

Ю. А. Раемский

Могилевский областной краеведческий музей имени Е. Р. Романова,
Могилев

Y. Rayemski

Mogilev Regional Museum of Local Lore named after E. R. Romanov,
Mogilev

УДК 94(476)«1915/1916»

**К ИСТОРИИ ВОЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТАВКИ
ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО В МОГИЛЕВЕ:
ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ
TO THE HISTORY OF THE MILITARY INFRASTRUCTURE
OF THE SUPREME COMMANDER'S MILITARY
HEADQUARTERS IN MOGILEV: AIR DEFENSE UNITS**

В статье исследуется вопрос противовоздушной обороны Ставки Верховного главнокомандующего в Могилеве.

Ключевые слова: Ставка Верховного главнокомандующего; император Николай II; Могилев; авиационный отряд; автомобильная полубатарея; поезд; вагон; платформа.

The article examines the issue of air defense of the Supreme Commander's military Headquarters in Mogilev.

Keywords: Supreme Commander's military Headquarters; Emperor Nicholas II; Mogilev city; aviation squad; car semi-battery; train; carriage; platform.

В ходе Первой мировой войны с августа 1915 г. город Могилев-губернский стал местом постоянной дислокации Ставки Верховного главнокомандующего действующей армией и флотом Российской империи. Данное обстоятельство вызвало необходимость проведения целой серии мероприятий, которые были осуществлены в Могилеве: эвакуация гражданских учреждений из всех зданий, необходимых для размещения и нормального функционирования управлений Ставки, организация бесперебойной и защищенной связи Штаба Ставки с фронтами и тылом, резервирование необходимого количества мест в городских гостиницах для проживания офицерского состава, обеспечение безопасных условий деятельности для особы Верховного главнокомандующего, чинов Штаба и управлений, охрана наиболее важных объектов инфраструктуры Ставки в городе и за его пределами. Меры безопасности были особенно усилены с конца августа 1915 г., когда в командование действующей армией вступил сам император Николай II. В Могилеве стали нести службу подразделения гвардейских кавалерийских и пехотных частей: Сводно-казачьего полка, Собственного Его Императорского Величества Конвоя, Сводного Его Величества пехотного

полка, Собственного Его Императорского Величества железнодорожного полка. В Могилеве был образован батальон для охраны Ставки Верховного Главнокомандующего, названный впоследствии Георгиевским, в который вошли офицеры и солдаты, отличившиеся на фронтах – кавалеры Ордена Святого Георгия и Георгиевского креста. Военное руководство не ограничилось вышеперечисленными мерами и продумало также систему противозвушной обороны.

Данная статья основана на материалах Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА) и Российского государственного исторического архива (РГИА) и имеет своей целью исследование организации защиты Ставки Верховного главнокомандующего в Могилеве от нападений противника с воздуха. В приводимых цитатах сохранена пунктуация оригинала, а орфография приводится в соответствии с современными правилами русского языка. Даты приводятся по юлианскому календарю.

В фондах РГВИА можно найти определенные сведения о прибытии в Могилев частей, на которые были возложены функции защиты неба над городом от воздухоплавательных средств противника. К примеру, в приказе по Штабу Верховного главнокомандующего № 84 от 13 ноября 1915 г. сообщается: «Пулеметную команду в составе 6 пулеметов, при 2 обер-офицерах и 94 нижних чинов, прибывшую для воздушной обороны Ставки Верховного Главнокомандующего, числить прибывшей 4 сего ноября» [1, л. 149]. Средства противозвушной обороны зданий, в которых располагались основные управления Штаба, зафиксированы на некоторых фотографиях того периода. На фотографии, сделанной в Могилеве в мае 1916 г., запечатлена площадка на крыше здания Управления генерал-квартирмейстера, на которой виднеется фигура военнослужащего и силуэт пулемета, направленного в сторону Днепра [2].

Однако в данной статье хотелось бы обратиться к наиболее боеспособным частям, обеспечивавшим защиту неба над Могилевом от воздухоплавательных средств противника, история которых берет свое начало весной 1915 г. 15 апреля 1915 г. приказом Верховного главнокомандующего великого князя Николая Николаевича № 277 была сформирована отдельная батарея для обороны императорской резиденции от воздухоплавательных аппаратов, а 22 мая приказом Верховного № 422 для той же цели – специальный авиационный отряд [3; 4]. Первоначальным местом их базирования были окрестности Царского Села, а предназначением – защита Александровского дворца, в котором пребывала августейшая семья.

