

Российские железные дороги Константа военного фактора

II

Существует распространённое мнение, что выбор Россией нестандартной ширины своей железнодорожной колеи (1.524 мм, или 5 англ. футов, против 1.435 мм, или 4 англ. футов и 8,5 дюйма в большей части Европы) был обусловлен военными соображениями затруднить вероятному противнику снабжение войск в случае вторжения в страну. Однако эта гипотеза не подтверждается фактами.

Принятие такого стандарта было связано с *техническими* соображениями, прежде всего фактором скорости передвижения составов, представленными американским инженером Джорджем Уистлером (1800–1849), которого в Россию пригласил профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения Павел Мельников (1804–1880). Но это несколько не умаляет влияние *военного фактора* на развитие железнодорожной сети: в действительности его влияние было гораздо более глубоким, обширным и долговременным, чем предполагаемый важный, но частный, *технический* момент ширины колеи.

Как бы то ни было, доводы Уистлера счёл убедительными Главноуправляющий Путиями Сообщения Пётр Клейнмихель (1793–1869), и 14 (26) февраля 1843 года император Николай I утвердил предложенную американцем ширину железнодорожной колеи в Российской империи. Исключением стали лишь Варшавско-Бромбергская и Лодзинская железные дороги, построенные с колеёй в 4 фута и 8,5 дюйма. Строительство первой из них было начато в 1842 году.

Экономический, военный и политический план

В 1902 году Николай Кислинский, начальник отделения Канцелярии Комитета Министров, опубликовал свой фундаментальный труд «Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров», где реконструировал процесс принятия решений в российской железнодорожной политике начиная с середины 1830-х годов. Автор пишет, что период непосредственного участия правительственных учреждений в обсуждении дел железнодорожного строительства открывает 1835 год, когда был создан Комитет «*обустройства железных дорог в России*» под председательством лично Николая I и с самого начала деятельности Комитета в него входил военный министр (изначально граф Александр Чернышёв).

Кислинский отмечает, что если изучить журналы высших совещательных учреждений за 1855–1860 годы по железнодорожным делам, то нельзя не заметить, что правительство, разрешая те или иные дороги, «*следовало известному, строго обдуманному плану*», и что этот план должен был удовлетворять «*наиболее неотложным экономическим и военным потребностям страны*». Эта тенденция продолжилась и позднее, когда назначенный в 1862 году Главноуправляющим Путиями Сообщения и Публичными Зданиями П. Мельников – тот самый, который пригласил в Россию Уистлера – при составлении проекта *новой* сети стремился «*удовлетворить как экономические, так и военные и политические потребности страны*». Однако сами военные не считали, что их потребности учитываются в достаточной мере.

Вмешательство военных

В декабре 1868 года – одновременно с внесением Мельниковым представления с отзывом министра финансов в Комитет и *независимо* от него – военный министр Дмитрий Милютин (1816–1912) представил Александру II записку о необходимости сооружения сети стратегических дорог. По мнению военного, для того, чтобы удовлетворить *хотя бы существенным* стратегическим потребностям России, которые «*до того времени всегда приносились в жертву интересам экономическим*», было необходимо построить четыре железных дороги на западе: 1) от Смоленска до Бреста (через Могилёв и Минск); 2) от Киева до Бреста (через Житомир и Ровно) с ветвью от Ровно до Бродов; 3) от Киева, или Нежина, через Могилёв до Витебска или на Минск и Вильно; 4) от Бреста (или Кобрин) до Гродно на

соединение с Петербурго-Варшавской дорогой. Самодержец лично пометил: «*Весьма дельно*», – и передал документ на рассмотрение Комитета.

Последний постановил включить почти все из них (за исключением Брест-Гродненской) в первую категорию, признав за ними, помимо стратегического, ещё и экономическое значение, и вскоре эти линии были построены.

Однако к первой мировой империалистической войне Россия подошла со слабо приспособленной для этого конфликта железнодорожной сетью, и здесь было две основных проблемы: со стороны Тройственного союза (антагониста России с 1882 г.) к российской границе подходили 32 железнодорожные линии (14 двухпутных), с российской же стороны – лишь 13 линий (8 двухпутных), что давало возможность противнику сосредоточить свою армию почти вдвое быстрее; плохая пропускная способность железнодорожных линий к востоку от Москвы привела к слабому включению в общий военный организм обширных территорий от Нижнего Новгорода и восточнее.

