

ших возрастов [4; 6]. В 1917 г. успели провести два набора новобранцев, и к середине этого года людские ресурсы страны были истощены. Общее количество выставленных Россией на поле брани дивизий составило 202 из 602, т. е. 1/3 в целом за Антанту [7, с. 74].

В общем, в ходе войны в Российской империи было призвано около 10 500 000 человек — 8,9 % населения [7, с. 74].

Первая мировая война оказала огромное влияние на вопросы комплектования действующей армии. Были выявлены недостатки (негибкость, косность) существовавшей системы комплектования, которые пришлось устранять в ходе ведения войны.

Библиографический список

1. Устав о Воинской повинности 1915 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru/article/n/c>. — Дата доступа: 01.07.2014.
2. Инструкция по поставке в войска лошадей, других рабочих животных и повозок с упряжью 1913 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.vestnik-samggu.samsu.ru>. — Дата доступа: 01.07.2014.
3. Устав о Земских повинностях // Свод законов Российской империи 1899 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ru.wikipedia.org/wiki>. — Дата доступа: 01.07.2014.
4. Мальков, В.Л. Первая мировая война / В.Л. Мальков. — М.: Воениздат, 2002.
5. История военного искусства. — М.: Воениздат, 1966.
6. Агеев, А.М. История Первой мировой войны 1914—1918 гг. / А.М. Агеев, Д.В. Вержховский. — М.: Воениздат, 1975.
7. Михалев, С.Н. Военная стратегия: подготовка и ведение войн Нового и Новейшего времени / С.Н. Михалев. — М.: Воениздат, 2003.

Оськин Максим Викторович

Институт законоведения и управления Всероссийской полицейской ассоциации (Тула, Россия)

БАРАНОВИЧСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ — ФАКТОР ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ КАМПАНИИ 1916 г.

Кампания 1915 г. стала неудачной для Российской империи в ходе Первой мировой войны 1914—1918 гг.: к осени фронт стабилизировался под Ригой, в Беларуси, Восточной Галиции и Южных Карпатах. Попол-

нение армии позволило составить наступательный план кампании 1916 г. К 1 февраля численность русской армии достигла 6,2 млн чел., к 1 апреля, незадолго до начала наступления, — 6,3 млн, к 1 июля, в разгар боев на Восточном фронте, — 6,8 млн (для сравнения: в начале войны — 3,5 млн; к 1 апреля 1915 г. — 4,2 млн чел.) [10, с. 94—96]. Еще до открытия летней кампании русская сторона под давлением союзников была вынуждена в марте провести неудачное наступление на озере Нарочь, ставшее первым примером попытки прорыва укрепленной обороны противника. Потеряв около 80 тыс. чел., русское командование сделало выводы для планирования предстоящего генерального наступления.

На Совещании в Ставке Верховного главнокомандующего 1 апреля было решено, что главный удар будет наносить располагавшийся в Беларуси Западный фронт (далее — ЗФ) А.Е. Эверта в направлении на Вильно, а Северный фронт А.Н. Куропаткина и Юго-Западный фронт (далее — ЮЗФ) А.А. Брусилова — проводить вспомогательные удары [7, с. 77—78]. Общая численность войск Западного фронта достигала 800 тыс. штыков и сабель, вдвое превосходя противостоявшую русским германскую группировку.

После потрясающей победы ЮЗФ, 22 мая начавшего Брусиловский прорыв, сомневавшийся в успехе А.Е. Эверт стал настаивать на переносе наступления с Виленского направления на Барановичское. Главкозоп мотивировал это предложение необходимостью использования победы соседа, хотя его войска уже изготовились для удара. Служивший в это время в 334-м пехотном Ирбитском полку прапорщик В. Л. Абрамов вспоминал: «Мы с радостью видели, как и на нашем участке, под Сморгонью, накапливаются свежие силы. Ближайшие населенные пункты и леса сплошь забиты пехотой и артиллерией. Ударь теперь мы — и обескровленный враг не выдержит. Возникают надежды скорой победы и долгожданного мира. С нетерпением ждем приказа. Но проходят дни, недели, а мы все бездействуем. В чем дело? В умах солдат брожение» [1, с. 29]. А.Е. Эверт, вообще не желавший наступать и подвергать свою сложившуюся репутацию сомнению, выбрал данный участок потому, что он являлся наиболее приближенным к ЮЗФ. Поэтому сведения разведки о сосредоточении германских войск в районе Баранович (13 дивизий) воспринимались в штабе ЗФ как подготовка к наступлению, что позволяло перенести усилия в данный район.

Как известно, Барановичская наступательная операция 3—25 июля 1916 г. не увенчалась успехом. Возникает вопрос: почему именно в этот, а не в какой-либо иной район переносился главный удар ЗФ? Одной из причин была слабость русской стороны в железнодорожной

инфраструктуре после Великого Отступления 1915 г., что снижало вариативность принятия оперативных планов Ставки.

