 1–3.

¹⁸ Там же. Л. 142–143.

¹⁹ Варшавско-Венская железная дорога. С. 288; Описание Варшавско-Венской железной дороги. С. 52.

²⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 22. Л. 3.

²¹ Варшавский дневник. 1914. 13 июля.

²² См. об этом: Бахтурина А. Ю. Из истории выкупа Варшавско-Венской железной дороги... С. 62–68; Варшавско-Венская железная дорога. С. 288–289.

²³ Сухорукова Е. В. Корпоративные пенсионные программы: опыт ОАО «РЖД России» // ЭКО. 2012. № 7. С. 84–93.

²⁴ Варшавско-Венская железная дорога. С. 288.

- ²⁵ Варшавский дневник. 1914. 2 июля; *Келлер А.В.* Литерный поезд «Северный экспресс» — между миром и войной (1884–1914) // *Quaestio Rossica*. 2015. № 1. С. 109–128.
- ²⁶ Варшавский дневник. 1914. 2 июля; Варшавская мысль. 1914. 4 июля.
- ²⁷ Варшавский дневник. 1914. 13 июля; Варшавская мысль. 1914. 5 июля.
- ²⁸ См. об этом: *Шапошников Б.М.* Воспоминания о службе. М., 2013. С. 251.
- ²⁹ Там же. С. 254–255.
- ³⁰ Там же. С. 244–258; *Головин Н.Н.* Из истории кампании 1914 года на русском фронте. Кн. 1. Т. 2: Начало войны и операции в Восточной Пруссии. М., 2014. С. 413–414.
- ³¹ *Старостенков Н.В.* Железнодорожные войска России. Кн. 1. С. 205–206.
- ³² Варшавско-Ивангородская операция. М., 1938. С. 9.
- ³³ Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 2004. Оп. 1. Д. 1. Л. 8; *Ушаков К.* Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928. С. 32.
- ³⁴ См. об этом: *Сенин А.С.* Генерал Ронжин и его очерк о российских железных дорогах в Первую мировую войну // *Новый исторический вестник*. 2013. № 4(38). С. 108; Варшавско-Ивангородская операция. С. 437–440.
- ³⁵ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.
- ³⁶ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Ч. 1. Пг., 1916. С. 18, 36.
- ³⁷ Варшавский дневник. 1914. 14 авг.
- ³⁸ Там же. 7 сент.
- ³⁹ Там же. 11 сент.
- ⁴⁰ Там же. 13 сент.
- ⁴¹ Там же. 14 сент.
- ⁴² Там же. 2 сент.
- ⁴³ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 20. Л. 38, 92.
- ⁴⁴ Там же. Л. 120.
- ⁴⁵ Там же. Л. 119.
- ⁴⁶ Там же. Л. 123.
- ⁴⁷ Там же. Л. 133.
- ⁴⁸ Там же. Л. 127–128.
- ⁴⁹ Там же. Л. 138.
- ⁵⁰ Там же. Л. 136.
- ⁵¹ Там же. Л. 142.
- ⁵² Там же. Л. 162.
- ⁵³ Там же. Л. 169.
- ⁵⁴ Там же. Л. 175, 186, 221 и др.
- ⁵⁵ Там же. Л. 175, 186, 187, 188, 189, 223 и др.
- ⁵⁶ Там же. Л. 333, 425.
- ⁵⁷ См. об этом: *Айрапетов О.Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне. 1914: Начало. М., 2014. С. 261.
- ⁵⁸ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 40.
- ⁵⁹ Там же. Л. 35.
- ⁶⁰ Там же. Л. 37.
- ⁶¹ Там же. Л. 69.
- ⁶² Там же.
- ⁶³ Там же.
- ⁶⁴ Там же.
- ⁶⁵ Там же. — Оригинал документа находится в РГВИА, в фонде управления начальника военных сообщений театра военных действий, при этом автор не смог его найти в фондах секретариата министерства путей сообщения, хранящихся в РГИА.
- ⁶⁶ См. об этом: *Айрапетов О.Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне. С. 273–284; *Зайончковский А.М.* Мировая война (1914–1918 гг.): в 2 т. М., 1938. Т. 1. С. 229–

234. — Подробно бои под Варшавой описаны в: *Нелипович С. Г.* Варшавское сражение. Октябрь 1914. М., 2006.

