

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ И ИХ РОЛЬ В СНАБЖЕНИИ РУССКОЙ АРМИИ СТРАТЕГИЧЕСКИМИ МАТЕРИАЛАМИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

*Работа представлена кафедрой всеобщей истории
Уссурийского государственного педагогического института.
Научный руководитель – доктор исторических наук, профессор Д. В. Лихарев*

Известно, что в начале 1915 г. русскую армию поразила глубокий кризис в снабжении оружием, боеприпасами и другими видами военного имущества. Одним из способов решения этой проблемы являлись поставки военного имущества из-за рубежа от союзников по Антанте. Но оказалось, что судов русского торгового флота совершенно недостаточно для транспортировки приобретаемых у союзников материалов. В такой ситуации русскому правительству пришлось прибегнуть к услугам Английского флота.

The Russian army is known to be struck by a severe crisis in supply of armament, ammunition and other kinds of war equipment at the beginning of 1915. One of the ways to solve this problem was armament delivery from the Entente. But it turned out that the Russian merchant fleet had not enough ships to transport everything that had been purchased. In that situation the Russian government had to resort to the help of the English fleet.

Когда в начале августа 1914 г. многомиллионные армии противостоящих друг другу военно-политических блоков начали военные действия, мало кто из европейцев предполагал, что они затянутся на долгих четыре года. На четыре года страха, ужаса и кровавой бойни, происходившей на полях сражений Первой мировой войны.

С точки зрения ведущих военных специалистов, да и политиков той эпохи, предстоящая война должна была быть быстрой, молниеносной, продолжавшейся не более шести месяцев. Предполагалось, что боевые действия будут характеризоваться быстрыми перемещениями крупных масс войск, высокой маневренностью, громкими сражениями, сопровождаемыми всевозможными охватами флангов и в конце концов окружением противника. Именно на такой характер боевых действий рассчитывал начальник немецкого генерального штаба Альфред фон Шлиффен, разрабатывая свой знаменитый план. Не далеко от немцев

ушли и французы. Их план «17» предусматривал после начала войны нанесение глубокого удара по территории Германии всеми имеющимися силами. Русский генеральный штаб также предусматривал активные боевые действия в Восточной Пруссии и Галиции на 15-й день войны. У всех перед глазами стояли боевые действия Русско-японской и Балканских войн, характеризующиеся мобильностью и высоким темпом перемещения войск. Но уже спустя два месяца с небольшим после начала войны она потеряла маневренный характер и перешла в позиционный тупик. На полях Первой мировой войны воцарилась позиционная война. В течение короткого периода небольшие довоенные запасы вооружения и боеприпасов были быстро израсходованы, и противостоящие друг другу армии столкнулись с кризисом снабжения военным имуществом. Особенно остро он проявился в царской армии, так как русская промышленность не могла в полном объеме

удовлетворить все возрастающие потребности действующей армии. В такой ситуации царскому правительству пришлось обращаться за помощью к своим союзникам. Уже первые заграничные заказы правительства были довольно большими, к февралю 1915 г. сумма заказов только интендантского ведомства составляла 64 млн руб.¹

Но перед российскими властями неожиданно встала другая проблема. Количество судов русского торгового флота оказалось недостаточно для транспортировки грузов, приобретенных за границей. Поэтому в ноябре 1915 г. мысли правительственных чиновников и русской буржуазии были заняты двумя вопросами, которые касались организации перевозок из Великобритании и США в Россию. Эти, казалось бы, чисто деловые вопросы в течение двух месяцев приводили к острой борьбе как внутри царского правительства, так и между дипломатическими ведомствами Англии и России.

В связи с подписанием в сентябре финансового соглашения с Англией, давшего в руки царского правительства 300 млн ф. ст., объем заказов в Англии и особенно в США вырос в несколько раз. За навигацию 1916 г. необходимо было перевезти около 1 млн тонн различных грузов². Организация перевозки такого количества грузов представляла серьезнейшую проблему для русского правительства, так как средств и сил собственного флота было явно недостаточно. К этому прибавлялись сложности доставки грузов в порт Архангельск, так как навигация могла продолжаться только в течение нескольких месяцев. Поэтому часто происходила задержка с доставкой грузов в Архангельск. Так экипаж английского парохода «*Tagasia*», принадлежащий компании *Gunard Steamship Company*, направлявшийся в Архангельск с грузом артиллерийских снарядов, был затерт и вынужден был зимовать во льдах³. А в ноябре 1915 г. свыше 60 транспортных судов, разбросанных на протяжении тридцати миль, были затерты во льдах у Архангель-

ска⁴. Дополнительную сложность составляла охрана судов в пути, которую осуществляли корабли английского флота.

