

Мобилизация 1876–1877 гг. Первый опыт императорской России

Олег Айрапетов

Mobilization of 1876–1877. The first experience of Imperial Russia

Oleg Airapetov
(Lomonosov Moscow State University, Russia)

DOI: 10.31857/S2949124X24020102, EDN: HIFJBN

Осенью 1876 г. в воздухе пахло большой войной. 18 октября, получив известие о том, что сербская армия разбита, а турки в течение десяти дней могут взять Белград, Александр II, находившийся на отдыхе в Ливадии, принял решение вмешаться в конфликт султана с его подданными¹. На следующий день российский посол Н.П. Игнатьев предъявил турецкому правительству ультиматум, потребовав заключить перемирие и вступить в переговоры о мире с Сербией². 19 октября «Правительственный вестник» опубликовал сообщение: «Сегодня, 18-го октября, государю императору благоугодно было повелеть, чтобы генерал-адъютант Игнатьев объявил Порте, что в случае, если она в двухдневный срок не примет перемирия на шесть недель или на два месяца, и если не даст немедленно приказа приостановить военные действия, то он, со всем посольством, выедет из Константинополя, и дипломатические сношения будут прерваны»³. 21 октября Игнатьева телеграфировал о согласии Турции на русские требования, и ещё день спустя было подписано перемирие на два месяца на условиях *status quo ante bellum*⁴.

Русско-английское противостояние немедленно обострилось, британские политики перешли к угрозам. 9 ноября премьер-министр Б. Дизраэли выступил с весьма жёсткой речью в здании мэрии Лондона в Гилдхолле. «Несмотря на то что политика Англии миролюбива, — заявил он, — нет страны более подготовленной к войне, чем наша. Если она вступит в войну за справедливое дело, а я не верю, что она может вступить в войну иначе, как за справедливое дело, если затронуты будут её свобода, её независимость, её империя, её ресурсы, я чувствую, что она будет неутомима. Она не из тех стран, которые, вступая в кампанию, должны спрашивать себя, может ли она позволить себе вторую и третью кампанию (в этом, судя по примечанию, в “Spectator” увидели прямое указание на Россию. — О.А.). Нет, она вступит в кампанию, которая не кончится, пока правда не победит»⁵. И это было отнюдь не частное мнение главы

© 2024 г. О.Р. Айрапетов

¹ Милютин Д.А. Дневник. 1876–1878 / Под ред. Л.Г. Захаровой. М., 2009. С. 146.

² Ultimatum adressé à la Turquie // Annuaire diplomatique de l'Empire de Russie pour l'année 1877. Saint Petersburg, 1877. P. 219–220.

³ Действия правительства. Высочайшие повеления // Правительственный вестник. 1876. 19(31) октября. № 232. С. 1.

⁴ Правительственные сообщения // Правительственный вестник. 1876. 22 октября (3 ноября). № 235. С. 1.

⁵ News of the week // The Spectator. 1876. November 11. № 2524. P. 1395.

правительства. По словам «The Times», вся британская колония в Константинополе, включая посла Г.Дж. Эллиота, не сомневалась в том, что «Англия никогда не согласится допустить нашествия России на Турцию»⁶.

29 октября, проезжая через Москву, Александр II после молебна в Успенском соборе принял в Георгиевском зале Большого Кремлёвского дворца представителей местного дворянства, земства и городской думы. Обращаясь к ним, император сказал, в частности: «Желаю весьма, чтобы мы могли прийти к общему соглашению. Но если же оно не состоится, и я увижу, что мы не добьёмся таких гарантий, которые обеспечивали бы исполнение того, что мы вправе требовать от Порты, то я имею твёрдое намерение действовать самостоятельно». Ответом было долгое «ура!»⁷. В поданных тогда же царю адресах москвичи заявляли о готовности сплотиться вокруг престола и следовать за монархом «во благо страждущих братьев»⁸. Между тем «Московские ведомости» М.Н. Каткова фактически подталкивали правительство к решительным действиям, ставя риторический вопрос: «И не потому ли лорд Биконсфильд кичится теперь готовностью своей страны, что считает Россию не готовою?»⁹.

Прибыв в Петербург 1(13) ноября, после смотра войск гвардии, Александр II объявил о начале мобилизации¹⁰. Канцлер кн. А.М. Горчаков, извещая об этом в своём циркуляре, отметил: «Государь император не желает войны и сделает всё возможное для избежания оной. Но его величество не остановится в своей решимости до тех пор, пока признанные всей Европой принципы справедливости и человеколюбия, к коим народное чувство России примкнуло с неудержимою силою, не возымеют полного и обеспеченного прочными гарантиями осуществления»¹¹.

Это была первая мобилизация после введения в России 1 января 1874 г. всеобщей воинской повинности, заменившей прежние рекрутские наборы. Однако до сих пор она практически не исследовалась, а единственная посвящённая ей работа, по сути, сводится к изложению «Расписания основных участков комплектования пехотных полков», утверждённого 24 апреля 1876 г.¹², и к пространным выдержкам и выкладкам из документов¹³. Характерно, что в ней всего один раз бегло упоминается о проблеме железных дорог¹⁴, и почти не рассматривается подготовка к действию резервистов, частей и соединений и т.д.

Главнокомандующим Действующей армии царь ещё в Ливадии решил назначить своего брата вел. кн. Николая Николаевича (Старшего). Объявление

⁶ Иностранные известия // Правительственный вестник. 1876. 29 октября (10 ноября). № 241. С. 2.

⁷ Слова, произнесённые государем императором при приёме московского дворянства и городского общества в Москве 29-го октября 1876 года // Правительственный вестник. 1876. 31 октября (12 ноября). № 243. С. 1; Москва, 29 октября // Московские ведомости. 1876. 30 октября. № 277. С. 1.

⁸ Москва, 31 октября // Московские ведомости. 1876. 1 ноября. № 279. С. 1; Внутренние известия // Русский инвалид. 1876. 4 ноября. № 243. С. 2.

