

# РОЛЬ АРХАНГЕЛЬСКОГО И ВЛАДИВОСТОКСКОГО ПОРТОВ В СНАБЖЕНИИ РОССИЙСКОЙ АРМИИ В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ (1914—1917 гг.)



**Павел Валентинович ВИНОГРАДОВ,**  
аспирант Уссурийского государственного педагогического института

**К**огда в начале августа 1914 г. многомиллионные армии противостоявших военно-политических блоков начали военные действия, мало кто из европейцев предполагал, что они затянутся на долгие четыре года страха, ужаса и кровавой бойни, происходившей на полях сражений Первой мировой войны.

С точки зрения ведущих военных специалистов и политиков той эпохи, предстоящая война должна быть молниеносной, не более шести месяцев: быстрые перемещения войск, высокая маневренность, громкие сражения, сопровождаемые всевозможными охватами флангов, окружение противника. На такой характер боевых действий рассчитывал и начальник немецкого генерального штаба Альфред фон Шлиффен, разрабатывая свой знаменитый план. Недалеко от немцев ушли и французы. Их план «17» предусматривал нанесение глубокого удара по территории Германии всеми имеющимися силами. Русский генеральный штаб также планировал активные боевые действия в Восточной Пруссии и Галиции на 15-й день войны. Но через два месяца боевые действия потеряли маневренный характер и зашли в позиционный тупик. В течение короткого периода небольшие довоенные запасы вооружения и боеприпасов были израсходованы и армии столкнулись с проблемой военного снабжения.

В такой ситуации царскому правительству пришлось обратиться за помощью к своим союзникам, хотя в декабре 1914 г. высшие военные и правительственные чины заверили представителей союзников, что со снабжением российской армии все в порядке. После войны Британский посол в России Дж. Бьюкенен в своих мемуарах писал: «25 сентября генерал Ж. Жоффр запросил, достаточны ли русские запасы снаряжения, чтобы покрыть все увеличивающиеся расходы, и получил успокоительное заверение, что на этот счет беспокоиться нечего. Потом внезапно, 18 декабря, французский посланник и я были извещены начальником штаба военного министерства, что хотя у России вполне достаточный запас людей, чтобы пополнить колоссальную убыль на фронте, но что

у нее не хватает ружей и артиллерийские припасы истощились... Это сообщение было ударом грома среди ясного неба»<sup>1</sup>. Русские правительственные круги рассчитывали, что союзники с готовностью пойдут навстречу большинству требований, предъявляемых Россией. Так, военный агент в Англии генерал Ермолов доносил в ставку: «Ежедневно военная агентура получает множество предложений от английских и колониальных фирм на поставку всевозможных предметов, поэтому затруднений в заготовке требуемых заказов даже в самых больших количествах вообще не предвидится»<sup>2</sup>. Первые заграничные заказы правительства были довольно большими, к февралю 1915 г. сумма заказов только интендантского ведомства составляла 64 млн. руб.<sup>3</sup> Но перед властями неожиданно появилась другая проблема. С началом войны Черное и Балтийское моря превратились в зоны активных боевых действий, относительно безопасная транспортировка грузов по ним стала невозможной. В таких условиях у России осталось два порта, в которые можно было доставлять закупленные за границей грузы, это — Архангельск и Владивосток.

В силу природно-климатических условий порт Архангельск не мог эксплуатироваться в полной мере в течение всего года. Навигационный период был ограничен, требовалась поддержка ледокольного флота. Так, экипаж английского парохода «Tarasia» компании Cunard Steamship Company, направлявшийся в Архангельск с грузом артиллерийских снарядов, вынужден был зимовать во льдах<sup>4</sup>. В ноябре 1915 г. свыше 60 транспортных судов, разбросанных на тридцать миль, были затерты во льдах у Архангельска<sup>5</sup>. Дополнительную сложность представляла охрана судов в пути. Транспортные суда рисковали быть потопленными немецкими подводными лодками, либо подорваться на минах. Осенью 1915 г. в Лондон была отправлена военная миссия во главе с вице-адмиралом А. И. Русиным. Сразу же по выходу из Архангельска английский крейсер подорвался на mine, и членам делегации пришлось ждать другой корабль из Англии в бухте Иоканги. Чтобы исключить подобные сюрпризы, корабль, на котором разместилась миссия, стали сопровождать три пары тральщиков, каждая из которых проделывала на разной глубине коридор шириной 200 м, свободный от мин. По выходу из Белого моря во избежание встречи с немецкими подводными лодками крейсер двинулся на север, следуя зигзагами и меняя через 20 мин. курс на 15 градусов<sup>6</sup>.