Согласно прилагаемому к приказу № 277 временному штату батарея состояла из 8 орудий на неподвижных установках и 4 орудий, установленных на автомобилях, а личный состав насчитывал 12 офицеров и 285 нижних чинов [3]. На вооружении авиационного отряда на момент создания име-

лось 4 действующих и 4 запасных аэроплана, а личный состав насчитывал 5 офицеров и 63 нижних чина [4].

Запланированное на конец августа 1915 г. принятие Верховного командования действующей армией и флотом самим императором вызывало необходимость защиты высочайшей особы во время его пребывания в Ставке. Первые шаги в этом отношении были предприняты еще до момента, когда Николай II отправился в Могилев. В РГИА в фонде инспекции императорских поездов в деле № 740 хранится телеграмма от 20 августа 1915 г., в которой оговариваются условия переброски авиационного отряда в Ставку: «Для экстренной перевозки авиационного отряда, следующего [в] Могилев, назначается поезд № 49 по следующему расписанию: отправление из Царского Села 21 августа 5 ч. 5 м. дня [...] Витебск прибытие около 1 ч. дня 22 августа. Состав поезда: 2 вагона 1 кл., 3 вагона 3 кл., 23 платформы и 1 крытый [вагон]. Поезд обслужить товарными паровозами и принять меры [к] своевременному прибытию его в Витебск, имея ввиду необходимость срочного выполнения этой перевозки» [5, л. 160]. Однако 22 августа в инспекции императорских поездов была получена телеграмма следующего содержания: «На 4 версте соединительной кривой ... никакой погрузки авиационного отряда не производится и никаких нагруженных вагонов этого отряда на Сев-Западных дорогах не имеется» [5, л. 144].

В итоге авиационный отряд, который должен был двигаться в Могилев по тому же маршруту что и царские поезда, не смог прибыть в Ставку раньше императора, о чем говорит телеграмма от 25 августа. В ней сообщалось, что «опоздание прибытия в Витебск экстренного поезда от 21 августа [его] г[ода] с авиационным отрядом ... произошло по причине крайней загруженности передвижения на участке Дно-Витебск, занятого полностью воинскими поездами, каковых надо было к проходу литерных поездов чрезвычайной важности расставить по станциям таким образом, чтобы заблаговременно обеспечить вполне свободный проход литерным поездам». Далее приводится список станций и номера поездов, задержанных на них. Согласно нему, на отрезке Дно-Витебск было задержано 34 поезда, а в конце телеграммы указано: «Кроме того, на узловых станциях Дно, Новосокольники и Невель все пути были заняты стянутыми на эти станции поездами для обеспечения свободного пропуска литерных поездов чрезвычайной важности».

В нашем распоряжении нет достоверных документов относительно точного времени и обстоятельств переброски в Ставку техники и личного состава отдельной батареи или ее структурных подразделений. В приказе по Штабу Верховного главнокомандующего № 74 от 25 октября 1915 г. со ссылкой на высочайший приказ от 14 октября (утрачен еще во время революции) упоминается о назначении капитана Хростицкого «командующим отдельной батареей для обороны Царской Ставки, с переименованием в подполковники» [1, л. 139 об.]. Также отметим, что в конце мая 1

916 г. подразделение вернулось в Могилев после командировки на северный фронт, удостоившись высочайшего смотра, о чем свидетельствует запись в дневнике Николая II от 24 мая: «В 3 часа сделал смотр автомобильной полубатарее Отд[ельной] бат[ареи] для обороны Ставки и пулеметному взводу при ней. Части только что вернулись из-под Двинска» [6, с. 589].

В фондах РГИА хранится довольно необычное дело под заголовком «О поезде по обороне Царской Ставки в 1916 г.». При этом фактическое его содержание касается оборудования специального поезда, предназначенного для перевозки техники и личного состава автомобильной полубатареей отдельной батареи для обороны Царской Ставки, пулеметного взвода при ней и авиационного отряда. Первый документ дела датирован 5-м апреля 1916 г., когда дворцовый комендант В.Н. Воейков обратился к инспектору императорских поездов М. С. Ежову со следующим письмом: «Препровождая при сём списки всего входящего в состав поезда Охраны высочайших путешествий при поездках к Действующей Армии для распределения по вагонам, прошу ваше превосходительство, согласно данным мною указаниям, позаботиться оборудованием выше означенного поезда в составе нижеуказанном, в возможно скорейшем времени, причём обслуживание деталей приспособления сего поезда соответственно назначению предоставляется вам вести путём непосредственного соглашения с подполковником Хростицким и капитаном Павленко.