⁹ Москва, 1 ноября // Московские ведомости. 1876. 1 ноября. № 279. С. 2.

¹⁰ Милютин Д.А. Дневник 1876–1878 гг. С. 154–155.

¹¹ Циркулярная депеша его светлости государственного канцлера князя Горчакова к представителям России при иностранных державах, из Царского Села от 1-го ноября 1876 года // Правительственный вестник. 1876. 2(14) ноября. № 244. С. 1.

¹² Оленев М.Б. Русско-турецкая война 1877–1878 гг. Анализ мобилизаций. М., 2021. С. 15–38.

¹³ Там же. С. 45–47, 57–330.

¹⁴ Там же. С. 47.

об этом 3 ноября было «встречено с всеобщим одобрением»¹⁵. Из дивизий Киевского, Харьковского и Одесского военных округов формировались шесть армейских корпусов — VII, VIII, IX, X, XI и XII¹⁶. Четыре из них включались в состав Действующей армии¹⁷. В тот же день последовал указ о формировании Полевого управления Действующей армии и о подчинении командующего войсками Одесского военного округа главнокомандующему¹⁸. Кроме того, временно запрещался вывоз из империи и Царства Польского лошадей¹⁹. На станциях железных дорог появились военные коменданты и их помощники²⁰.

3 ноября, несмотря на сырую погоду и дождь со снегом, на Марсовом поле в присутствии императора был проведён парад, в котором участвовали 26 872 человека (46,25 батальонов, 37,5 эскадронов, 116 орудий). После его окончания Александр II обратился к офицерам: «Господа, пожелаем главнокомандующему всевозможного успеха». Последовало «единодушное “ура!”»²¹. Ощущалось, что все настроены весьма решительно²². «Энтузиазм, — отмечал журналист, — был полный, искренний»²³. В тот же день появилось сообщение о том, что Одесский рейд, Днепровский лиман и Керченский пролив минированы и проход торговых судов через них без сопровождения брандвахты запрещён²⁴.

Тем временем вслед за Москвой о своей поддержке правительственного курса заявили и другие земства, города и дворянские собрания. Их верноподданнические адреса публиковались в печати²⁵. Однако уже 12 ноября в докла-

¹⁵ Высочайшие приказы // Правительственный вестник. 1876. 3(15) ноября. № 245. С. 1; Петербург, 4(16) ноября // Санкт-Петербургские ведомости. 1876. 5(17) ноября. № 306. С. 3.

¹⁶ Приказ по военному ведомству ноября 1-го дня № 315 // Русский инвалид. 1876. 3 ноября. № 242. С. 2.

¹⁷ Высочайшие приказы // Правительственный вестник. 1876. 3(15) ноября. № 245. С. 1.

¹⁸ ПСЗ-II. Т. 51. Отд. I. СПб., 1878. № 56534. С. 410–411.

¹⁹ Действия правительства. Высочайшие повеления // Правительственный вестник. 1876. 3(15) ноября. № 245. С. 1.

²⁰ Приказ по военному ведомству. С.-Петербург. Ноября 1-го дня 1876 года. № 316.

²¹ Внутренние известия // Русский инвалид. 1876. 4 ноября. № 243. С. 1.

²² Петербург, 4(16) ноября // Санкт-Петербургские ведомости. 1876. 5(17) ноября. № 306. С. 3.

²³ Высочайший смотр 3 ноября // Новое время. 1876. 4(16) ноября. № 247. С. 2.

²⁴ Одесса, 3-го ноября // Новое время. 1876. 4(16) ноября. № 247. С. 2.

²⁵ Всеподданнейший адрес С.-Петербургского городского общества // Русский инвалид. 1876. 5 ноября. № 244. С. 3; Всеподданнейшие адреса. Всех сословий города Витебска. Пензенской думы. Представителей города Риги // Там же. 10 ноября. № 248. С. 5; Всеподданнейшие адреса. Тамбовского дворянства. Орловского городского общества // Там же. 11 ноября. № 249. С. 3; Всеподданнейшие адреса. Новгородского городского общества. Всех сословий Борисоглебского уезда. Гжатского городского общества // Там же. 13 ноября. № 251. С. 2; Всеподданнейшие адреса. Одесского городского общества. Всех сословий Мещовского уезда. Всех сословий Медынского уезда // Там же. 16 ноября. № 253. С. 2; Всеподданнейший адрес Санкт-Петербургского дворянства // Там же. 17 ноября. № 254. С. 5; Всеподданнейшие адреса. Орловского дворянства. Лифляндского дворянства. Эстляндского дворянства // Там же. 18 ноября. № 255. С. 2; Всеподданнейший адрес Петербургского губернского земского собрания // Там же. 20 ноября. № 257. С. 3; Всеподданнейший адрес Области войска Донского // Там же. 23 ноября. № 259. С. 3; Всеподданнейший адрес жителей города Варшавы // Там же. 26 ноября. № 262. С. 2; Всеподданнейшие адреса. Тамбовского дворянства. Тамбовского городского собрания. Орловского городского общества // Санкт-Петербургские ведомости. 1876. 11(23) ноября. № 312. С. 2; Всеподданнейшие адреса. Новгородского городского общества. Калужского городского общества // Московские ведомости. 1876. 14 ноября. № 292. С. 3; Всеподданнейшие адреса. Тверского дворянства. Новгородского дворянства. Пензенского дворянства. Санкт-Петербургского губернского земского собрания. Всех сословий Калужской области // Там же. 21 ноября. № 299. С. 3; Всеподданнейший адрес Тульского губернского земского

де товарища шефа жандармов и управляющего III отделением Собственной е.и.в. канцелярии Н.В. Мезенцова указывалось на то, что отношение населения империи к событиям на Балканах не было столь единодушным и восторженным. В великороссийских, малороссийских и белорусских губерниях славянское движение действительно встречало горячее сочувствие, тогда как в остзейских, финляндских и польских преобладало равнодушие. И если немецкое дворянство демонстрировало готовность исполнить свой долг перед престолом, то среди поляков наблюдалась скорее скрытая враждебность; мусульманские регионы сохраняли спокойствие и лояльность, но и только²⁶.

