

Энтони ХЕЙВУД,  
профессор Университета Абердина (Шотландия)

## ИЮЛЬ 1914-ГО: «СЕКРЕТНАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ» В РОССИИ

**В** 1919 году на межправительственном уровне было решено, что ответственность за начало Первой мировой войны лежит на Германии — это убеждение и легло в основу Версальского мирного договора. С тех пор историки рассматривали и другие факторы, приведшие к мировой войне, в том числе существование тайных союзов, гонку вооружений и, конечно, роль других стран в развязывании войны. Но именно благодаря немецкому историку Фрицу Фишеру большинство исследователей считают Германию главной виновной стороной. Согласно концепции Фишера, мировая война — это часть немецкой стратегии по покорению мира, реализация которой продолжалась вплоть до 1945 года; большинство специалистов в целом соглашались с подобным мнением<sup>1</sup>.

Но есть и иная точка зрения, согласно которой правящие круги России также сделали немало для того, чтобы ускорить начало войны. Центральным аргументом, подкрепляющим этот тезис, служит то, что Россия начала секретную мобилизацию 12 (25) июля 1914 года, за пять дней до объявления всеобщей мобилизации 18 (31) июля. Если это действительно так, то очевидная задержка мобилизации немецких войск до 19 июля (1 августа) свидетельствует против того, что Германия была главным виновником мирового конфликта.

Этот тезис был озвучен ещё Вильгельмом II во время июльского кризиса: «Русский царь начал мобилизацию тайно, действуя за моей спиной»<sup>2</sup>. Впоследствии многие историки снова и снова обращались к этой фразе<sup>3</sup>. Например, американский исследователь

Сидни Фей в 1921 году отметил, что русское правительство форсировало подготовку к войне, начав 12 (25) июля военные мероприятия, которые, «по сути, равнялись мобилизации в приграничных областях»; именно они «свидетельствовали о том, что [военный министр] Сухомлинов и [начальник Генштаба] Янушкевич начали скрытую мобилизацию 26 июля, готовясь к войне с Германией»<sup>4</sup>. В 1960-е годы к подобным выводам пришел и Л. Тёрнер: «Утверждение графа Макса Монжеля о том, что «в действительности мобилизация в России началась 26 июля, одновременно с началом периода подготовки к войне», небезосновательно»<sup>5</sup>.

Позже ту же идею высказал американский историк Шон Макмикин. Он полагал, что 11 (24) июля Совет министров России решил провести «секретную масштабную мобилиза-



Стрелки занимают позиции под Трапезундом. 1916 г. Кинокадр. РГАКФД. № 1-11534-з.



цию армии и флота». Принимая во внимание наблюдения сотрудников иностранных миссий в России за передвижениями войск, в том числе высказывание французского посла о том, что «всё это похоже на мобилизацию», Макмикин утверждает, что к 12 (25) июля «мобилизация, конечно, уже шла». И уже 13 (26) июля «более 1,1 млн человек были ... если не мобилизованы, то подготовлены к мобилизации — в соответствии с планом подготовки к войне». А следовательно, заявления ключевых фигур русского правительства, таких, как военный министр В. А. Сухомлинов и министр иностранных дел С. Д. Сазонов, о том, что мобилизации нет, были ложными<sup>6</sup>.

Примечательно, что в историографии вопрос о подготовительном периоде к войне и мобилизации в России освещён недостаточно полно<sup>7</sup>. Существуют лакуны и в освещении времени подготовки к войне Германии, обозначаемого немецким термином «Kriegsgefahrzustand»<sup>8</sup>. Однако чтобы понять, можно ли считать, вслед за Альфредом фон Вегерером, подготовительный к войне период «началом мобилизации» в России, необходимо проанализировать все детали этого процесса<sup>9</sup>.

Полномасштабная дискуссия в рамках небольшой статьи невозможна, поэтому обращу внимание на один фактор, традиционно оставшийся в тени, но сыгравший важную роль во время июльского кризиса — на русские железные дороги. Уже в середине XIX века железнодорожный транспорт обладал беспрецедентной мобильностью и был основным средством переброски армий на большие расстояния. Слово «мобилизация», означающее подготовку, организацию и развёртывание войск, вошло в русский язык именно в связи с использованием железнодорожного транспорта. Для более глубокого понимания событий июля 1914 года необходимо проанализировать специфику железнодорожного сообщения в интересующий нас период.

«Положение о подготовительном к войне периоде» состоит из инструкций, изложенных в двух списках: первый из них содержит перечень секретных заданий, предназначенных к скорейшему исполнению с использованием имеющегося бюджета, второй же предполагает использование дополнительных средств в случае ухудшения международной обстановки<sup>10</sup>. Что касается железнодорожного сообщения, то первый список содержал 11 инструкций для всей системы путей сообщения, а во втором указывалось 7 задач для железных дорог в соответствующих приграничных областях<sup>11</sup>. На выполнение их давался месяц<sup>12</sup>. Однако в действительности эти предписания было приказано исполнить одновременно и как можно быстрее — в ночь с 12 (25) на 13 (26) июля. Всеобщая мобилизация была официально объявлена лишь пять дней спустя<sup>13</sup>.

