

Публикация Н. И. Богомазова

## Заграничные заказы, выданные Управлением железных дорог Министерства путей сообщения в 1915 г.

### **Богомазов**

**Николай Иванович**

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

### **Финансирование:**

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

Первая мировая война оказалась гораздо более продолжительной и тяжелой, чем ожидали современники. Ход боевых действий полностью опроверг все предвоенные расчеты, планы и надежды и потребовал новых решений, исходя из реалий затянувшегося масштабного конфликта: от армии, правительства и общества требовались полное напряжение сил и готовность длительное время претерпевать трудности.

И хотя можно попытаться успокоить себя тем, что это утверждение правомерно для всех участников конфликта, нельзя все же не признать — Российская империя оказалась не готова к этому глобальному вызову. В политическом, психологическом и даже экономическом плане это проявилось не сразу, а некоторые проблемные точки стали видны много позже, ретроспективно. Но нехватка запасов артиллерийских, интендантских, инженерных, санитарных и другого рода материалов обнаружилась очень быстро. Генерал-квартирмейстер Ставки генерал Ю. Н. Данилов отмечал «грозное положение, в котором оказалась русская армия уже в конце 14-го года вследствие недостатка огнестрельных припасов и винтовок»<sup>1</sup>. К сожалению, подобное «грозное положение» обнаружилось и в других сферах, в том числе и в транспортной системе Российской империи, основу которой составляли железные дороги.

Перед войной казалось, что самым сложным экзаменом для российского транспорта и для железных дорог в частности станет период мобилизации, когда в очень сжатые сроки нужно будет перевезти миллионы людей

и сотни тысяч тонн военных грузов к западным границам страны<sup>2</sup>. Однако этот экзамен был сдан российскими железными дорогами если не на «отлично», то на «очень хорошо» — такую оценку мы можем встретить и в воспоминаниях современников, и в трудах специалистов-историков<sup>3</sup>. Сам министр путей сообщения С. В. Рухлов в личной записке к матери писал, что все «прошло великолепно» и что после успешного проведения мобилизационных перевозок он «совершенно спокоен, что жил не напрасно»<sup>4</sup>.

Однако объем задач, который выпал на российские железные дороги на следующем этапе войны, с началом активных боевых действий, оказался поистине грандиозным, и дороги едва ли могли с ним справиться. Э. Д. Кригер-Войновский, возглавивший в 1915 г. Управление железных дорог Министерства путей сообщения (далее — МПС), отмечал: «Война вызвала не только постоянные массовые перевозки на фронт и частью от него, но и значительные перевозки на разнообразные нужды войны в тылу: перевозки всех запасных чинов армии в пункты их формирования и подготовки, снабжение всех тыловых воинских частей и учреждений, развозка и распределение пленных и раненых, питание всех заводов и фабрик, работающих на оборону, и пр. Для удовлетворения обычных потребностей населения, его снабжения, поддержания нашей промышленности и торговли перевозочных средств, конечно, хватить не могло»<sup>5</sup>.

В условиях резко возросших нагрузок МПС выдавало новые заказы российским паровозо- и вагоностроительным, рельсопрокатным и другим важным для функционирования железных дорог предприятиям. Параллельно все необходимое для фронта, от подвижного состава до путевых материалов, МПС пыталось собрать с тыловых дорог. Однако к концу 1914 г. стало ясно, что война затягивается и потребности военного времени значительно превышают возможности отечественной промышленности. После того как в марте 1915 г. штаб Верховного главнокомандующего запросил для нужд фронта 40 тыс. товарных вагонов и 400 паровозов, МПС впервые столкнулось с тем, что российские предприятия отказались брать новые заказы ввиду своей максимальной загруженности. Учитывая этот факт, 31 марта 1915 г. Совет министров разрешил МПС заказать за границей 10 тыс. большегрузных вагонов, выделив на это 53 млн руб. Но уже в апреле 1915 г. стало очевидно, что такой заказ не сможет удовлетворить все насущные нужды фронта, и было решено заказать за границей еще 6700 большегрузных вагонов, а также 400 паровозов, на что дополнительно было выделено 61 200 тыс. руб.<sup>6</sup> После того как выяснилось, что заводы Швеции и Японии не в состоянии изготовить вагоны в нужном количестве, в мае 1915 г. эти заказы на подвижной состав были размещены в Северной Америке<sup>7</sup>. Для контроля за выполнением контрактов МПС командировало в Нью-Йорк графа С. И. Шуленбурга<sup>8</sup>.