Барановичи являлись одним из крупнейших железнодорожных узлов в русских западных провинциях. Генерал-квартирмейстер Ставки первого состава Ю.Н. Данилов так характеризовал барановичский железнодорожный узел, близ которого в первый год войны располагалась Ставка Верховного главнокомандующего: «Местом расположения ее было избрано м. Барановичи, где сходились важнейшие железнодорожные линии западно-пограничного пространства; последние соединяли Ставку с фронтом, флангами и тылом» [5, с. 168—169]. Именно здесь сходились рокадные (меридиональные) железнодорожные магистрали Минск — Барановичи и Сарны — Лунинец — Барановичи, и потому немцы сосредоточили здесь те силы, что могли быть переброшены и под Ковель, куда рвалась ударная 8-я армия ЮЗФ, и на виленское направление, куда, по весеннему замыслу Ставки, должны были наступать армии ЗФ.

До войны на французские займы началось строительство железных дорог, призванных ускорить сосредоточение русской армии на линии государственной границы с Германией и Австро-Венгрией. До начала русско-японской войны 1904—1905 гг. к западной русско-германской границе подходили 4 магистрали: Варшава — Брест-Литовск — Барановичи, Варшава — Седлец — Волковыск, Варшава — Гродно — Вильно, Кёнигсберг — Гродно — Вильно. После преодоления революции, в 1908 г., началось строительство еще двух магистралей: Бологое — Седлец и Варшава — Санкт-Петербург. Русские сквозные линии к июлю 1914 г. представляли собой: 1. Петроград — Псков — Двинск — Вильно — Белосток — Варшава; 2. Бологое — Великие Луки — Молодечно — Лида — Седлец; 3. Москва — Смоленск — Минск — Барановичи — Брест-Литовск — Луков; 4. Орел — Брянск — Гомель — Лунинец — Пинск — Брест-Литовск; 5. Полтава — Киев — Сарны — Ковель; 6. Екатеринослав — Знаменка — Казатин — Шепетовка — Ровно; 7. Одесса — Бирзула — Жмеринка — Проскуров. Однако рокадные линии вдоль линии будущего фронта, с севера на юг, были развиты гораздо слабее, так как преимущественное внимание было уделено будущему сосредоточению, что вынуждало русское военное министерство развивать линии с востока на запад.

В период Первой мировой войны на Восточном (Русском) фронте владение немногочисленными железнодорожными узлами на рокадных линиях давало значительное преимущество в обороне и наступлении. Русские рокадные железные дороги перед войной представляли собой своеобразную сетку, расширяющуюся с запада на восток в виде трапе-

ции, имея в верхней точке варшавский железнодорожный узел: 1. Белосток — Холм; 2. Вильно — Лида — Барановичи — Сарны — Ровно; 3. Витебск — Орша — Мозырь — Коростень — Шепетовка — Проскуров; 4. Смоленск — Брянск — Бахмач — Киев — Фастов — Казатин — Жмеринка — Могилев. Первые две линии были потеряны в 1915 г., а две последние слишком далеко отстояли от той линии фронта, что образовалась к концу 1915 г. Как раз поэтому ЮЗФ с июня 1916 г. штурмовал ковельский узел, а 3Ф намеревался взять барановичский узел, дабы усилить связность русской геометрической позиции в центре, в Беларуси.

В кампании 1915 г., когда стало понятно, что Россия продолжит войну, а наступление противника стало выдыхаться, австро-германцы старались захватить все рокады на ТВД, дабы подорвать транспортные возможности противника. Стремление немецкого командования к захвату крупнейших железнодорожных узлов (Вильно, Ковель, Барановичи) означало, что в будущей кампании наступательные действия русских будут до предела стеснены: «При необходимости вести военные операции восточнее линии Либава — Вильно — Барановичи — Лунинец — Ровно положение с перевозками вдоль фронта становилось крайне тяжелым» [9, с. 7]. И русские перевозки в 1916—1917 гг. осуществлялись через тыловые железнодорожные узлы, удлинявшие расстояния на сотни километров.

Также захват узлов означал, что русские оперативные замыслы будут во многом предугаданы противником, так как оставшаяся у русских железнодорожная сеть не оставляла особенного разнообразия вариантов для организации наступления: «Стратегическое значение железных дорог как объекта войны приводит к тому, что при быстром развитии наступления на страну борьба ведется прежде всего за железные дороги и вдоль железных дорог, она ведется за железнодорожные районы» [3, с. 35]. Заняв в ходе Виленско-Свенцянского прорыва 27 августа — 19 сентября 1915 г. Барановичи (Ковель был захвачен еще раньше), германцы лишили русских главной рокады, которая проходила близ линии фронта. Теперь переброски могли стать только круговыми, через Минск. С потерей участка Вильно — Барановичи русским пришлось пользоваться «ломаным и кружным путем: Двинск — Полоцк — Молодечно — Гомель и отсюда — или на Лунинец — Ровно, или на Бахмач — Киев — Казатин». Неудовлетворительные итоги наступления армий ЮЗФ летом-осенью 1916 г. во многом объясняются прогрессирующей слабостью железнодорожной сети.