Все необходимые по оборудованию поезда расходы предположено отнести за счёт сумм, ассигнованных на артиллерийско-воздушную оборону.

Состав поезда: 35 вагонов, из них: 2 классных, 4 вагона IV класса, 25 платформ и 4 крытых вагона. Всего 74 оси.

В этом составе: общие – 2 классных вагона. Батарея артиллерийской обороны – 9 платформ, 2 вагона IV класса, 1 вагон крытый. Авиационный отряд – 16 платформ, 2 вагона IV класса, 3 вагона крытых. Итого 35 вагонов.

Свиты Его Величества генерал-майор Воейков» [7, л. 1].

Подполковник Хростицкий о составе полубатареей привёл следующие сведения: четыре 5-ти тонных автомобиля с орудиями, один 3-х тонный автомобиль с зарядными ящиками, два 3-х тонных автомобиля для прожектора и генераторов, один легковой автомобиль, грузовой 2-х тонный автомобиль для запасных частей, бензина и инструментов, один 3-х тонный автомобиль с кухней и две мотоциклетки с колясками. Для перевозки вышеуказанной техники предполагалось задействовать 9 железнодорожных платформ [7, л. 2]. Что касается личного состава, то при высочайших выездах из Царской Ставки императорские литерные поезда должны были сопровождать 4 офицера полубатареей (включая самого подполковника Хростицкого и начальника пулеметной команды) и 79 нижних чинов. Среди строевых нижних чинов, следовавших в особом поезде, насчитывалось 4 орудийных фейерверкера (по одному на орудие), 24 орудийных номера (по 6 на орудие), 2 раз-

ведчика-мотоциклиста, 11 шоферов, 15 нижних чинов пулеметной команды и др. [7, л. 3].

С авиационным отрядом капитана Павленко трудностей оказалось намного больше. В деле приведен лишь примерный подвижной состав авиационного отряда: 1 легкий и 3 грузовых автомобиля, 1 прожектор, 1 мастерская и 7 аппаратов [7, л. 4]. Автор справки действительный статский советник Рымарев сообщает дворцовому коменданту В.Н. Воейкову следующее: «Капитан Павленко сообщил при переговорах 5-го сего апреля, что ему предстоит перевооружение; аппараты идут из Франции, точных размеров их он еще не знает и посему списки входящего от авиации в состав поезда не будут пока весьма точны.

Просит оформить возможность получения кредита в 5000 руб., из коих 2000 руб. предположены на постройку приспособления для въезда на платформу и 3000 руб. он желает сохранить для других целей переоборудования, по перевооружении.

Инженер Эртель приступил к осуществлению оборудования поезда путем предварительных необходимых сношений по министерству путей сообщения». На подлинной справке дворцовым комендантом положена следующая резолюция: «Поступит возмещение от генерала Ронжина по предъявлении счетов от инспекции» [7, л. 5].

Сбор и оборудование подвижного состава было возложено на Николаевскую железную дорогу и Александровский сталелитейный завод [7, л. 6]. Уже 3 мая в инспекции императорских поездов была получена срочная телеграмма из управления Николаевской ж/д, в которой сообщалось, что необходимый для формирования поезда подвижной состав будет собран в мастерских к 6 мая [7, л. 7]. После этого началось переоборудование вагонов и платформ на Александровском заводе, занявшее несколько месяцев. В деле содержатся многочисленные технические документы: расчеты сходней для грузовиков, чертежи накатов для погрузки, планы классных вагонов, переписка по изготовлению клиньев для колес и др. Все это неоднократно уточнялось и дорабатывалось. В конечном итоге вся техническая документация была собрана в специальном альбоме чертежей поезда подвижного отряда артиллерийско-воздушной обороны Царской Ставки, один экземпляр которого был направлен в инспекцию императорских поездов, а второй – дворцовому коменданту В. Н. Воейкову [7, л. 35, 36].