Если мы подробно рассмотрим задания, то обнаружим, что они многоплановы, но не являются указанием к всеобщей мобилизации, поскольку не содержат информации о крупномасштабной переброске войск в приграничные области<sup>14</sup>. Список 1 начинается с общей инструкции о мерах по обеспечению безопасности в случае необходимости, вторая инструкция того же списка (№ 10) содержит дополнительную информацию по этим мероприятиям. Необходимо отметить, что, по версии Макмикина, подобные меры были предприняты немецкой стороной до объявления о начале «Kriegsgefahrzustand»<sup>15</sup>. Если это так, то разница между тем, как шла подготовка к войне в России и Германии, очевидна.

Некоторые из заданий «Положения» касаются прекращения перевозки грузов через границу в европейских вагонах, рассчитанных на узкую колею, и экстренной разгрузки последних в безопасных местах в случае эвакуации. Но данных, подтверждающих утверждение Макмикина о принудительном изъятии этих вагонов, в «Положении» нет<sup>16</sup>. Конечно, прекращение перевозки грузов через границу не могло остаться в тайне, и, несомненно, об этом было бы передано в Берлин и Вену как о подтверждении начала мобилизации. Список 2 содержит более детальную информацию о порядке эвакуации из приграничной зоны, но, что важно, никаких инструкций по демонтажу путей в этой его части нет. Однако следом идет пункт о развёртывании работ по разборке путей уже после начала мобилизации<sup>17</sup>.

Большинство прочих инструкций призваны были ускорить подготовку к принятию военных грузов. Как мы уже отмечали, документ не содержит информации о переброске войск. Теоретически передислокация составов в приграничную зону (о чём говорится во втором списке (пункт № 4), могла свидетельствовать о скрытой перевозке войск ближе к границе, однако это маловероятно, поскольку без соответствующих разъяснений она внесла бы путаницу в работу транспортных служб. Любая передислокация была затруднена тем, что немногочисленный (725 паровозов и 21 000 вагонов) подвижной состав был расщеплён на обширной территории. Переброска заняла бы больше предполагаемых четырёх дней из-за необходимости накапливать запасы в местах загрузки и останавливаться на дозаправку, а также из-за строгих скоростных ограничений для военных поездов. Всё это увеличивало риск срыва мобилиционных планов<sup>18</sup>. В любом случае перевозку крупных партий грузов на большие расстояния планировалось начать не раньше восьмого дня мобилизации<sup>19</sup>.

Бросается в глаза отсутствие информации о военном контроле над железными дорогами. Ключевой составляющей русской мобили-

зации было разделение железнодорожных линий на две зоны: обширную прифронтовую под военным контролем (30 процентов всей железнодорожной сети) и тыловую, контролируемую Министерством путей сообщения (МПС)<sup>20</sup>. Подобное разделение было осуществлено на практике в соответствии с планом мобилизации. В этом отношении план подготовки к войне России отличался от немецкого «Kriegsgefahrzustand», предполагавшего установление военного контроля над всей сетью железных дорог<sup>21</sup>.

Однако если русский план подготовки к войне не предполагал массовых перемещений войск на большие расстояния, то чем объяснить резкое увеличение поставок военных грузов в июле 1914 года? Были ли предприняты дополнительные шаги в организации железнодорожного сообщения как части мобилиционного процесса?

Несомненно, за несколько дней до официального начала всеобщей мобилизации в России наблюдался повышенный оборот военных грузов. Вообще подобная ситуация была типична для июля, когда войска находились в летних лагерях<sup>22</sup>. Однако в 1914-м этот оборот был как никогда высок — что следует из текста телеграммы, отправленной 15 (28) июля в МПС железнодорожной администрацией Нижнего Новгорода. Повышенный оборот военных грузов совпал по времени с ежегодной ярмаркой, и в итоге в срочном порядке пришлось решать вопрос о нехватке вагонов для перевозки коммерческих товаров<sup>23</sup>.

В действительности большая часть военных перевозок была осуществлена в соответствии с указаниями «Положения»: резервисты и военнообязанные должны были попасть в лагеря, солдаты и матросы, отпущенные в увольнение, а также «находящиеся в командировках» — вернуться в расположение части, а приграничные части — выдвинуться в заранее установленные мобилиционным планом пункты<sup>24</sup>. Большая часть этих перемещений осуществлялись на короткие расстояния, и предполагалось, что они не помешают регулярным перевозкам коммерческих грузов.