Повеление о мобилизации было разослано в 52 губернии, начать её предписывалось 2 ноября²⁷. Огромная нагрузка при этом ложилась на железнодорожный транспорт. В мирное время для перевозки воинской команды от 30 до 250 человек требовалось извещение начальства дороги за сутки, от 250 до 600 — за двое, а от 600 до тысячи — за трое суток. О перевозке полка и целых соединений уведомлять полагалось не позже, чем за шесть дней до отправления²⁸. Согласно принятому 27 февраля 1870 г. положению, линии следовало привести в готовность к движению в условиях мобилизации не позднее, чем через шесть недель, т.е. к 14 декабря²⁹. Для оказания помощи военным эшелонам в мирное время с 1870 г. действовали железнодорожные команды (численностью до тысячи человек), в состав которых зачислялись нижние чины с опытом работы на железных дорогах и в профильных мастерских³⁰. В 1876 г. был сформирован железнодорожный батальон, включавший две строительные и две эксплуатационные роты. Однако этого оказалось мало, и в 1877 г. появились ещё три таких батальона³¹.

В начале царствования Александра II общая протяжённость железных дорог в России составляла всего 979 вёрст; в 1864 г. — уже 2901,4 версты; в 1873 г. — 14369,8; в 1875 г. — 17418 (без финляндских — 16966,6); в 1876 г. — 19939 (в том числе соединённых — 17700)³². Правительству принадлежали только 62,6 из них, остальные находились в руках акционерных обществ³³. Частные компании

собрания // Там же. 25 ноября. № 303. С. 3; Адрес Тифлисского дворянства. Адрес Тифлисского городского общества. Адрес армян города Тифлиса // Кавказ. Газета политическая и литературная. 1876. 8(20) декабря. № 144. С. 1.

²⁶ Освобождение Болгарии от турецкого ига. Документы. В 3 т. / Под ред. С.А. Никитина. Т. 1. М., 1961. С. 507–508.

²⁷ Высочайшее повеление // Русский инвалид. 1876. 28 ноября. № 264. С. 1.

²⁸ Шишков А. Эксплуатация железных дорог. Т. 1. СПб., 1877. С. 309–310.

²⁹ Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам. [Т. 1]. СПб., 1874. С. 51.

³⁰ Там же. С. 54.

³¹ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1876 год. СПб., 1878. С. 6.

³² Всеподданнейший отчёт по Ведомству путей сообщения за 25 лет, с 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 г. СПб., 1880. С. 36; Шишков А. Указ. соч. Т. 1. С. 12; Описание русско-турецкой войны 1877–78 гг. на Балканском полуострове. Т. 1. СПб., 1901. С. 300. Расширение сети железных дорог привело к росту товарооборота внешней торговли. В 1868–1877 гг. экспорт вырос с 226595873 до 527935826 руб., а импорт с 260923532 до 321036987 руб. В 1877 г. в империю прибыло 86 987 вагонов и платформ с 39930423 пудами груза и отбыло соответственно 184980 с 88276565 пудами (Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1877 год. СПб., 1878. С. II, 694). В то же время в России на одного жителя приходилось 0,19 поездов в год, тогда как во Франции — 2,25; в Бельгии — 5, а в Англии — 7 (Шишков А. Указ. соч. С. 15–17). См. также: Мертенс [О.] Тридцать лет (1882–1911 гг.) русской железнодорожной политики и её экономическое значение. М., [б.г.]. С. 114–115.

³³ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 2. СПб., 1878. С. 3.

нередко строили магистрали некачественно, с большим количеством наклонов, кривыми малого радиуса, с незначительными участками второго пути. Для экономии покупались дешёвые рельсы, быстро вышедшие из строя, станционных развязок, передаточных станций и т.д. было мало, водоснабжение паровозов зачастую проводилось наименее затратным путём — из колодцев. Качество воды не всегда соответствовало условиям эксплуатации паровозных котлов³⁴, не хватало платформ, на которых могла производиться погрузка³⁵.

Среднее расстояние между станциями в России достигало 14,74 версты (от 8,3 на Царскосельской до 19 на Курско-Киевской железных дорогах)³⁶. На Витебско-Орловской дороге (488 вёрст) имелось 42 станции, 26 грузовых платформ, семь дорожных мастерских, 43 водокачки (по одной на 11,34 версты), 37 кранов, 15 колодцев; на линии Москва—Брест (1023 версты) — 59 станций, 53 платформы и всего две мастерские, а также 40 водокачек (одна на 25,57 версты), 40 кранов и 22 колодца; на линии Киев—Брест (802 версты) — 64 станции, 114 платформ и десять мастерских, но всего 29 водокачек (одна на 27,65 версты), 32 крана и 10 колодцев³⁷.

После пробной перевозки по железной дороге 37-й пехотной дивизии в 1868 г. Особый комитет для определения условий удобнейшего пользования железными дорогами принял решение перевозить личный состав и лошадей в крытых товарных вагонах. В мирное время количество таковых должно было составлять не менее $\frac{2}{3}$ от общего подвижного состава. Кроме того, использовались платформы с откидными бортами³⁸. Двухосные вагоны, обшитые досками, имели грузоподъёмность в 750 пудов (12 т), предел их допустимой перегрузки равнялся 10—15 пудам (160—240 кг). На открытых двухосных платформах грузоподъёмностью от 750 до 800 пудов (12—12,8 т) перевозили орудия и обозы³⁹. Мосты и железнодорожное полотно были рассчитаны на давление 12,5 т на ось⁴⁰.