Недостатком порта являлась и его слабая оснащенность оборудованием — совершенно не был приспособлен в техническом отношении для разгрузки большого количества судов. Портовых кранов не хватало, небольшими были платформы, на которые складировались грузы, поэтому их приходилось сгружать прямо на землю, где под воздействием погодных условий они быстро приходили в негодность. В декабре 1915 г. в порту находилось до 26 млн. пудов грузов различного назначения<sup>7</sup>. Правительственные инстанции, вынужденные принимать экстренные меры, вывозили металл без предварительного его распределения в порту и транзитом отправляли в Петроград, Москву непосредственным потребителям — заводам Кольчугина и Тульскому, имевшим специальные

складские помещения. Оплата и оформление таможенных пошлин осуществлялись на местах<sup>8</sup>.

До войны большинство грузов из порта Архангельск доставлялось водным путем по Северной Двине через Котлас, и лишь незначительная часть отправлялась по железной дороге. В связи с этим железная дорога по своей пропускной способности и подвижному составу совершенно не соответствовала требованиям времени. Перешивка дороги с метроной 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). Дело осложнялось и топографическими особенностями порта Архангельск, так как весной и практически до начала июня железнодорожные пути к Архангельску из-за разлива р. Северной Двины покрывались водой, и все операции приходилось переносить на станцию Исакогорск<sup>9</sup>. Таким образом, до окончания войны решить проблему с вывозом грузов не удавалось.

Другим незамерзающим портом, куда доставлялась часть грузов, являлся Екатерининск близ Александровска на берегу Кольского залива. Но здесь отсутствовало железнодорожное сообщение с европейской частью России. Поэтому в начале войны грузы, сосредоточенные в Александровске, перевозились на судах ледокольного типа в Архангельск, затем на оленях и лошадях отправлялись на ближайшие станции финляндских железных дорог<sup>10</sup>.

В начале войны царское правительство приняло экстренные меры к строительству железнодорожного пути, хотя мысль о соединении порта с Петроградом возникла еще в конце 80-х гг. XIX в. Эту идею активно поддерживал министр финансов С. Ю. Витте, акцентируя внимание на том, что порт незамерзающий, расположен на берегу открытого океана, доступен для захода больших транспортных кораблей, а также учитывая близость к Англии и США по времени морского перехода. Проект постройки Мурманской железной дороги неоднократно рассматривался в различных высших правительственных учреждениях, но не находил поддержки даже среди представителей военного ведомства. Начавшаяся война сразу же развеяла возникавшие сомнения. Строительство Мурманской железной дороги стало насущной задачей государственной обороны, и 1 января 1915 г. Совет министров принял решение о строительстве железнодорожной магистрали. В октябре 1914 г. начали строительство линии Петрозаводск — Сороцкая гавань, а в январе 1915 г. — укладку железнодорожных путей протяженностью около 720 км на Александровск, через Кемь и Кандалакшу. Одновременно с постройкой железной дороги Петроград — Сороцкая прокладывалась вторая колея между Петроградом и Званкой, находящейся восточнее столицы и являющейся исходной точкой подъездного пути к большому складочному месту Ладожского района<sup>11</sup>. Самый трудный северный участок дороги от Кандалакши до Колы был сдан к концу 1916 г., так что регулярное железнодорожное сообщение началось только в 1917 г.