Помимо подвижного состава, требовались и путевые укладочные материалы: рельсы, скрепления, стрелочные переводы и т. п., которых также остро не хватало. А успешное наступление немцев весной 1915 г. еще более увеличило потребности железных дорог в путевых материалах: на сеть легли дополнительные колоссальные нагрузки в виде эвакуационных перевозок,

а производственных мощностей стало меньше, ведь после Великого отступления Россия потеряла всю промышленность Царства Польского, включая расположенные там чугунолитейные и рельсопрокатные заводы. 18 июня 1915 г. МПС внесло в Совет министров представление о необходимости заказать «сверхсметно» 17 млн пудов рельсов со скреплениями (3974 версты пути) и 2150 комплектов стрелок. Российские предприятия могли изготовить только 7 млн пудов рельсов, а остальные 10 млн предполагалось заказать за границей. 23 июня 1915 г. Совет министров одобрил это ходатайство, выделив МПС кредит в 34 147 920 руб. Решение было утверждено Николаем II 4 июля 1915 г.<sup>9</sup>

Итак, МПС получило кредиты на закупку за границей подвижного состава и путевых материалов и к лету 1915 г. заключило соответствующие контракты с американскими и канадскими фирмами. Это случилось спустя год после начала войны. Таким образом, первый год Первой мировой войны российские железные дороги снабжались исключительно российскими предприятиями, мощности которых не соответствовали запросам военного времени. К лету 1915 г. на железных дорогах, причем в первую очередь на фронтовых, обнаружился значительный дефицит подвижного состава и путевых материалов, и МПС возлагало большие надежды на то, что иностранные поставки по этим заказам помогут не допустить кризисной ситуации, чреватой самыми тяжелыми последствиями.

\* \* \*

Публикуемый документ представляет собой ведомость заграничных заказов, выданных Управлением железных дорог к 31 июля 1915 г., и суммы денежных выплат по ним. Таким образом, данная ведомость объединяет первый пакет контрактов на заграничные поставки материалов для нужд российских железных дорог. Суммы указаны в долларах США, за исключением последней таблицы, где дан перевод сумм на российские рубли по указанному курсу.

Николай Леонидович Щукин, чья подпись стоит под документом, с 1910 г. занимал должность товарища министра путей сообщения. Опытный и известный инженер, член Инженерного совета МПС, он возглавлял Комиссию подвижного состава, которая рассматривала все значимые вопросы паровозо- и вагоностроения, с момента ее создания в 1901 г.<sup>10</sup> С началом Первой мировой войны он стал ответственным в МПС за выдачу заказов и распределение их между заводами<sup>11</sup>.

Текст публикуется по машинописному оригиналу, подписанному от руки Н. Л. Щукиным и представленному министру путей сообщения С. В. Рухлову 31 июля 1915 г. Документ хранится в Российском государственном историческом архиве в личном фонде С. В. Рухлова (Ф. 1576. Оп. 1. Д. 195. Л. 5).

\* \* \*

Учитывая, что у нас уже имеется несколько публикаций по данной теме<sup>12</sup>, мы позволили себе в этот раз не давать историографического обзора. От-

метим лишь, что наиболее подробно процесс иностранных закупок для нужд российских железных дорог рассмотрен в работах профессора А. С. Сенина<sup>13</sup> и особенно в статье британского историка Энтони Хэйвуда<sup>14</sup>. При этом данная публикация впервые дает представление о финансовой стороне вопроса, наглядно демонстрируя суммы выплат по каждому из контрактов по месяцам.