Для перевозки батальона пехоты требовался эшелон из восьми платформ и 22 вагонов, включая один 2-го класса для офицеров и 21 товарный (14 — для солдат, три — для лошадей и четыре — для грузов); для эскадрона — из трёх платформ, классного и 26 товарных вагонов (четыре — для рядовых кавалеристов, 20 — для лошадей и четыре — для грузов); для дивизиона артиллерии — из 16 платформ, классного и 14 товарных вагонов (четыре — для нижних чинов, восемь — для лошадей и два — для грузов). На дорогах длиной до 150 вёрст следовало держать в постоянной готовности сборный состав для пехоты и кавалерии (19 вагонов, 12 платформ и 7 подвижных мостков для загрузки лошадей и обоза), на 150—250 вёрст — уже три поезда (64, 27 и 19 соответственно), на 250—500 вёрст — шесть (128, 54 и 38), свыше 500 вёрст — девять (192, 81 и 57). Кроме того, при каждом таком эшелоне следовало иметь запас для санитарного поезда⁴¹. Таким образом, для перевозки четырёхбатальонного пехотного полка

³⁴ Правда, технологический прорыв начала 1870-х гг. позволил увеличить пробег паровоза между пунктами набора воды с 15–20 до 45–60 км, но выросли объёмы использования горючего (Мокрицкий Е.И. История паровозостроения СССР. М., 1941. С. 47).

³⁵ Описание русско-турецкой войны 1877–78 гг. на Балканском полуострове. Т. 1. С. 302.

³⁶ Шишков А. Указ. соч. С. 69.

³⁷ Описание русско-турецкой войны 1877–78 гг. на Балканском полуострове. Т. 1. С. 390–391.

³⁸ Сборник министерских постановлений... [Т. 1]. С. 42–43, 45–46.

³⁹ Арциш В.[А.] Вагоны русских железных дорог. Пенза, 1903. С. 69, 71, 73.

⁴⁰ Мокрицкий Е.И. История паровозостроения СССР. С. 48.

⁴¹ Сборник министерских постановлений... [Т. 1]. С. 49–50.

требовалось 4 классных и 82 товарных вагона, а также 32 платформы, для четырёхэскадронного кавалерийского их нужно было 4, 104 и 12, для артиллерийского — 4, 56 и 64. Очевидно, резерв подвижного состава мирного времени не мог обеспечить перевозки в военное или предвоенное время. Поэтому вслед за объявлением мобилизации движение товарных потоков по железным дорогам прекращалось, а пассажирские сокращались до двух поездов с каждого конца; в случае необходимости пропускались только военные эшелоны⁴².

Но этим проблемы не ограничивались. В 1875 г. в России эксплуатировалось до 50 видов двухосных вагонов и до 35 видов двухосных полувагонов и платформ с механическими тормозами (причём разных конструкций⁴³), что сказывалось на скорости. Накануне войны пассажирским поездам разрешалось развивать её до 60 вёрст в час с 1 мая по 1 декабря и не более 50 — в остальное время, товарным в любое время года запрещалось превышать 40 вёрст в час⁴⁴. Военные перевозки шли ещё медленнее. По утверждённому 13 января 1870 г. «Положению о перевозке войск» воинские эшелоны делились на поезда малой и большой скорости (15 и 30 вёрст в час). Соответственно скорость передвижения колебалась от 16 до 32 км/ч⁴⁵. Русское паровозостроение началось в 1869 г. на Коломенском, Невском и Воткинском заводах. В 1870 г. к ним добавился Мальцовский завод. Основными типами стали французский Кайль (Cail) и прусский Борзиг (Borsig), но производство только набирало обороты, тогда как ежегодно требовалось 140–160 подобных машин⁴⁶.

Перед войной они по-прежнему импортировались, так как их количество оставалось недостаточным⁴⁷. В январе 1875 г. в России насчитывалось 3 585 паровозов (не считая 54 финляндских), два года спустя — 4 155 (и 57 в Финляндии)⁴⁸. В 1877 г. правительство решило отказаться от их заказа за границей, ввело премии за изготовление паровозов (2 400 руб. за четырёхколёсные, 2 600 руб. за шестиколёсные и 3 000 руб. за восьмиколёсные), допустило в виде опыта на два года беспошлинный ввоз стального лома для сталелитейных и сталерельсовых заводов⁴⁹. Одновременно повышались пошлины на импорт паровозов (с 75 коп. до 1 руб. 25 коп. за пуд) и тендеров (с 30 до 50 коп. за пуд)⁵⁰. Но удовлетворить лишь усиливавшийся спрос за счёт собственного производства так и не удалось.

Вагоностроение развивалось в Москве и Коломне с 1860-х гг., тогда же открылись и первые вагоноремонтные мастерские в Коврове и Александрове. В 1870-х гг. появилось ещё 10 заводов⁵¹. Несмотря на это импорт вагонов не прекращался. В 1875 г. имелось 6 390 пассажирских (в основном шестиосных), 665 багажных, 48 923 крытых и 23 907 открытых товарных вагонов (преимуще-

⁴² Там же. С. 182.

⁴³ Мокрицкий Е.И. История вагонного парка железных дорог СССР. М., 1946. С. 25.

⁴⁴ Сборник министерских постановлений... Т. 2. СПб., 1877. С. 268.

⁴⁵ Там же. Т. 1. С. 219.

⁴⁶ Иванов П.Г. Очерк истории и статистики русского заводского паровозостроения. Пг., 1920. С. 4, 8.

⁴⁷ Описание русско-турецкой войны... Т. 1. С. 302. В 1872 г. в России один паровоз приходился на 4,626 версты, во Франции — на 3,23 версты, товарных вагонов на версту насчитывалось соответственно 4,292 и 8,66 (Шишков А. Указ. соч. Т. 1. С. 79, 85–86).

⁴⁸ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 2. С. 27. Таблица IV.