⁶⁷ *Гофман М.* Война упущенных возможностей. СПб., 2016. С. 64.

⁶⁸ См. об этом: *Айрапетов О. Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне. С. 285.

⁶⁹ *Данилов Ю. Н.* Россия в мировой войне 1914–1915 гг. Берлин, 1924. С. 220.

⁷⁰ Там же.

⁷¹ Варшавская мысль. 1914. 2 нояб.

⁷² РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 180.

⁷³ *Шапошников Б. М.* Воспоминания о службе. С. 362.

⁷⁴ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 203–263.

⁷⁵ Там же. Оп. 1. Д. 1. Л. 23.

⁷⁶ РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 170. Л. 52.

⁷⁷ Там же. Ф. 1576. Оп. 1. Д. 204. Л. 14.

⁷⁸ См. об этом: *Старостенков Н. В.* Железнодорожные войска России. Кн. 1. С. 213.

⁷⁹ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 216, 222–223 и др.

⁸⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 181.

⁸¹ Там же. Л. 63.

⁸² Там же. Л. 57.

⁸³ Там же. Л. 62.

⁸⁴ Там же. Л. 180.

⁸⁵ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 211.

⁸⁶ Там же. Л. 218; РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 58. Л. 63.

⁸⁷ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 230.

⁸⁸ Там же. Л. 216–217.

⁸⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 45. Д. 493. Л. 1–9. — Чертежи мостов, восстанавливаемых на означенном участке главной линии (Варшава — Жирардов), см.: РГИА. Ф. 350. Оп. 45. Д. 562.

⁹⁰ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 203, 223.

⁹¹ Там же. Л. 219.

⁹² Там же. Л. 224.

⁹³ Там же. Л. 225.

⁹⁴ Там же. Л. 215.

⁹⁵ Там же. Л. 219–220.

⁹⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 181.

⁹⁷ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 203; Варшавский дневник. 1914. 15 окт.

⁹⁸ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 208.

⁹⁹ Там же. Л. 203, 215; Варшавский дневник. 1914. 22 окт.

¹⁰⁰ РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Л. 234.

¹⁰¹ Там же. Л. 247.

¹⁰² Там же. Л. 263.

¹⁰³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 181. — По данным профессора А. Л. Сидорова, на Варшавско-Венской дороге было восстановлено 400 верст главного пути и 107 мостов (*Сидоров А. Л.* Эвакуация русской промышленности во время Первой мировой войны // Вопросы истории. 1947. № 6. С. 3–25).

¹⁰⁴ Варшавский дневник. 1914. 18 окт.

¹⁰⁵ Там же. 24 окт.

¹⁰⁶ Там же. 27 окт.

¹⁰⁷ Там же. 1 нояб.

¹⁰⁸ Там же. 17 нояб; Варшавская мысль. 1914. 16 нояб; Западная заря. 1914. 16 нояб.

¹⁰⁹ Варшавский дневник. 1914. 31 дек.; Западная заря. 1914. 3 дек. Вечерний выпуск.

¹¹⁰ Варшавский дневник. 1914. 31 дек.; Варшавская мысль. 1914. 31 дек.

¹¹¹ Варшавский дневник. 1914. 20 дек.; Варшавская мысль. 1914. 20 дек.

¹¹² РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 23. Л. 4.

- ¹¹³ См., напр.: *Данилов Ю. Н.* Россия в мировой войне... С. 216; *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт России... С. 98.
- ¹¹⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 23. Л. 4.
- ¹¹⁵ Варшавский дневник. 1914. 17 окт.
- ¹¹⁶ Там же; РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 182.
- ¹¹⁷ РГВИА. Ф. 2048. Оп. 1. Д. 1377. Л. 1.
- ¹¹⁸ *Данилов Ю. Н.* Россия в мировой войне... С. 220.
- ¹¹⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 23. Л. 4.
- ¹²⁰ Там же.
- ¹²¹ Варшавский дневник. 1914. 9 дек.
- ¹²² РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 23. Л. 5.
- ¹²³ Варшавский дневник. 1914. 6 дек., 9 дек.; Варшавская мысль. 1914. 6 дек.; Западная заря. 1914. 8 дек.
- ¹²⁴ Варшавский дневник. 1914. 9 дек.
- ¹²⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 23. Л. 7; Варшавский дневник. 1914. 1 сент., 31 окт.
- ¹²⁶ Варшавский дневник. 1914. 31 окт.
- ¹²⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 77. Д. 23. Л. 9–13.
- ¹²⁸ Варшавский дневник. 1914. 25 окт.
- ¹²⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 184.
- ¹³⁰ Варшавская мысль. 1914. 7 нояб.