Эти и другие факторы детерминировали относительно низкую эффективность и безуспешность России в этой войне, однако её *остановило* не поражение, а революция.

На острие революции

Чтобы выстоять в *сложнейших* условиях *первой* масштабной социалистической революции, новой пролетарской власти было необходимо решить ряд задач, важнейшими из которых были: расширение и закрепление своих плацдармов на как можно большей территории страны; изоляция и ликвидация очагов контрреволюции; наведение хотя бы минимального порядка на железнодорожном транспорте, который к моменту революции находился в разрухе, грозившей парализовать всю хозяйственную жизнь.

Самым эффективным способом их решения – в условиях отсутствия сплошных линий фронтов, первоначальной разобщённости и малочисленности контрреволюционных формирований, незначительного удаления районов предполагаемых сражений от железных дорог – был признан стремительный захват специальными отрядами (направляемыми из революционных центров) крупных городов, узловых железнодорожных станций, важных в экономическом, политическом и военном отношениях регионов России для ликвидации в них контрреволюции и установления Советской власти.

Так возник *инновационный* метод революционной власти – *эшелонная война*, т. е. боевые действия, развёртывающиеся вдоль железнодорожных магистралей, при которых ж/д составы служат средством манёвра, постоянного размещения и базой снабжения войск (“Железнодорожные войска России. Кн. 2. От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917–1941”). Органичной частью этой тактики стал знаменитый бронепоезд Льва Троцкого. Главным итогом применения этой тактики в начале гражданской войны стало установление к марту 1918 года Советской власти почти на всей территории России, за исключением областей, занятых австро-германскими войсками, и Закавказья, где (исключая район Баку), сохранил власть Закавказский комиссариат. Силы контрреволюции, не получившие непосредственную военную помощь от Антанты или Германии и Австро-Венгрии, были повсюду разгромлены.

Таким образом, мы видим, что роль железных дорог в качестве *военного* фактора *беспрецедентно* усилилась в период революции.

Позднее с этой константой столкнулась и новая контрреволюционная власть – сталинизм.

Константа военного фактора

Развитие железных дорог СССР в годы первых пятилеток проходило в соответствии с общей задачей – капиталистической модернизацией и реконструкцией экономики и укреплением позиций СССР в интенсивном межвоенном мировом противостоянии, в том числе на Дальнем Востоке. Наиболее показательным примером является Байкало-Амурская магистраль (БАМ), этапы строительства которой были *непосредственно* связаны с текущими условиями военного противостояния держав.

В 1926 году Китай захватил учебный отдел Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и потребовали передать ему часть имущества дороги, и в этом же году СССР была проведена топографическая разведка будущей трассы БАМа. В 1929 году начался “советско-китайский вооружённый конфликт” по поводу КВЖД, а осенью 1931 года Япония вторглась в

Манчжурию, создав угрозу выхода на границу СССР, и 13 апреля 1932 года вышло постановление СНК СССР “О строительстве Байкало-Амурской железной дороги”, во исполнение которого были развёрнуты проектно-изыскательские работы, и началось строительство этой железной дороги, игравшей роль “запасной”, но затем оно было прервано на несколько десятилетий и возобновилось только 8 июля 1974 года с выходом постановления “О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали”, которое стало реакцией на стремительное ухудшение после XX съезда КПСС отношений СССР с Китаем, пиком которого стали пограничные столкновения 1969 года вокруг острова Даманский на реке Уссури. Последние же километры дороги были сданы в эксплуатацию 1 ноября 1989 года. До краха *ложного социализма* оставалось чуть более двух лет.

Романтика или стратегия?

В 1990-е годы, ставшие периодом катастрофического поражения Кремля в мировом противостоянии, наблюдался *стратегический дефицит* мысли российской буржуазии и на самом верху приобрели вес наиболее вульгарные концепции экономического детерминизма, призванные выдать нужду за добродетель. Характерным примером стало высказывание 1998 года Егора Гайдара, который в тот период уже покинул правительство, но продолжал консультировать его по вопросам экономической политики: «*Проект строительства*» БАМа – «*дорогой, масштабный, романтический*», но «*экономически абсолютно бессмысленный*» (ТВ передача “Намедни 1961–2003: наша эра”, серия о 1974 г.). Сегодня же – после развязывания российским империализмом войны на Украине, разрыва с Западом и вынужденного *поворота на Восток* – подобные оценки в федеральных СМИ не слышны.

Август 2024 г.

+ Две карты