⁴⁹ Соболев М.Н. Таможенная политика России во второй половине XIX века. Томск, 1911. С. 652.

⁵⁰ Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. М., 1947. С. 271.

⁵¹ Мокрицкий Е.И. История вагонного парка... С. 23–24.

ственно четырёхосных)⁵². Перед войной в Военном министерстве оценивали наличный подвижной состав в 3095 паровозов, 4867 пассажирских и 61241 товарных вагонов и считали его вполне приемлемым для обеспечения воинских перевозок⁵³.

Между тем, разумеется, имевшиеся ресурсы не могли использоваться исключительно для нужд армии, поскольку нельзя было полностью остановить ни поток пассажиров, ни перемещение грузов. 5 апреля 1877 г. император повелел министрам путей сообщения и финансов принять меры, которые позволили бы предоставить в распоряжение Московско-Брестской, Варшавско-Тереспольской, Киево-Брестской и Санкт-Петербургско-Варшавской железных дорог ещё 200 паровозов и 43 тыс. вагонов. При этом 14 апреля совещание представителей железнодорожных предприятий решило в связи с закрытием портов Чёрного и Азовского морей усилить 15 железных дорог и на первом этапе переместить на них подвижной состав с других направлений. Это приходилось делать для организации перевозок товаров, прежде всего хлеба, к портам Балтийского моря⁵⁴.

Но простой переброски оказалось недостаточно, и в сентябре 1877 г. русские заводы получили заказ на 20 паровозов и 1160 вагонов. Кроме того, к декабрю 1877 г. на 18 железных дорог поступили 180 паровозов и 3400 вагонов из правительственного запаса. К маю 1878 г. заказаны были уже 161 паровоз и 4443 вагона⁵⁵. Импортировали в 1877–1878 гг. 4 тыс. вагонов⁵⁶. В результате с 1 января по 1 ноября 1877 г. железные дороги перевезли 233 млн пудов грузов — на 51 млн пудов больше, чем за тот же период 1876 г.⁵⁷ Военные грузы в 1877 г. составили 10,452 млн пудов, не считая перевезённых на 2920 платформах⁵⁸. Если в 1875 г. железными дорогами воспользовались 24944180 гражданских пассажиров и 1752412 военных, то в 1876 г. соответственно — 24486864 и 2650675, в 1877 г. — 26078519 и 5524784⁵⁹. Всего за время осенней мобилизации 1876 г. было перевезено 10692 офицера, 875333 нижних чинов, 218683 лошадей, 12242 повозки, 1608 орудий и 5207 зарядных ящиков и 214742 пудов военных грузов. Общая стоимость военных перевозок в 1876 г. составила 3382284 руб. 54,5 коп., из них на мобилизационные пришлось 2147087 руб. 48,5 коп.⁶⁰ В целом мобилизация не парализовала транспортную сеть империи⁶¹.

⁵² Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 4. СПб., 1880. С. 6. Таблица IV.

⁵³ Гронский П. Железные дороги в последнюю войну // Инженерный журнал. 1879. № 2. С. 145.

⁵⁴ О мерах, принятых Министерством путей сообщения к усилению перевозочной способности и подвижного состава железных дорог в 1877–1878 гг. // Журнал Министерства путей сообщения. 1878. Т. 1. Кн. 1. С. 1.

⁵⁵ Там же. С. 2–3.

⁵⁶ Мокрицкий Е. И. История вагонного парка... С. 24.

⁵⁷ О мерах, принятых Министерством путей сообщения... С. 4. Общие перевозки за 1875 г. составляли 235,9 млн пудов, за 1876 г. — 251,053 млн пудов (Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 2. СПб., 1878. С. 12. Таблица VI).

⁵⁸ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 4. С. 15. Таблица VI.

⁵⁹ Там же. С. 11. Таблица VI; Вып. 2. С. 11. Таблица VI.

⁶⁰ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1876 год. СПб., 1878. С. 38–39.

⁶¹ Впрочем, по мнению исследователя начала XX в., «русско-турецкая война 1877–1878 гг. показала... однако, что достигнутых результатов в деле железнодорожного строительства было ещё весьма недостаточно, даже с точки зрения самых скромных требований» (Витчевский В. Торговля,

Вместе с тем усиление движения сразу же выявило несовершенство техники, что отразилось на частоте несчастных случаев. Если в среднем в сентябре—октябре 1876 г. на железных дорогах пострадали 85—88 человек, то в ноябре — уже 138, а в декабре — 123. Всего в 1876 г. на них погибли 401, получили травмы и увечья 741 человек, а в 1877 г. — соответственно 484 и 958 человек. Таким образом, число пострадавших на тысячу вёрст пути увеличилось с 58 до 75 (в 1870 г. их насчитывалось 28, в 1871 г. — 54, в 1872 г. — 48)⁶². Чаще всего аварии, при которых поезда сходили с рельсов или сталкивались, происходили на Николаевской, Московско-Брестской, Киево-Брестской и Одесской линиях. Число подобных происшествий нарастало соразмерно интенсивности военных перевозок: в январе 1877 г. — 96, в марте — 117, в июле — 138, в августе — 171. Сокращение наметилось лишь к концу года, в декабре их зафиксировали всего 123⁶³.

Следует учитывать, что время проведения мобилизации было весьма неблагоприятным для массового перемещения — начинались холода, железных дорог не хватало, а состояние других оставляло желать лучшего⁶⁴, по рекам уже начинался ледостав⁶⁵. Поначалу призывались только запасные, т.е. уже служившие под знамёнами солдаты — всего 227 548 человек. По большей части они проживали в сельской местности, тогда как сборные пункты находились в городах⁶⁶, куда мобилизованные, согласно правилам, доставлялись на подводах (одна на троих) или по железной дороге. Местные военные власти обеспечивали расчёт квитанциями или наличными⁶⁷. Несмотря на сложности, сбор запасных проходил удачно⁶⁸, по общему отзыву губернаторов, «люди собирались весьма охотно»⁶⁹. В пяти губерниях он закончился на третий день, в 12 — на четвёртый, в семи — на пятый, в 17 — между шестым и десятым, в двух — на 11-й, в трёх — на 13-й и в двух — на 17-й день⁷⁰. Большое значение имело сочувствие населения: поезда с мобилизованными встречали с «живейшим сочувствием», обыватели несли на станции булки, организовывали чаепития, купцы делали пожертвования⁷¹.