Статья поступила в редакцию 4 ноября 2019 г.

Рекомендована в печать 5 марта 2020 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Богомазов Н. И. Варшавско-Венская железная дорога в условиях военных действий на русском фронте (лето — осень 1914 года) // *Новейшая история России.* 2020. Т. 10, № 2. С. 274–296. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.201>
УДК 94(47).083

Аннотация: В статье рассматривается история функционирования Варшавско-Венской железной дороги в начальный период Первой мировой войны, летом — осенью 1914 г. Одна из самых старых и самых прибыльных железных дорог Российской империи, Варшавско-Венская дорога своими линиями связывала Варшаву с Германией и Австро-Венгрией и имела европейскую колею (за исключением линии на Калиш). Накануне войны, в 1912 г., дорога была выкуплена правительством и стала казенной. Ввиду географического расположения она практически сразу оказалась в районе боевых действий, и ей пришлось адаптироваться к новым условиям. Если в первый месяц войны основные сражения проходили на флангах польского выступа (в Восточной Пруссии и Галиции), то в сентябре с началом Варшавско-Ивангородской операции Варшавско-Венская дорога оказалась в самом центре противостояния русской армии с немецкой и австро-венгерской. Подойдя почти к самой Варшаве, немцы по итогам Варшавско-Ивангородской операции вынуждены были отойти на исходные позиции. При отступлении немецкая армия, стараясь оторваться от преследования, капитально разрушала Варшавско-Венскую железную дорогу — не только верхнее строение, пути и мосты, но и водоснабжение, станционные постройки и т. д. Военная ситуация требовала скорейшего восстановления железной дороги для нужд русской армии, что оказалось очень непростой задачей с учетом европейской колеи Варшавско-Венской дороги. Однако умелые действия военных транспортных командиров, а также гражданской администрации дороги позволили быстро восстановить движение. Уже в начале ноября было восстановлено движение от Варшавы до линии фронта.

Ключевые слова: железные дороги, Варшавско-Венская дорога, Варшавско-Ивангородская операция, Первая мировая война, восстановление, снабжение, перевозки, Ронжин, Дернов.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 19-78-00075).

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

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

FOR CITATION

Bogomazov N. I. 'The Warsaw-Vienna Railway during Battles on the Russian Front (Summer — Autumn 1914)', *Modern History of Russia*, vol. 10, no. 2, 2020, pp. 274–296.
<https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.201> (In Russian)

Abstract: One of the oldest and most profitable railways of the Russian Empire, the Warsaw-Vienna Railway, connected Warsaw with Germany and Austria-Hungary and had a European gauge (except the Kalisz line). In 1912 the railroad was bought by the government to become state-owned. Due to its geographical location, it almost immediately appeared in the area of hostilities once World War I broke out and was forced to adapt to new conditions. In the first month of the war, the main battles took place on the flanks of Russian Poland (in East Prussia and Galicia), but by September with the beginning of the Battle of the Vistula, the Warsaw-Vienna line was in the very center of the confrontation between the Russian and the German/Austro-Hungarian armies. Approaching the suburbs of Warsaw, the Germans were forced to withdraw to their original positions. When retreating, the German army completely destroyed not only the track and bridges, but also the water supply, station buildings, etc. The military situation required the speedy restoration of the railway for the needs of the Russian army, which was difficult given the European gauge of the Warsaw-Vienna line. However, the skillful actions of military transport commanders, as well as the civilian administration, allowed the restoration of traffic. By early November, traffic from Warsaw to the front line was restored.

Keywords: railways, Warsaw-Vienna railway, battle of the Vistula River, First World War, restoration, supply, transportation, Ronzhin, Dernov.