Первоначально перевозка грузов в Россию осуществлялось на судах Добровольного флота. За каждую перевезенную тонну груза объемом в 50 кубических футов Главное артиллерийское управление (ГАУ) платило 65 шиллингов, а за легко воспламеняющиеся грузы по 85 шиллингов⁵. Но уже первые рейсы зафрахтованных ГАУ судов показали, что тоннажа Добровольного флота явно недостаточно для своевременной перевозки грузов. На судах Добровольного флота перевозилось лишь небольшая часть грузов. Как выяснилось, они были плохо приспособлены для перевозки снарядов. Поэтому большинство артиллерийских припасов перевозилось на судах других фирм по более высоким тарифам. Широкий резонанс в русских правительственных и деловых кругах получило дело Мартенса. Англо-русский комитет заключил с фирмой «Р. Мартенс и К^о Лимитед» контракт на доставку грузов военного назначения из Великобритании в Россию. По условиям договора комитет обязывался уплачивать за каждую доставленную тонну груза в порт назначения 2,5 шиллинга, что являлось вполне приемлемой ценой⁶. К примеру, английское правительство за каждую перевезенную тонну из США в Англию платило 5 фунтов и 20 фунтов за доставленную тонну взрывчатого вещества. И это притом, что морской путь до Архангельска был не менее опасным, чем из Америки на туманный Альбион.

По всей видимости, на дешевизну перевозки грузов и польстилось руководство комитета. Так как в контракте оно даже не удосужилось установить гарантийные обязательства фирмы по срочной разгрузке и отгрузке пароходов. Центральный военно-промышленный комитет, первым обративший внимание на несовершенство контракта, требовал проведения серьезного расследования по данному делу, а в дальнейшем

и аннулирования контракта. Требование было поддержано Особым совещанием. Так как, кроме всего прочего, фирму «Мартенс» обвиняли в шпионаже в пользу Германии, следствием чего явилось потопление нескольких зафрахтованных компанией судов немецкими подводными лодками. Против подобного шага выступило английское правительство, требовавшее признать фирму «Р. Мартенс и К° Лимитед» единственным агентом адмиралтейства по перегрузочным работам в Архангельске. Русское правительство, оказавшись между двух огней, нашло выход, предложив компромиссное решение. Подъем груза с трюма до борта корабля осуществлялся фирмой Мартенса, а погрузка с борта корабля на баржи была передана русской фирме Мордукевича.

К концу 1915 г. положение с доставкой уже произведенной продукции в Россию становилось просто катастрофическим. В одной из своих телеграмм в отдел генерал-квартирмейстера Ставки председатель заготовительной комиссии в США генерал Сапожников указывал на необходимость мобилизации всех судов Добровольного флота с тем, чтобы довести общий тоннаж до 130 тысяч весовых тонн. Иначе отправка грузов в Россию может быть полностью провалена. Так как за три последних месяца 1915 г. предстояло перевезти грузов общей массой в 25 тыс. тонн. А с января 1916 г. тоннаж должен был увеличиться на 50%, не считая грузов, заказанных на прямую из Петрограда⁷. Так к 10 июня 1916 г. в порту Нью-Йорка на складах лежало 3 тыс. неотправленных шрапнелей, взрывателей к дистанционным трубками и другого имущества⁸. А ведь именно в это время армии Юго-западного фронта начали свою знаменитую наступательную операцию, продолжавшуюся с перерывами до первых чисел сентября. Следовательно, войска Юго-западного фронта остро нуждались в бесперебойном снабжении оружием и боеприпасами, часть из которых мертвым грузом лежала в портах США и Великобритании.

Всего же на этой линии Добровольного флота было задействовано 21 пароход общей грузоподъемностью в 132 тыс. тонн, которые в 1916 г. могли перевезти до 540 тыс. тонн различных грузов. В распоряжении члена Русского правительственного комитета капитана первого ранга Саговского, отвечавшего за организацию перевозок угля, находился 21 пароход грузоподъемностью до 106 тыс. тонн, что позволяло перевезти до 280 тыс. тонн. Таким образом, используя все наличные силы русского флота, можно было перевезти грузов общей массой до 820 тыс. тонн⁹. Но даже мобилизация всех свободных судов русского флота не могла коренным образом изменить ситуацию.