Сильная рокадная линия Полесских железных дорог Вильно — Барановичи — Ровно, тем не менее, являлась однопутной и, следова-

тельно, сильно зависела от организации графика встречного движения. Причем немцы остановились в позиционном фронте немного восточнее этой линии, дабы не углубляться напрасно далее вглубь литовских и белорусских болот, но зато сохраняя за собой контроль над рокадной линией, а австрийцы совсем немного не смогли дойти до Ровно, которое осталось в руках русских. Сам по себе ровенский железнодорожный узел не мог иметь значения, а потому, после того как данная рокада в 1915 г. была потеряна, русские железнодорожники в начале 1916 г. построили объездную дорогу чуть восточнее Баранович (Синявка — Буды), дабы соединить Минск с Сарнами. Также было проведено строительство северного участка Подольской железной дороги (Калинковичи — Коростень) и сооружение временного деревянного моста через реку Припять. Потребность в рокадной линии была столь велика, что усилиями железнодорожных войск во имя соединения линий от Минска на Сарны через Барановичи в районе обстрела тяжелой германской артиллерии была построена специальная круговая ветка. То есть барановичский железнодорожный узел был русскими воспроизведен вновь, в районе расположения 3-й и 4-й армий ЗФ, но теперь уже без сильной станционной инфраструктуры. Более того — ветка находилась под неприятельским обстрелом, и потому поезда ходили преимущественно в ночное время, как правило — между 3 и 5 часами пополуночи. Небольшие станции на путевой окружности носили названия по именам дочерей императора Николая II: Ольгино, Татьянино, Мариино [2, с. 2]. Центральной же точкой района являлась станция Столбцы. Как вспоминал воспользовавшийся этой дорогой в конце 1916 г. минский губернатор, «этот путь втрое короче маршрута Лунинец — Гомель — Жлобин, но зато представляет некоторую определенную опасность. У станции Буда полотно дороги настолько близко от германских позиций, что немцам виден проходящий поезд и нередко бывают случаи его обстрела» [6, 180].

Таким образом, русское оперативное планирование на кампанию 1916 г. оказалось чрезмерно жестко зависимым от состояния железнодорожного хозяйства: рокадных линий и подвижного состава. Русские были обречены драться за железнодорожные узлы, чтобы облегчить состояние своей армии в транспортном отношении. Отсюда и первоначальный выбор Вильно в качестве главного удара, отсюда и Барановичи, куда в конце мая был перенесен главный удар армий генерала А.Е. Эверта, отсюда и многомесячный кровавый штурм Ковеля по типу «мясорубки», предпринятый и упорно возобновляемый после каждой следующей неудачи армиями генерала А.А. Брусилова. Участ-

ник войны С.М. Белицкий справедливо заметил, что «роль железных дорог в течение самой войны радикально переменялась. На самом театре военных действий требования ведения войны вызвали расширение и увеличение сети железных дорог. Борьба за обладание железнодорожными узлами и другими путями сообщения проходит лейтмотивом через все наиболее крупные стратегические операции мировой и гражданской войн» [цит. по: 4, с. 350].

Библиографический список

1. Абрамов, В.Л. На ратных дорогах / В.Л. Абрамов. — М., 1962.
2. Военная быль. — 1966. — № 77.
3. Война и транспорт: сб. ст. — М., 1927.
4. Вопросы стратегии и оперативного искусства в советских военных трудах (1917—1940 гг.). — М., 1965.
5. Данилов, Ю.Н. Великий князь Николай Николаевич / Ю.Н. Данилов. — М., 2006.
6. Друцкой-Соколинский, В.А. На службе Отечеству: записки русского губернатора, 1914—1918 / В.А. Друцкой-Соколинский. — М.: 2010.
7. Наступление Юго-Западного фронта в мае—июне 1916 года: сб. док. империалист. войны. — М., 1940.
8. Оськин, М.В. Брусиловский прорыв / М.В. Оськин. — М.: Яуза, 2010.
9. Пути сообщения на театре войны 1914—1918 гг. — М., 1919. — Ч.1.
10. Россия и СССР в войнах XX века: стат. исслед. — М., 2001.

Павлов Леонтий Юрьевич

Гродненский государственный университет им. Я. Купалы (Гродно, Беларусь)

ЗНАЧЕНИЕ ВОЙСКОВЫХ ОБОЗОВ В СИСТЕМЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЙСК СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО (ЗАПАДНОГО) ФРОНТА РОССИЙСКОЙ АРМИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Исследование роли войсковых обозов российской армии в годы Первой мировой войны на территории Беларуси является актуальным, так как это помогает объективно оценить порядок содержания, подвоза и пополнения войсковых запасов продовольствия, а также всю организацию продовольственного обеспечения российской армии