Ситуация в Нижнем Новгороде показательна тем, как местные власти справлялись с проблемой нехватки вагонов: они хотели уменьшить время разгрузки коммерческих грузов с тем, чтобы увеличить скорость оборота вагонов. Это было логичное для мирного времени решение, однако в условиях мобилизации военные грузы пользовались абсолютным приоритетом. Другими словами, администрация железных дорог в Московском военном округе — одном из четырёх, где была начата частичная мобилизация, — и 15 (28) июля действовала, руководствуясь принципами управления, типичными для мирного времени.



МПС также действовало в соответствии с логикой мирного времени. Министр путей сообщения С. В. Рухлов находился, по всей видимости, в отпуске: с 11 (24) по 17 (30) июля его не было в столице, и на заседании Совета министров его замещал товарищ министра П. Н. Думитрашко<sup>25</sup>. Центральный комитет МПС по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам продолжал проводить совещания раз в две недели — как и в мирное время. Согласно протоколам заседаний, 15 (28) июля обсуждались проблема транспортировки зерна через Одессу и права представителей Министерства финансов в региональных комитетах по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам<sup>26</sup>.

Тем не менее 17 (30) июля МПС предприняло подготовительный шаг, который свидетельствует о том, что всеобщая мобилизация ещё не была начата. Оно передало в Совет министров два важных документа: запрос на получение разрешения создать специальный комитет для координации работы МПС и Военного министерства в случае начала всеобщей мобилизации и предложение по процедуре прекращения и возобновления перевозок коммерческих грузов<sup>27</sup>. Реализовать план всеобщей мобилизации без подобных указаний было бы невозможно, иначе на железных дорогах начался бы хаос.

Также МПС стало обдумывать план частичной мобилизации, направленной против Австро-Венгрии. Поскольку такой план не готовился, эта задача была не из лёгких. Сохранился документ без названия, где содержался список железных дорог на территории четырёх военных округов<sup>28</sup>.

Объявление всеобщей мобилизации резко изменило ситуацию. Существовало несколько основных отличий между «подготовительным к войне периодом» и собственно мобилизацией.

Во-первых, изменилась система поставки грузов. С 18 (31) июля стало действовать расписание железнодорожных перевозок воен-

ного времени, появилось деление на военные и гражданские участки дорог, стал действовать центральный распорядительный комитет по перевозкам, создаваемый на время войны, а военные власти получали полный контроль над грузооборотом<sup>29</sup>. Коммерческие перевозки сразу же были прекращены. Начали работу особые совещания, которые следили за исполнением указанных процедур и осуществляли контроль над поставками всех необходимых для фронта ресурсов<sup>30</sup>.

Во-вторых, был введён в действие план по увеличению пропускной способности железных дорог: оглашены инструкции по расконсервации объездных путей и семафоров и по строительству новых объездных путей. Переброска подвижного состава в прифронтовую зону, видимо, началась в соответствии с планом подготовки к войне, но была завершена быстрее. Началось назначение заранее отобранных служащих на работу в прифронтовой зоне (во время подготовительного периода они были оповещены о необходимости находиться в состоянии готовности)<sup>31</sup>.

В-третьих, вагоны переоборудованы для перевозки мобилизованных, заработали пункты обеспечения продовольствием и т. д. Сформировать санитарные поезда предполагалось уже после объявления всеобщей мобилизации, чтобы не нарушать регулярного пассажирского сообщения.

Была проведена эвакуация приграничных железнодорожных станций. Например, сразу после 18 (31) июля начальник Варшавско-Венской железной дороги дал указания начальникам станций, начальникам депо и другим служащим дороги в приграничной зоне уволить всех временных сотрудников и постоянных работников с подённой оплатой и считать их призванными в армию, если по ним не было иных распоряжений. Другие работники должны были отправиться в Варшаву на последнем поезде, проводящем эвакуацию их местности. При этом по два представителя старшего и младшего обслуживающего персонала железной дороги должны были оста-

ваться на каждой станции для обеспечения её охраны<sup>32</sup>. Неделю спустя начальник Гербы-Келецкой железной дороги докладывал о завершении эвакуации пассажирских составов и 800 из имевшихся вагонов.

Наконец, железнодорожники были переведены на военное положение, многие из них были призваны на военную службу. Оставшиеся не могли подавать прошение об увольнении. Как нам уже известно, многие должны были остаться служить в прифронтовой зоне. Например, с Московско-Курской железной дороги с 19 июля (1 августа) до середины сентября 1914 года на запад были отправлены около 750 человек<sup>33</sup>.

После объявления всеобщей мобилизации мирная жизнь на железной дороге закончилась. Некоторые из крупных мероприятий после 17 (30) июля — такие, как эвакуация приграничных частей, — должны были осуществиться ещё на этапе подготовки к войне, если бы он длился дольше. Но другие важные изменения произошли только после объявления мобилизации: отмена расписания движения поездов, действовавшего в мирное время, задержка большей части коммерческих грузов и призыв в армию железнодорожников.