*Документ 1*

**Ведомость заграничных заказов, выданных распоряжением  
Управления железных дорог, с указанием различных платежей по месяцам**

**Америка**

	Июнь 1915 г.	Июль 1915 г.	Август 1915 г.	Сентябрь 1915 г.	Октябрь 1915 г.	Ноябрь 1915 г.	Декабрь 1915 г.	1916 г.	1917 г.
100 паровозов в Скенектэде			2.040.000	720.000	240.000				
250 паровозов в Филадель- фии			2.058.000	2.058.000	1.858.000	850.500	607.500	243.000	
4100 товарных вагонов в Нью-Йорке		3.418.000	3.573.780	909.000	1.249.890	315.530			
5000 угольных полувагонов, 2000 товар- ных вагонов, 69 платформ в Питтсбурге			6.813.000	7.611.400	3.684.800				
Предметы оборудования Владивосток- ских и Харбинских мастерских и подъемных береговых кранов для Владивосток- ского порта		946.025	46.750	7.672	43.854	52.653	252	22.222	
Оси, бандажи, колесные пары и запасные части к паровозам	890.272	992.671	629.156	545.001	545.001	545.001	43.254		
Рельсы и скрепления			3.981.830	3.739.099	1.918.868	596.989	157.311		
<b>ИТОГО</b>	<b>890.272</b>	<b>5.359.696</b>	<b>19.142.516</b>	<b>15.590.172</b>	<b>9.540.413</b>	<b>2.360.773</b>	<b>808.317</b>	<b>265.222</b>	

## Канада

	Июнь 1915 г.	Июль 1915 г.	Август 1915 г.	Сентябрь 1915 г.	Октябрь 1915 г.	Ноябрь 1915 г.	Декабрь 1915 г.	1916 г.	1917 г.
50 паровозов в Кингстоне				230.400	230.400	370.800	269.850	345.150	23.400
2000 вагонов в Нью-Глазго		500.000	1.255.000	1.825.000	715.000	225.000			
Путевые болты			37.125	74.250	72.212	8.250	7.565		
ИТОГО		500.000	1.292.125	2.129.650	1.017.612	604.050	277.415	345.150	23.400

## ВСЕГО

Считая 10 долл. = 19 р. 45 к.

Июнь 1915 г.	Июль 1915 г.	Август 1915 г.	Сентябрь 1915 г.	Октябрь 1915 г.	Ноябрь 1915 г.	Декабрь 1915 г.	1916 г.	1917 г.
890.272 1.731.579	5.859.696 11.397.308	20.433.641 39.743.431	17.719.822 34.465.053	10.558.025 20.535.358	2.964.823 5.748.580	1.085.732 2.111.748	610.372 1.187.173	23.400 45.513

В настоящую ведомость не включены расходы по наличной покупке в Америке предметов оборудования для владивостокских и харбинских мастерских уполномоченными инженерами Управления ж. д. примерно на сумму 50 тыс. долл.

Стоимость технической приемки изделий на заводах в означенную ведомость также не включена.

<sup>1</sup> Данилов Ю. Н. Россия в мировой войне 1914–1915 гг. Берлин, 1924. С. 373.

<sup>2</sup> Начальник военных сообщений Ставки Верховного главнокомандующего генерал А. С. Ронжин так описывал мобилизационные перевозки: «В течение нескольких дней требовалось перевезти, часто на очень больших протяжениях, несколько тысяч отдельных команд. И выполнить это надо было в первые дни мобилизации, когда дороги заняты перераспределением личного и подвижного состава, своими усиленными хозяйственными перевозками, ликвидацией товарного движения и прочими работами для перехода на воинский график» (см.: Сенин А. С. Генерал Ронжин и его очерк о российских железных дорогах в Первую мировую войну // Новый исторический вестник. 2013. № 4 (38). С. 114).

<sup>3</sup> См., например: Головин Н. Н. Военные усилия России в мировой войне. Жуковский; М., 2001. С. 272; Сухомлинов В. А. Воспоминания. Минск, 2005. С. 315–316; Сенин А. С. Генерал Ронжин и его очерк о российских железных дорогах в Первую мировую войну. С. 115; Айрапетов О. Р. Участие Российской империи в Первой мировой войне. 1914 год. Начало. М., 2015.

<sup>4</sup> Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 229. Оп. 2. Д. 1615. Л. 71–72.

<sup>5</sup> Кригер-Войновский Э. Б., Спроге В. Э. Записки инженера: Воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999. С. 45–46.

<sup>6</sup> Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 2004. Оп. 1. Д. 30. Л. 19.

<sup>7</sup> Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну: в 2 ч. Ч. 2. Пг., 1916. С. 63–67.

<sup>8</sup> Хэйвуд Э. Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876–1952) и железные дороги. М., 2013. С. 167.