Мобилизовать удалось 286 батальонов и 4 полубатальона пехоты и инженерных войск, 34 сотни пластун, 363 эскадрона и сотни, 1154 орудия,

таможенная и промышленная политика России со времён Петра Великого до наших дней. СПб., 1909. С. 103).

⁶² Клопов А. Несчастные случаи с людьми на русских железных дорогах в 1876, сравнительно с нашими в предшествовавшие годы на русских и на иностранных железных дорогах // Журнал Министерства путей сообщения. 1878. Т. 1. Кн. 3. С. 258.

⁶³ О происшествиях на железных дорогах в 1877 году (с декабря 1876 по декабрь 1877 г.) // Журнал Министерства путей сообщения. 1878. Т. 1. Кн. 1. С. 44—47.

⁶⁴ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1876 год. С. 4.

⁶⁵ Высочайшее повеление // Русский инвалид. 1876. 28 ноября. № 264. С. 2; Русский военный обзор за 1877 год // Там же. 1878. 4 января. № 3. С. 2—3.

⁶⁶ Столетие Военного министерства 1802—1902. Т. 4. Ч. 3. Кн. 1. Отдел 2. СПб., 1914. С. 168.

⁶⁷ Общий отдел. Действия правительства. Высочайшие повеления // Витебские губернские ведомости. 1877. 6 апреля. № 27. С. 1.

⁶⁸ Внутренние известия // Санкт-Петербургские ведомости. 1876. 9(21) ноября. № 310. С. 3; Там же. 20 ноября (2 декабря). № 321. С. 3; Из Одессы, 11 ноября // Московские ведомости. 1876. 21 ноября. № 299. С. 4.

⁶⁹ Столетие Военного министерства... Т. 4. Ч. 3. Кн. 1. Отдел 2. С. 168.

⁷⁰ Высочайшее повеление // Русский инвалид. 1876. 28 ноября. № 264. С. 1.

⁷¹ Хроника // Санкт-Петербургские ведомости. 1876. 13(25) ноября. № 314. С. 3.

38 артиллерийских и инженерных парков⁷². Если до того в армии числилось 29 359 генералов и офицеров и 737 528 нижних чинов, то к новому году соответственно 31 239 и 1 005 825 человек⁷³. Мобилизация охватила войска Киевского, Одесского, Харьковского, а также частично Московского и Кавказского военных округов — всего на штаты военного времени перешли 20 пехотных и 7 кавалерийских дивизий, а также Донская казачья с артиллерией, т.е. около 460 тыс. человек при 1 154 орудиях⁷⁴. К 1 января 1877 г. на юго-западной границе сосредоточились 105 батальонов, 51 эскадрон, 99 сотен, 472 орудия, 19 артиллерийских парков, 2 телеграфных и 4 понтонных полубатальона⁷⁵.

Действующая армия первоначально включала четыре корпуса, в Одесском округе дислоцировались ещё два, прикрывавшие Черноморское побережье, на Кавказе был образован отдельный Действующий корпус⁷⁶. 19 ноября 1876 г. император объявил благодарность всем лицам гражданского ведомства, принимавшим участие в организации мобилизации⁷⁷. В тот же день вел. кн. Николай Николаевич отбыл из Петербурга. Через пять дней Главнокомандующий прибыл в Кишинёв, где расположилась его Ставка⁷⁸.

Вслед за первым ноябрьским приказом до 1 июня 1878 г. последовало ещё 31 повеление о мобилизации людей и лошадей. Призыв проводился в 67 губерниях и шести областях Европейской и Азиатской России и в Великом княжестве Финляндском. В результате в части отправились 537 тыс. человек. Уклонявшихся зафиксировано не было⁷⁹. Поставка лошадей в армию началась 6 ноября 1876 г. и через неделю почти повсюду закончилась (лишь в нескольких уездах она продолжалась 11 дней). Добровольно было поставлено 58 956 лошадей (93,5% первоначально запрошенного количества), ещё 4040 — по жребию⁸⁰. Всего в 1877–1878 гг. в исполнении конской повинности участвовали 53 губернии, из требовавшихся 136 тыс. лошадей 126 тыс. передали добровольно, 8 тыс. — по жребию и 1,3 тыс. — безвозмездно⁸¹.

Призванные из запаса солдаты прежде всего знакомились с «крынкой» — с этой винтовкой им предстояло действовать за Дунаем, «затем следовали одиночное учение, стрельба дробинками, ротные учения и с 17 апреля, то есть на четырнадцатый день мобилизации, начата стрельба боевыми патронами по 12 пуль на каждого призывного. При отличном кадре нижних чинов... прибывавшие призывные очень скоро вошли в свою колею, тем более что между ними были люди, пробывшие по восьми лет в рядах армии, на которых 3–4 годичное пребывание вне строя не успело оказать заметного влияния»⁸².

Мобилизация, а затем и военные действия показали существенные недостатки вооружения русской армии. Только в 1871 г. было решено обеспе-

⁷² Описание русско-турецкой войны... Т. 1. С. 254.

⁷³ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1876 год. С. 1; Столетие Военного министерства... Т. 4. Ч. 3. Кн. 1. Отдел 2. С. 109.

⁷⁴ Освобождение Болгарии... Т. 1. С. 483–484.

⁷⁵ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1876 год. С. 9.

⁷⁶ Высочайшие приказы // Правительственный вестник. 1876. 3(15) ноября. № 245. С. 1.