Историки часто обвиняют в излишне педантичном подходе к анализу факторов, приведших в 1914 году к войне, и в том, что они слишком буквально и однозначно определяют стороны, ответственные за начало конфликта. Однако неправильная трактовка столь часто использовавшихся терминов привела к непониманию сути действий России — намеренному ли, нет ли — со стороны Вильгельма II и других современников. Россия действительно начала секретную подготовку ко всеобщей мобилизации 12 (25) июля 1914 года, однако это решение не означало, что Россия начала мобилизацию. Смысл подготовительного к войне периода был только в том, что он был подготовительным...

г. Абердин

Перевод Елены Лопатиной

#### Примечания

1. Fischer F. Griffnach der Weltmacht. Dusseldorf. 1961; Steinberg J. Old Knowledge and New Research: A Summary of the Conference on the Fischer Controversy 50 years On//Journal of Contemporary History. 2013. Vol. 48. № 2. P. 246.
2. Цит. по: McMeekin S. July 1914: Count down to War. London. 2013. P. 285.
3. Также существует мнение, что секретную мобилизацию начала Германия. См.: The Mobilization of the German Army 1914 (Before Proclamation of the Formal Orders)//Royal United Services Institute Journal. 1920. Vol. 65. P. 783–784.
4. Fay S. B. New Light on the Origins of the War, III: Russia and the other Powers//American Historical Review. 1921. Vol. 26. № 2. P. 236.
5. Turner L. C. F. The Russian Mobilization in 1914//Journal of Contemporary History. 1968. Vol. 3. № 1. P. 77.
6. McMeekin S. The Russian Origins of the First World War. Cambridge. 2011. P. 59, 62, 64; Idem. July 1914... P. 215.
7. Марк Трахтенберг акцентирует

8. Хольгер Хервиг, к примеру, обращается к данному вопросу, но ключевые детали остаются за пределами его анализа (Herwig H. The First World War: Germany and Austria-Hungary, 1914–1918. London. 1997. P. 56–57. Ср.: Turner L. C. F. Op. cit. P. 76.
9. Von Wegerer A. The Russian Mobilization of 1914//Political Science Quarterly. 1928. Vol. 43. № 2. P. 202.
10. Положение о подготовительном к войне периоде//Международные отношения в эпоху империализма. Документы из архивов царского и Временного правительств, 1878–1917. Сер. 3. Т. 5. М.; Л. 1934. С. 97–113.
11. Там же. С. 105–106, 112.
12. Павленко О. В. Геополитическое проектирование «большой европейской войны» в 1910–1914 гг.: российский ракурс//Вестник РГГУ. 2012. № 7 (87). С. 16.

13. Добророльский С. К. Мобилизация русской армии в 1914 году. Подготовка и выполнение. М. 1929. С. 89, 97–98.
14. О сути мобилизации см.: Menning B. W. The Mobilization Crises of 1912 and 1914 in Russian Perspective: Overlooked and Neglected Linkages (forthcoming). Note 77.
15. McMeekin S. July 1914... P. 267.
16. Ibid. P. 208.
17. Положение... С. 109.
18. См.: Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л. 1928. С. 84.
19. Там же. С. 96. Выражаю особую благодарность Брюсу Меннингу за акцентирование внимания на этом обстоятельстве.
20. Пути сообщения на театре войны 1914–1918 гг. Ч. 1: Краткий отчёт Управления путей сообщения при Штабе Верховного Главнокомандующего. М. 1919. С. 8–10. Западная транспортная зона находилась под контролем Ставки.
21. McMeekin S. July 1914... P. 309.
22. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 616. Л. 64 об.

23. Там же. Д. 682. Л. 118.
24. Положение... С. 101.
25. См.: Особые журналы Совета министров Российской империи. 1914 г. М. 2006. С. 197–212.
26. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 2592. Л. 242–243 об.
27. Там же. Ф. 1276. Оп. 10. Д. 462. Л. 1–10, 12–13; Особые журналы... С. 216–217.
28. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 4025. Л. 11 об.
29. Там же. Д. 2583. Л. 2, 9 об–11; Там же. Д. 682. Л. 130; Пути сообщения на театре войны... С. 8–9, 28–29.
30. См.: Протокол особого совещания в Харькове от 18 июля 1914 года//РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 699. Л. 3–6.
31. Там же. Д. 2583. Л. 2; Положение... С. 106.
32. РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 4026. Л. 84 об.
33. См.: Ушаков К. Указ. соч. С. 85–86; Вестник Московско-Курской железной дороги. № 37. 1914. Октябрь. С. 2–7 (список всех служащих, отправленных на запад, с указанием даты отправки и места назначения).