В результате Министерство торговли и промышленности пришло к убеждению о необходимости закупки судов общим тоннажем до 190 тыс. тонн. Для этого только одному Добровольному флоту необходимо было выделить 12,7 млн руб., не считая 20 млн руб., необходимых другим ведомствам. Но у царского правительства не имелось такой суммы свободной наличности. Поэтому уже в который раз взоры русского правительства обратились в сторону Великобритании. Но английское правительство в вежливой форме отказало в предоставлении кредита, предложив совсем иной вариант решения проблемы. Английское правительство через представителя Русского правительственного комитета Э. К. Гермониуса и вице-адмирала А. И. Русина предложило передать дело перевозки всех грузов из Великобритании и США в руки адмиралтейства. Вице-адмирал А. И. Русин, находившийся в октябре и ноябре 1915 г. в Лондоне, имел продолжительную беседу с начальником Морского генерального штаба и первым лордом адмиралтейства по этому поводу. Последние заверили А. И. Русина, что если предложение будет принято, то адмиралтейство примет все необходимые меры по охране пути сообщения через Белое море. Путем «...посылки нам вес-

ною тральщиков и содействия для приобретения таковых»¹⁰. Вице-адмирал А. И. Русин и председатель Русского правительственного комитета в Лондоне Э. К. Гермониус стали всячески поддерживать подобное предложение англичан. В то время как агент Министерства промышленности и торговли М. В. Рутковский высказывал опасения по поводу предложения английского правительства, так как оно требовало полной передачи всех перевозок в руки адмиралтейства, которое не соглашалось делить их с судами Добровольного флота.

Русское правительство и главу Министерства промышленности и торговли прежде всего интересовало следующее: условия передачи русских судов; оплата; возможность возврата русских судов обратно под юрисдикцию русского правительства. В подробных разъяснениях министру, данных М. В. Рутковским, указывалось: что английское правительство только поручало адмиралтейству доставку грузов, отнюдь не гарантируя их полной доставки. Передаваемые в распоряжения английского адмиралтейства суда подчинялись ему только с точки зрения отправки судов в порт назначения, в то время как на судах могли сохраняться русские экипажи, находящиеся под юрисдикцией Добровольного флота. Расчеты с иностранными судами должно было вести исключительно английское правительство за счет кредита, отпущенного России по финансовому соглашению. Плата же за использование русских судов не должна была выходить за рамки оплаты английских судов, привлеченных к перевозкам. Разъяснения, предоставленные М. В. Рутковским, рисовали полную выгоду соглашения для России.

Предложения английского правительства рассматривались на заседании Совета министров. Ничего не решив, Совет министров предоставил право окончательного решения этого вопроса Особому совещанию по обороне государства. Реакция членов Особого совещания на английское

предложение было несколько иной, чем предполагали вице-адмирал А. И. Русин и Э. К. Гермониус. На заседании 28 октября 1915 г. все члены совещания, за исключением М. А. Стаховича, высказались против предложения английского правительства, признав проект, предложенный английской стороной, крайне не выгодным для нашего коммерческого флота. Окончательную судьбу английского предложения должна была решить особая комиссия, но на заседании последней также не было принято определенного решения. Поэтому окончательно судьба английского предложения должна была решиться снова на заседании Особого совещания. Помощник военного министра А. С. Лукомский, выступавший с обширным докладом, призывал к принятию английских условий, мотивируя это необходимостью покупки новых судов, на которые у правительства нет необходимых денег, а также тем, что срыв перевозок отрицательно скажется на боеспособности русской армии. В процессе бурного обсуждения члены Особого совещания констатировали, что, «по-видимому, передача перевозки Британскому правительству является единственным исходом, в виду отсутствия свободной валюты, для покупки нами новых судов, без коих перевозка грузов силами нашего наличного флота не может быть выполнена»¹¹. В процессе бурного обсуждения общую точку зрения выразил представитель Министра торговли и промышленности С. П. Веселаго, заявивший, что «...мы вынуждены поступить в известной мере интересами своего судоходства и национальным самообладанием»¹². В итоге после продолжительного обсуждения большинство членов Особого совещания высказались за принятия английского предложения.