Порт Владивосток был не менее важным пунктом, куда прибывали грузы из-за границы. Несомненным достоинством его являлась абсолютно безопасная транспортировка стратегических грузов из США и Японии, поток которых с каждым месяцем увеличивался. Так, в 1914 г. сумма заказов интендантского ведомства составляла в Японии 32,3 млн. руб., а в США — около 20 млн. руб. К 1916 г. сумма военных заказов России в США равнялась 1 млн. 215 тыс. руб. Удельный вес США в импорте составлял более 60%, в то время как до войны едва достигал 13,2%<sup>12</sup>. В связи с тем, что судоходство в бассейне Белого моря велось в течение ограниченного времени, ценность порта Владивосток как единственного незамерзающего возрастала вдвойне. В конце 1914 г. губернатор Приморской области А.Д. Сташевский в своем докладе, направленном в Петроград, отмечал: «...Владивосток как транзитный пункт для грузов, идущих из-за границы на театр военных действий... при помощи благоприятной тарифной политики может стать одним из величайших в мире транзитных портов»<sup>13</sup>.

Однако, несмотря на столь очевидные плюсы, Владивосток имел и явные недостатки. Самый главный из них — значительная удаленность его от промышленно развитой европейской части России. Транссибирская же магистраль имела низкую пропускную способность, так как при ее постройке правительство в первую очередь руководствовалось принципом жесткой экономии. В то время казалось, что и без того громадные денежные затраты на сооружение пути, редкое население и экономическая бедность края предполагали незначительное грузовое движение<sup>14</sup>. Результатом подобной политики стала слабая техническая оснащенность Транссибирской магистрали по сравнению с железными дорогами европейской части России. Сплошной перестройки магистрали на двухколейную на всем протяжении от Челябинска до ст. Иннокентьевской перед войной произведено не было, лишь удлиннили и улучшили развязки, позволявшие несколько повысить пропускную способность на самых трудных перегонах. В техническом отношении порт Владивосток был оборудован слабо, что в совокупности с неудовлетворительной работой железной дороги приводило к огромному скоплению грузов. Важность и значимость порта была ясна всем правительственным инстанциям, поэтому модернизация его началась с первых же дней войны, хотя и шла очень медленно.

В конце 1914 г. производились работы по расширению территории порта. Прибрежная линия между мысом Эгершельд и военным портом была превращена в обширную причальную линию для скорейшей разгрузки прибывавших судов. За 1914 г. Владивосток принял 544 торговых судна, доставивших грузы общим весом 22 млн. пудов. В 1915 г. в порт было доставлено свыше 60 млн. пудов грузов различного назначения, в результате на таможне и в частных складах хранилось до 7861 тыс. пудов невывезенных грузов. Возникла необходимость охраны территории порта и повышения эффективности противопожарных мер. Министерство внутренних дел решило усилить охрану железных дорог и территории порта соответственно за счет увеличения корпуса жандармов. В декабре 1915 г. для этой цели центральными властями было выделено всего

5 тыс. руб. Похожая ситуация складывалась и с противопожарной безопасностью. За военный период значительных финансовых поступлений не происходило. Единственным реальным шагом стал своевременный и регулярный вывоз легковоспламеняющихся грузов за пределы портовой территории. Недостаточным и несовершенным было техническое противопожарное оборудование. В холодное время года вода при прохождении по длинным шлангам промерзала и подача ее прекращалась. Поэтому пожары на территории порта причиняли немалый ущерб. В 1916 г. Министерство торговли посчитало необходимым выделить специальные финансы на срочные работы по приспособлению порта к принятию грузов. Были построены новые складские помещения объемом до 8 тыс. кв. саженей на станциях Угольной, Океанской, Второй Речке. С конца 1914 по 1916 г. включительно во Владивостоке были обустроены две новые гавани, более десяти причалов, проведена их полная электрификация.