⁷⁷ Высочайшее повеление // Русский инвалид. 1876. 28 ноября. № 264. С. 2.

⁷⁸ Внутренние известия // Русский инвалид. 1876. 24 ноября. № 260. С. 3.

⁷⁹ Министерство внутренних дел. 1802–1902. Исторический очерк. СПб., 1902. С. 140.

⁸⁰ Описание русско-турецкой войны... Т. 1. С. 256.

⁸¹ Министерство внутренних дел... С. 140.

⁸² Борисов В., Сыцяно А. Походы 64-го пехотного Казанского его императорского высочества великого князя Михаила Николаевича полка. 1642–1700–1886. СПб., 1888. С. 479.

чить войска принципиально новой и имеющей меньший калибр (4,2 линии — 10,67 мм) винтовкой системы Бердана. Но быстро сделать это не удалось⁸³. В 1876 г. Тульский, Ижевский и Сестрорецкий оружейные заводы изготовили 144 тыс. пехотных, 15 тыс. драгунских, 30 тыс. казачьих малокалиберных винтовок, 5 тыс. кавалерийских карабинов и 70 тыс. малокалиберных стволов. Кроме того, Санкт-Петербургский завод выпустил 16,25 млн шестилинейных патронов и 102 млн малокалиберных патронов (в 1875 г. производилось 38,5 млн таких патронов)⁸⁴.

В 1876 г. винтовками Бердана перевооружили гвардию, переведённую на штаты военного времени, а также 1-ю гренадерскую и три армейские дивизии Петербургского военного округа. Казачьи берданки ушли в войсковые запасы. На 1 января 1877 г. у Военного министерства имелось 253 152 мелкокалиберных, 17 810 стрелковых винтовок образца 1868 г., 60 тыс. казачьих и 12 102 кавалерийских карабинов. При этом в частях находилось 572 700 пехотных и 40 597 драгунских винтовок системы Крнка и 150 868 игольчатых винтовок⁸⁵. «Крынка», принятая в 1869 г., была весьма несовершенной и заметно уступала передовым образцам того времени. По сути, она представляла собой переделанные в нарезные гладкоствольные ружья времён Николая I⁸⁶. Перевооружение продолжалось, но в 1877 г. винтовки Бердана получила только пехота пяти дивизий Виленского военного округа и войска, размещавшиеся в Финляндии⁸⁷. Устаревшая и ненадёжная Крнка оставалась самой массовой: в 1877 г. их насчитывалось 603 220 пехотных и 21 670 драгунских, в то время как системы Бердана — 406 828 пехотных, 31 018 драгунских, 91 441 казачьих, 16 348 стрелковых образца 1868 г. и 16 070 кавалерийских карабинов⁸⁸. Это определило выбор основного оружия, с которым русская пехота выступила на войну.

Отдельную и весьма сложную проблему создавала Румыния. Утром 12(24) апреля русские войска стали переходить границу княжества: казаки прошли за день до 100, пехота — до 70 вёрст, заняв к вечеру Яссы, Галац, Рени и выйдя к Дунаю⁸⁹. В тот же день главнокомандующий издал приказ, в котором требовал относиться к румынам как к верным союзникам и защищать их дома, как свои собственные⁹⁰. Обращаясь к местным жителям, он обещал им защиту, «уважение к законам, к личности и к собственности мирных граждан», а также оплату всех поставок деньгами из казначейства⁹¹. В целом румынское общество весьма тепло встретило русских солдат⁹², хотя власти ограничились

⁸³ Перевооружение нашей армии // Артиллерийский журнал. 1871. № 9. С. 152.

⁸⁴ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1876 год. С. 41.

⁸⁵ Там же. С. 43.

⁸⁶ Исторический очерк деятельности военного управления в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича (1855–1880) / Под ред. М.И. Богдановича. Т. 6. СПб., 1881. С. 179.

⁸⁷ Всеподданнейший отчёт о действиях Военного министерства за 1877 год. СПб., 1879. С. 49.

⁸⁸ Там же. С. 50.

⁸⁹ Известия с театра войны. Телеграмма его императорского высочества главнокомандующего Действующею армиею, от 13-го апреля, из Кишинёва // Русский инвалид. 1877. 14 апреля. № 80. С. 2.

⁹⁰ Русское военное обозрение. Война России с Турциею в 1877 году. Приказ по войскам Действующей армии // Военный сборник. 1877. № 6. С. 143–144.

⁹¹ Там же. С. 144–145.

⁹² Гамулецкий В.П. Из недавнего прошлого. В походе и в битве // Русский вестник. Т. 135. 1878. № 6. С. 586.

исполнением своих прямых обязанностей⁹³. Тем не менее, согласно официальному отчёту, «наша Действующая армия беспрепятственно продолжила своё сосредоточение в Румынии»⁹⁴.

Главнокомандующий желал, чтобы войска миновали княжество, как выразился один из офицеров, «на цыпочках». Иногда доходило до конфликтов, но старшие офицеры быстро поняли, что местные чиновники ждут от них вежливого обращения, и старались придерживаться такого стиля поведения. Тем не менее снабжение и закупки на территории княжества шли из рук вон плохо⁹⁵. Немало забот доставляли румынские железные дороги. Они были однокольными, строились по европейскому стандарту ширины, который уже русского на 8,5 см, их качество оставляло желать лучшего, в частности, большие наклоны не позволяли проводить крупные эшелоны, из-за отсутствия водосточных труб весной 1877 г. паводок смыл несколько участков пути, и движение остановилось⁹⁶.