В результате подписания соглашения английское адмиралтейство брало на себя обязательство доставить в течение 25 недель навигации 1 млн 850 тыс. тонн различных грузов, доставляя ежемесячно, глав-

ным образом в порт Архангельск, 74 тыс. тонн. Распределялся тоннаж следующим образом: из Великобритании 500 тыс. тонн, Франции – 300 тыс. тонн и США – 250 тыс. тонн. Всего 1 050 000 тыс. тонн различных грузов и 800 тыс. тонн угля¹³. Для организации разгрузки и отпуски судов в порт Архангельск командировался морской офицер британского адмиралтейства с целым штатом служащих. Все портовые сооружения портов Архангельска и Кольской губы передавались в распоряжение английского адмиралтейства. Представители последнего принимали решения, в какой из портов должны направляться суда с тем или иным грузом.

Российская сторона обязывалась обеспечивать навигацию в Белом море на должном уровне путем организации ледокольной службы, отменить действие таможенных пошлин для кораблей адмиралтейства, в частности «...уничтожить существующую ныне систему штрафов судов за малейшее несоответствие манифестов с грузом»¹⁴. Подобным образом английские власти снимали с себя ответственность за доставку грузов, в том случае если при разгрузке пароходов не окажется грузов, перечисленных в судовых документах. Подробно оговаривались в документе обязанности русских властей по организации разгрузки доставляемых в Архангельск грузов. Англичане хорошо представляли себе возможности Архангельского порта и поэтому хотели застраховать себя от любых неожиданностей, связанных с разгрузкой кораблей. Дело в том, что порт Архангельска был совершенно не приспособлен в техническом отношении для разгрузки большого количества судов. Причал был мал, портовых кранов было недостаточно, небольшими были платформы, на которые складировались грузы. Поэтому их нередко приходилось складывать прямо на землю, где под воздействием погодных условий они быстро приходили в негодность. До войны большинство грузов в порт Архангельск до-

ставлялись водным путем по Северной Двине, через Котлас, и лишь незначительная часть грузов отправлялась по железной дороге, в связи с чем железная дорога по своей пропускной способности и подвижному составу совершенно не соответствовала требованиям времени. Перешивка дороги с метровой на широкую колею началась в спешном порядке уже во время войны и была закончена только к 18 января 1916 г., что позволило довести пропускную способность линии до 390 вагонов в сутки вместо прежних 200 вагонов. Осложнялось дело и топографическими особенностями порта Архангельск, так как весной и практически до начала июня железнодорожные пути к станции Архангельск разливом реки Северная Двина покрывались водой, и все операции приходилось переносить на станцию Исакогорск¹⁵. Следующим портом, куда доставлялась часть грузов, являлся незамерзающий порт Екатерининск близ Александровска на берегу Кольского залива. Но существенным минусом этого порта являлось отсутствие железнодорожного сообщения с европейской частью России. Поэтому в начале войны сосредоточенные в Александровске грузы перевозились на судах ледокольного типа в Архангельск и отправлялись гужем на оленях и лошадях на ближайшие станции финляндских железных дорог¹⁶. С началом войны царское правительство приняло экстренные меры к строительству железнодорожного пути. В октябре 1914 г. началось строительство на линии Петрозаводск – Сороцкая гавань, а в январе 1915 г. укладка железнодорожных путей протяженностью порядка 720 км на Александровск, через Кемь и Кандалакшу. Одновременно с постройкой железной дороги Петроград – Сороцкая началась прокладка второй колеи между Петроградом и Званкой, что лежит восточнее столицы и является исходной точкой подъездного пути к большому складочному месту Ладжского района¹⁷. Самый трудный, северный участок дороги, от Кандалакши до

Колы, намеченный к сдаче в марте 1916 г., был сдан только к концу 1916 г. Так что регулярное железнодорожное сообщение было налажено лишь в 1917 г.

Еще одним крупным портом, куда направлялись грузы, являлся Владивосток, в который доставлялись грузы из Японии и США. Однако и этот порт не был приспособлен к принятию грузов в больших масштабах. Улучшение его инфраструктуры началось в 1915 г., в результате образовались большие залежи неотправленных грузов. В порту отсутствовало надлежащее портовое оборудование, краны, тяжелые весы, персонала таможи явно не хватало для оформления прибывавших грузов. Плохо справлялась со своей задачей и администрация Восточно-китайской железной дороги, состоящая из мало сведущих и ненадежных лиц, что приводило к некорректной постановке дела по принятию и отправлению составов, что порождало злоупотребления при отправке частных грузов, при которой стоимость одного опрарленного на запад вагона доходила до 40 тыс. руб.¹⁸ В целом на реорганизацию Владивостокского порта было затрачено в 1914 г. 1,7 млн руб., что позволило открыть две новые гавани и более десяти причалов. Это значительно увеличило грузооборот порта, который составлял в 1914 г. – 80,8 млн пудов, в 1915 – 117,8 млн пудов и в 1916 – 160,4 млн пудов¹⁹.