The research was supported by the Russian Science Foundation (RSF), project no. 19-78-00075.

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

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

References:

- Ayrapetov O. R. *The participation of the Russian Empire in the First World War. 1914: The Beginning* (Moscow, 2014). (In Russian)
- Bakhturina A. Yu. 'From the history of purchase of Warsaw-Vienna railway by state on the eve of the First World War', *Transportnye kommunikatsii Rossiiskoi imperii v gody Pervoi mirovoi voiny* (Moscow, 2014). (In Russian)
- Danilov Yu. N. *Russia in the world war 1914–1915* (Berlin, 1924). (In Russian)
- Dudkowski M. 'Rebuilding the stations of the Warsaw-Vienna Railway and the Warsaw-Kalisz line after World War I: Prudzków — Grodzisk Mazowiecki — Żyrardów — Radziwiłłów and Teresin', *Ochrona Zabytków*, no. 1, 2015.
- Ferguson N. *The pity of war* (Moscow, 2019). (Rus. ed.)
- Golovin N. N. *From the history of the campaign of 1914 on the Russian front*, Book 1, Vol. 2: The outbreak of war and operations in East Prussia (Moscow, 2014). (In Russian)
- Görlitz W. *History of the German General Staff, 1657–1945* (Moscow, 2005). (Rus. ed.)
- Hoffmann M. *The war of lost opportunities* (St. Petersburg, 2016). (Rus. ed.)
- Keller A. V. 'The Nord Express Special Train: Between Peace and War (1884–1914)', *Quaestio Rossica*, no. 1, 2015. (In Russian)
- Kołodziejczyk R. 'Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska — pierwsza polska linia kolejowa (1845–1914)', *Gdy do Grodziska ruszył "parochód"...* *Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej* (Grodzisk Mazowiecki, 1990).

- Kołodziejczyk R. *Warszawsko-Wiedeńska Droga Żelazna* (Warsaw, 1962).
- Lykov A. E. 'Russia and Austria: Two Centuries of Railway Cooperation', *Zheleznodorozhnyi transport*, no. 12, 2018. (In Russian)
- Moltke on the art of war. *Selected writings*, ed. by D. J. Hughes, transl. by D. J. Hughes, H. Bell, foreword by G. E. Rothenberg (New York, 1993).
- Nelipovich S. G. *The Warsaw battle. October 1914* (Moscow, 2006). (In Russian)
- Paszke A. 'Dworce kolejowe Dorgi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (I dystansu) w latach 1845–1912', *Gdy do Grodziska ruszył "parochód"...* *Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej* (Grodzisk Mazowiecki, 1990).
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S. M. *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej* (Warsaw, 1995).
- Rail transport: Encyclopedia*, ed. by N. S. Konarev (Moscow, 1995). (In Russian)
- Russia in the First World War, 1914–1918: encyclopedia*, in 3 vols, ed. by A. K. Sorokin (Moscow, 2014). (In Russian)
- Senin A. S. 'General S. A. Ronzhin and his Essay about Russian Railways in the World War I', *Novyi istoricheskii vestnik*, no. 4(38), 2013. (In Russian)
- Senin A. S. *Rail transport in Russia during the era of wars and revolutions (1914–1922)* (Moscow, 2009). (In Russian)
- Shaposhnikov B. M. *Service memoirs* (Moscow, 2013). (In Russian)
- Sidorov A. L. 'The evacuation of Russian industry during the First World War', *Voprosy istorii*, no. 6, 1947
- Starostenkov N. V. *Railway troops of Russia*, Book 1: In the service of the Russian Empire: 1851–1917 (Moscow, 2001). (In Russian)
- Sukhorukova E. V. 'Corporate Pension Programs: Experience of Russian Railways', *ECO*, no. 7, 2012. (In Russian)
- Taylor Z. *The Growth and Contraction of the Railway Network in Poland* (Warsaw, 2007).
- Ushakov K. *Preparation of military communications of Russia for the World War* (Moscow — Leningrad, 1928). (In Russian)
- Zayonchkovskiy A. M. *World War (1914–1918)*, in 2 vols (Moscow, 1938). (In Russian)

Received: November 4, 2019

Accepted: March 5, 2020