Действующая армия использовала в Румынии только одну линию железной дороги и примыкавшие к ней ветки длиной 700 км. По ней курсировали 2600 вагонов и 121 паровоз, к которым добавились 109 русских паровозов и 1400 вагонов. Кроме того, ежедневно между Румынией и Австро-Венгрией проходил обмен поездов по 500 вагонов в каждую сторону. Это улучшало показатели, но из-за скверной организации транспорта огромное количество подвижного состава простаивало. Так, в ноябре 1877 г. на Румынской дороге стояли 1769 вагонов⁹⁷. Пропускная способность магистрали, и без того низкая, постоянно падала. Между тем из-за перебоев в её работе уже в сентябре под Плевной ощущался недостаток в снабжении армии снарядами и патронами⁹⁸.

В результате для разгрузки линии часть войск на близкие расстояния начали отправлять в пешем порядке. Перевозка пехотной дивизии требовала 50, кавалерийской — 45, корпуса — 160 поездов⁹⁹. По предвоенным расчётам по однокольному пути корпус перебрасывался на 250 вёрст за 13,5 дней, на 500 — за 14,5 и на 750 — за 15,2 дня. При марше пешком и одной днёвке на четвёртый день через три корпуса проходил 250 вёрст за 13 дней, 500 — за 22 и 750 — за 34 дня¹⁰⁰.

Выполнить задачу, поставленную командованием, и довести ежедневную пропускную способность железной дороги до 10 поездов так и не получилось. Если в апреле 1877 г. она едва превышала четыре поезда в сутки, то в августе её подняли до 6,6, а в сентябре — до 7,7, однако в ноябре она вновь упала до 1,5 поездов¹⁰¹. Даже на занятой русской армией в конце января 1878 г. Южно-турецкой железной дороге, используя 40 захваченных паровозов, удалось пропускать по семь поездов в день, при этом ни один из них не стоял без разгрузки

⁹³ Из походного дневника А.Н. Нарбута // Русский архив. 1895. № 10. С. 172.

⁹⁴ Русское военное обозрение. Война России с Турцией в 1877 году. Общий перечень военных действий // Военный сборник. 1877. № 6. С. 148.

⁹⁵ А.Р. Под Никополем // Инженерный журнал. 1901. № 1. С. 24.

⁹⁶ Лессар П. Военно-железнодорожные постройки русской армии. СПб., 1879. С. 3, 7.

⁹⁷ Измайлов А. Очерки железнодорожного дела в войне 1877—1878 годах. СПб., 1880. С. 10—11.

⁹⁸ Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877—1878 гг. на Балканском полуострове. Вып. 84. СПб., 1910. С. 91.

⁹⁹ Измайлов А. Исследование причин, вредно влиявших на сообщение с армией в прошедшую войну, и средств к их устранению. СПб., 1879. С. 44.

¹⁰⁰ Там же. С. 45.

¹⁰¹ Там же. С. 3—4.

более 24 часов¹⁰². На станциях Румынской железной дороги отсутствовал телеграф, что значительно усложняло организацию движения¹⁰³, и не предусматривалось помещений для хранения грузов, которые приходилось складывать под открытым небом. В ряде случаев сухари, оставленные таким образом, после дождей превращались в грязь¹⁰⁴.

Правительство княжества демонстрировало полную неспособность что-либо изменить. В ходе войны его представители продолжали заниматься парламентскими интригами и торговались за цену услуг, которые не могли предоставить. Их отношение к России колебалось от недружественного до открыто враждебного. В конечном итоге в декабре 1877 г. высшее командование пришло к выводу о необходимости ввести на дороге русскую администрацию¹⁰⁵ и срочно провести новые линии от Бендер до Галаца (285 вёрст) и от Фратешти до Зимницы (83 версты). Первую построили за 100 дней (включая 58 рабочих) — к 7(19) ноября, вторую — за 50 дней, и в декабре ввели в эксплуатацию¹⁰⁶. Это были неплохие показатели, немцы при осаде Меца 40 дней строили обводную дорогу длиной в 36 км¹⁰⁷. Но скорость неизбежно сказалась на качестве — пути считались условно готовыми, но также не располагали телеграфом, складами и т.п.¹⁰⁸

Несмотря на это, данные транзитные магистрали обошлись государству недёшево. Подряд на их сооружение достался железнодорожному дельцу С.С. Полякову, который возводил тогда в Румынии зимние госпитали на 5,5 тыс. человек¹⁰⁹. Он запросил за работы, в которых участвовали 28 тыс. строителей, свыше 15 млн руб. серебром (при стоимости 10,77 млн руб.) и получил 13,995 млн руб.¹¹⁰

Мобилизация выявила массу проблем в организации, снабжении и вооружении войск и ещё до начала войны легла тяжёлым бременем на финансы империи¹¹¹. Последовавшие события лишь усугубили это положение.

¹⁰² Измайлов А. Очерки железнодорожного дела... С. 13–14.

¹⁰³ Измайлов А. Исследование причин... С. 11.

¹⁰⁴ Там же. С. 7.

¹⁰⁵ Там же. С. 1–2.

¹⁰⁶ Лессар П. Указ. соч. С. 3–4, 66. Характерно, что при строительстве участка, проходившего по румынской территории, несмотря на поддержку со стороны князя Карла, возникло немало трудностей, связанных прежде всего с отчуждением земель (Там же. С. 24).

¹⁰⁷ Там же. С. 2.

¹⁰⁸ Измайлов А. Очерки железнодорожного дела... С. 154.

¹⁰⁹ Сборник материалов по русско-турецкой войне... Вып. 84. С. 78–79.

¹¹⁰ Измайлов А. Очерки железнодорожного дела... С. 159. При этом государственные гарантии чистого дохода частным железным дорогам составили в 1874 г. 4 млн руб., в 1875 г. — 5 млн руб., в 1876 г. — 14,28 млн руб., а все перевозки войск по железным дорогам обошлись в 24,87 млн руб. (Всеподданнейший отчёт государственного контролёра за 1877 год. СПб., 1878. С. 62, 96).

¹¹¹ Подробнее см.: Степанов В.Л. Цена победы. Русско-турецкая война 1877–1878 гг. и экономика России // Российская история. 2015. № 6.