Но основным портом, куда доставлялись грузы, являлся Архангельск. Поэтому царское правительство обязывалось в кратчайший период времени произвести следующие мероприятия по повышению эффективности работы порта: организовать склады для размещения грузов в наиболее подходящих местах; увеличить число складочных амбаров и портовых кранов; предоставлять ежедневно в распоряжение представителей адмиралтейства до 400 товарных вагонов с паровозами и персоналом, а также мобилизовать для работы в порту до 10 тыс. рабочих рук. Только при соблюдении этих условий английское адмиралтейство обязы-

валось в течение навигации 1916 г. доставить около 2 млн тонн груза. Передача перевозок в руки Англии по расчетам, сделанным министром торговли и промышленности В. Н. Шаховским, повышала их стоимость более чем в 1,5 раза²⁰.

На практике английское адмиралтейство выполнило практически все обещанные перевозки в 1915 г., доставив в порты Белого моря 1930 тыс. тонн различных грузов. Угля было перевезено даже несколько больше, чем предполагалось, а боевых материалов на 10% процентов больше, в результате чего русское правительство пожелало продлить соглашение и на следующий год. Однако с тем лишь дополнением, чтобы в ведении британского адмиралтейства оказалось доставка грузов не только в порты Белого моря, но и во Владивосток.

Но военные поставки из-за границы не могли кардинально изменить ситуацию. Поток заказанного в Англии, США и Франции оружия, боеприпасов и другого стратегического имущества налачился и стал относительно постоянным только к середине 1916 г. Но и доставленных от союзников предметов стратегического назначения было недостаточно. Не будет преувеличением сказать, что западные союзники держали Россию в области вооружений на голодном пайке, в то время как их собственные армии были богато оснащены военной техникой²¹. Такая позиция вытекала из стратегии союзников, считающих Восточный фронт лишь вспомогательным по отношению к главному, Западному, поэтому они и не проявляли особого усердия, аккуратности в своевременном выполнении взятых на себя обязательств, ведя себя по отношению к своему восточному союзнику скорее как расчетливые коммерческие дельцы, извлекая максимум выгод из сложного положения, в котором оказалась Российская империя, не делая для России ничего более того, что соответствовало их представлениям о собственном благе²².

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹Сидоров А. Л. Экономическое положение России в Первой мировой войне. М., 1975. С. 253.
- ² Там же. С. 290.
- ³ Российский Государственный Военно-Исторический архив (далее – РГВИА). Ф. 2000 (Переписка Главного управления Генерального Штаба с военными агентами в Англии, США, Франции). Оп. 1. Д. 5389. Л. 324.
- ⁴ РГВИА. Ф. 2003 (Документы полевого управления войск при верховном главнокомандующем). Оп. 1. Д. 1429. Л. 235.
- ⁵ РГВИА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 5597. Л. 40.
- ⁶ Там же. Д. 5388. Л. 78.
- ⁷ Там же. Д. 5596. Л. 14.
- ⁸ Там же. Д. 5401. Л. 181.
- ⁹ Сидоров А. Л. Указ. соч. С. 292.
- ¹⁰ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1735. Л. 38.
- ¹¹ Журнал Особого совещания по обороне государства № 5. С. 7 // Журналы Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства 1916 г. Ч. 1 / Под. ред. Л. Г. Бескровного. М., 1977.
- ¹² Сидоров А. Л. Указ. соч. С. 293.
- ¹³ РГВИА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 5401. Л. 134.
- ¹⁴ Там же.
- ¹⁵ Ушаков К. П. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928. С. 34.
- ¹⁶ РГВИА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 5401. Л. 31.
- ¹⁷ «Swenska Dagbladet» 11 октября 1915 г. // Генеральный штаб. Отдел генерал-квартирмейстера. Обзор иностранной печати с 8 по 15 октября. С. 23.
- ¹⁸ Журнал Особого совещания по обороне государства № 115. С. 678 // Журналы Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства 1916 г. Ч. 2 / Под. ред. Л. Г. Бескровного. М., 1977. С. 678.
- ¹⁹ Иконникова Т. Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хаб., 1999. С. 98.
- ²⁰ Игнатьев А. В. Англо-русские отношения на кануне Октябрьской революции. М., 1968. С. 70.
- ²¹ Там же. С. 77.
- ²² Уткин. А. И. Первая мировая война. М., 2002. С. 666.