В результате принятых мер удалось почти в два раза увеличить грузооборот Владивостокского порта по сравнению с довоенным периодом. Если в 1914 г. его грузооборот составлял 80,8 млн. пудов, то в 1916 г. — 160,4 млн. пуд.<sup>15</sup> Но полностью справиться с проблемой хранения и отправки полученных грузов не удавалось. Нередко в складских помещениях хранилось большое количество различных грузов, что приводило к всевозможной путанице при их отправке. Так, представитель японской армии генерал Накадзима в своей докладной записке признавал необходимым поставить перед администрацией порта вопрос «...о необходимости устроить во Владивостоке пристани, магазины и склады отдельно для каждого из государств, поставляющих в Россию оружие»<sup>16</sup>. Особое совещание по обороне государства, специально рассматривавшее на одном из заседаний работу Владивостокского порта, констатировало, что до сих пор «...не было принято необходимых мер к поднятию на должную высоту порта и станции и на оборудование его всеми необходимыми техническими сооружениями — тяжелыми весами, кранами и т. п. Таможня до сего времени не перечислена в первоклассную, вследствие чего не увеличивается ее служебный персонал, и на Эгершельде не создана специальная таможня, несмотря на предстоящее прибытие в огромном количестве грузов из Америки»<sup>17</sup>.

Большое скопление грузов в порту было обусловлено и неудовлетворительной работой железной дороги, несмотря на то, что с началом войны были приняты меры по увеличению пропускной способности магистрали. Простой составов был уменьшен до минимума, поезда стали отправлять не по расписанию, а значительно раньше, чтобы не допустить скопления на станциях более двух составов по одному направлению. Военские эшелоны имели преимущество перед всеми остальными, причем пассажирские поезда должны были идти по расписанию, параллельному воинским. Для устранения задержек поездов и прочих недоразумений на передаточные станции назначались специальные старшие станционные агенты. Скорость движения эшелонов была максимальной, а на однопутных участках Транссибирской магистрали в течение определенного вре-

мени происходило движение только в одном направлении, что несколько увеличило пропускную способность железной дороги, но не могло кардинально изменить ситуацию. Поэтому вывоз прибывших военно-стратегических грузов из Владивостока по КВЖД и Уссурийской железной дороге стал одной из главных задач центральных и местных властей.

Сложность ситуации заключалась в том, что КВЖД, находясь за пределами страны, подчинялась Министерству финансов, а Уссурийская железная дорога — Министерству путей сообщения. Такое раздвоение приводило к полной несогласованности при их эксплуатации, отрицательно сказывалось на работе Транссибирской магистрали. Следующей проблемой, негативно влиявшей на работу порта и транспортировку грузов, являлась нехватка подвижного состава, так как он был переброшен на запад. Выход из этой ситуации стал возможен после того, как во Владивостоке наладилась сборка и эксплуатация вагонов и паровозов, доставленных из США. Например, из 47 американских судов, прибывших в 1914 г. во Владивосток, 38 были загружены паровозами, вагонами и прочим железнодорожным оборудованием. До осени 1916 г. собрано и введено в строй 13,1 тыс. вагонов, доставленных из Америки, позволивших в несколько раз увеличить объем вывезенных грузов из Владивостока. К июлю 1916 г. ежедневная плановая норма вывоза воинских грузов составляла 160 вагонов, в итоге в порту сократились их запасы.

Однако кардинальным образом изменить ситуацию с транспортировкой грузов не удалось. Одной из важнейших причин острой нехватки вагонов и подвижного состава в целом являлся местный учет последних на различных участках Сибирской магистрали (КВЖД, Уссурийская, Амурская, Забайкальская железные дороги). Поэтому между различными железными дорогами страны создавалась весьма запутанная вагонная задолженность, в результате которой плановая норма вагонов для Владивостока оставалась только на бумаге и систематически не выполнялась. К концу 1916 г. положение с вывозом грузов из Владивостока стало критическим. Однако центральные правительственные учреждения проявили полнейшее незнание обстановки и непонимание всей остроты проблемы. Так, например, Главное управление железных дорог срочно требовало от местного ведомства предоставления 20 вагонов для транспортировки черного кофе в Петроград. К концу 1916 г. в порту скопилось более 400 тыс. т грузов военно-стратегического назначения для немедленной отправки. На заседании Особого совещания отмечалось, что плачевное состояние с отправкой грузов вызвано, в частности, отсутствием правильного учета прибывших и отправленных вагонов. Среди местного населения распространялись слухи о злоупотреблениях при отправке частных грузов, размеры взяток при этом доходили до 40 тыс. руб. за каждый вагон. Недостатки работы КВЖД объяснялись профессиональной некомпетентностью персонала, весьма склонного к злоупотреблениям<sup>18</sup>. В начале 1917 г. ситуация с отправкой грузов ухудшилась, в феврале их объем на складах порта составлял 34,5 млн. пудов, ежемесячно ожидалось прибытие еще до 7 млн. пудов различных грузов<sup>19</sup>.