<sup>9</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. Л. 6.

<sup>10</sup> Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГИА СПб). Ф. 2101. Оп. 2. Д. 2. Л. 2.

<sup>11</sup> Россия в Первой мировой войне. 1914–1918: энциклопедия: в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. М., 2014. Т. 3. С. 646–647.

<sup>12</sup> Богомазов Н. И.: 1) «Я прошу о срочном заказе за границей»: запрос начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала Н. Н. Янушкевича о закупках для нужд фронтовых железных дорог (июнь 1915 г.) // Новейшая история России. 2021. Т. 11, № 2. С. 506–527; 2) «Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 2. С. 272–290.

<sup>13</sup> Сенин А. С.: 1) Железнодорожный транспорт в России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009; 2) Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о «расстройстве транспорта» // Труды по руссификации: сб. науч. тр. Вып. 1. М., 2009. С. 237–269.

<sup>14</sup> Heywood A. J. Russia's Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment // Journal of European Economic History. 2003. Vol. 31, iss. 1. P. 77–108. — В указанной статье автор свел информацию о стоимости зарубежных заказов в единую таблицу (табл. 2), но она объединяет все заказы, выданные в 1915–1917 гг. Данные найдены автором в архиве Гуверовского института, в материалах посольства в США.

Статья поступила в редакцию 17 ноября 2022 г.

Рекомендована к печати 15 апреля 2023 г.

#### ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Богомазов Н. И. Заграничные заказы, выданные Управлением железных дорог Министерства путей сообщения в 1915 г. // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 3. С. 775–781. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.315>

*Ключевые слова:* транспорт, Первая мировая война, Россия, железные дороги, закупки.

*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. 'Orders for Foreign Supplies Issued by the Directorate of Railways of the Ministry of Transportation in 1915', *Modern History of Russia*, vol. 13, no. 3, 2023, pp. 775–781. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.315> (In Russian)

*Keywords:* transport, World War I, Russia, railways, supplies.

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

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

This research was supported by the Russian Science Foundation (RSF), project no. 22-78-10036 "Foreign Supplies as a Factor in Solving Transport Problems of Late Imperial Russia: The Experience of the First World War"

#### References:

Айрапетов О. Р. *The participation of the Russian Empire in the First World War. 1914: The Beginning* (Moscow, 2014). (In Russian)

- Bogomazov N. I. "I am Requesting an Urgent Order Abroad": A Request of the Chief of Staff of the Supreme Commander-in-Chief General N. N. Yanushkevich on Procurement Abroad for the Needs of the Front Railways', *Modern History of Russia*, vol. 11, no. 2, 2021. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.213> (In Russian)
- Bogomazov N. I. 'Rail Crisis on the Russian Railways during the First World War and Efforts to Overcome it', *Modern History of Russia*, vol. 13, no. 2, 2023. (In Russian)
- Danilov Yu. N. *Russia in the World War 1914–1915* (Berlin, 1924). (In Russian)
- Golovin N. N. *Russia's military efforts in the World War* (Zhukovsky; Moscow, 2001). (In Russian)
- Heywood A. J. *Engineer of Revolutionary Russia: Iurii V. Lomonosov (1876–1952) and the Railways* (Moscow, 2013). (Rus. Ed.)
- Heywood A. J. 'Russia's Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment'. *Journal of European Economic History*, vol. 31, iss. 1, 2003.
- Kruger-Voinovskii E. D., Sproge V. E. *Notes of an Engineer: Memories, Impressions, Thoughts on the Revolution* (Moscow, 1999). (In Russian)
- Sorokin A. K. (ed.) *Russia in World War I, 1914–1918*, in 3 vols. (Moscow, 2014). (In Russian)
- Senin A. S. 'General S. A. Ronzhin and his essay about Russian Railways in the World War I', *The New Historical Bulletin*, no. 4 (38), 2013. (In Russian)
- Senin A. S. 'Railway economy of Russia during the First World War: on the issue of "disorder of transport"' in *Trudy po rossievedeniiu*, ed. I. I. Glebova, iss. 1 (Moscow, 2009). (In Russian)
- Senin A. S. *Railway transport in Russia in the era of wars and revolutions (1914–1922)*. (Moscow, 2009). (In Russian)

Received: November 17, 2022

Accepted: April 15, 2023