В результате, несмотря на экстренные и титанические усилия правительства и местных властей, в течение войны не удалось наладить своевременного вывоза иностранных грузов, доставленных в российские порты. Так, французские представители отмечали, что зимой 1916 г. они на санях проезжали по крышкам ящиков с французскими самолетами, поставленными в Россию еще в начале 1915 г. В итоге столь ценные и необходимые армии и российской промышленности стратегические материалы, закупленные с большим трудом за рубежом, лежали в портах Архангельска и Владивостока.

<sup>1</sup> Бьюкенен Дж. Мемуары дипломата. М., С. 193.

<sup>2</sup> РГВИА. Ф. 16352 (Управление русского военного агента в Англии), оп. 1, д. 6, л. 77.

<sup>3</sup> Сидоров А.Л. Экономическое положение России в Первой мировой войне. М., 1975. С. 253.

<sup>4</sup> РГВИА. Ф. 2000 (Переписка Главного управления Генерального Штаба с военными агентами в Англии, США, Франции), оп. 1, д. 5389, л. 324.

<sup>5</sup> Там же. Ф. 2003 (Документы полевого управления войск при Верховном главнокомандующем), оп. 1, д. 1429, л. 235.

<sup>6</sup> Федоров В.Г. В поисках оружия. М., 1964. С. 141.

<sup>7</sup> РГВИА. Ф. 2003 (Документы полевого управления войск при Верховном главнокомандующем), оп. 1, д. 1429, л. 4.

<sup>8</sup> Журнал Особого совещания по обороне государства № 107 // Журналы Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства 1916 г. М., 1977. Ч. 2. С. 542.

<sup>9</sup> Ушаков К.П. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928. С. 34.

<sup>10</sup> РГВИА. Ф. 2000 (Переписка Главного управления Генерального Штаба с военными агентами в Англии, США, Франции), оп. 1, д. 5401, л. 31.

<sup>11</sup> «Swenska Dagbladet» 11 октября 1915 г. // Генеральный штаб. Отдел генерал-квартирмейстера. Обзор иностранной печати с 8 по 15 окт. С. 23.

<sup>12</sup> Селезнев Г.К. Тень доллара над Россией: Из истории американо-русских отношений. М., 1957. С. 24, 27.

<sup>13</sup> Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск, 1999. С. 92.

<sup>14</sup> Ушаков К.П. Подготовка военных сообщений... С. 44.

<sup>15</sup> Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России... С. 98.

<sup>16</sup> РГВИА. Ф. 2003 (Документы полевого управления войск при Верховном главнокомандующем), оп. 1, д. 1429, л. 54.

<sup>17</sup> Журнал Особого совещания по обороне государства № 115 // Журналы Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства 1916 г. М., 1977. Ч. 2. С. 678.

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России... С. 99.

**SUMMARY:** Archangelsk and Vladivostok ports in the system of supplying Russian armies with armament ammunition in the First World War. In 1915 the provision of Russian Army with armament, ammunition and other kinds of supply. One of the ways to solve that problem was armament and ammunition was struck by crisis. But with the beginning of the war, the Black and the Baltic seas became the zone of military operations where transportation was impossible. As a result, Russia had only two ports—Archangelsk and Vladivostok, where the armament could be delivered.