29 августа 1916 г. Воейкову поступила телеграмма о готовности состава: «Оборудование поезда обороны закончено. Благоволите дать указание срокам подачи на Ставку» [7, л. 34]. Однако прошло больше месяца, прежде чем поезд отправился в Могилев. Согласно телеграмме инспектора императорских поездов Ежова от 3 октября отправлен состав из Петрограда Николаевского было запланировано вечером во вторник 4 октября 1916 г. При этом с поездом командировался агент Николаевской железной дороги для

его сдачи в Могилеве [7, л. 37]. Перейдя на Московско-Виндаво-Рыбинскую железную дорогу, экстренный поезд № 207 в составе 35 вагонов и 74 осей отправился из Петрограда в тот же день в 23 ч. 10 м. Состав обслуживался двумя товарными паровозами, имеющими автоматический тормоз. Согласно расписанию, его прибытие в Витебск состоялось 5 октября в 7 ч. 40 м. вечера, а в Ставку поезд артиллерийской обороны прибыл в 2 часа ночи 6 октября 1916 г. [7, л. 39, 40, 43]. Отметим, что состав следовал из Петрограда в Могилев порожним, это указано сразу в нескольких телеграммах [7, л. 38, 43]. Данное обстоятельство имеет довольно простое и логичное объяснение – личный состав и техника отдельной полубатарей и авиационного отряда в это время несли службу в Ставке. По прибытии в Могилев вагоны поезда были приписаны к парку Риго-Орловской железной дороги, а классным вагонам были назначены проводники [7, л. 47].

Таким образом, исходя из вышеизложенных фактов, можно сделать определенные выводы. Оборона Ставки Верховного главнокомандующего в Могилеве от воздушных нападений была организована на самом высоком уровне. Охрану неба от воздухоплавательных средств противника несли подразделения со стационарно установленными артиллерийскими орудиями и пулеметами, а также подразделения, укомплектованные автомобильной, мотоциклетной техникой и боевыми аэропланами. Однако в рассматриваемый период противник так и не появился в небе над Могилевом.

Название подробно изученного архивного дела из РГИА не совсем верно отражает его содержание. Указанный железнодорожный состав не применялся для обороны Ставки от воздушных нападений противника. Причиной формирования данного поезда являлось стремление иметь в Могилеве «стоящий под парами» состав для оперативного перемещения подвижного отряда артиллерийско-воздушной обороны Царской Ставки в случае возникновения острой необходимости в этом. В 1915 г. средства защиты от воздухоплавательных средств противника в Могилев доставлялись в результате различных распоряжений должностных лиц императорского двора и инспекции императорских поездов. При этом не всегда была гарантирована четкая организация предоставления подвижного состава для погрузки техники, а также своевременное прибытие поезда. Опоздание в Ставку авиационного отряда служит тому подтверждением.

Оба подразделения несли охрану рубежей Ставки из мест своей постоянной дислокации (в данном случае на 1916 г.). Аэропланы авиационного отряда, например, в это время базировались в окрестностях Могилева – на хуторе Краснополье. Для своевременного оповещения о воздушном нападении в места дислокации частей противоздушной обороны была проведена телефонная связь [8, с. 7, 9, 40, 42].

Задействовать данный состав для защиты литерных поездов от воздушного нападения в пути было практически невозможно. Главным препят-

ствием для этого была организация движения по железным дорогам. Даже два литерных поезда («собственный» – «А» и «свитский» – «Б») ходили с часовой разницей, на значительном расстоянии друг от друга для обеспечения безопасных интервалов. Более того, аэропланы в походном положении, погруженные на платформы, просто не смогли бы взлететь с движущегося поезда.

Более точное название для данного состава дал дворцовый комендант В. Н. Воейков – «поезд Охраны высочайших путешествий при поездках к Действующей Армии». Организация несения боевой службы данных подразделений в местах пребывания императора и Верховного главнокомандующего могла бы вызвать необходимость периодической смены мест их дислокации, а значит постоянного следования перед литерными поездами. В таком случае в дни Февральской революции поезд с техникой и личным составом автомобильной полубатарей и пулеметного взвода мог выполнить не только функции разведки текущей обстановки на участке пути Бологое-Тосно, но и, в случае необходимости, стать ударным кулаком для обеспечения проезда императора в Царское Село. После получения неподтвержденных и непроверенных сведений о занятии революционными войсками станции Любань, лицам свиты ночью 1 марта 1917 г. удалось организовать ночной разворот литерных поездов на станции Малая Вишера. Поезд «Литера А», который должен был прибыть к платформе императорского павильона в Царском Селе 1 марта в 6.00 утра [9, л. 4], впервые отклонился от намеченного расписания и начал свое движение на Бологое-Дно-Псков, где и произошли решающие события Февральской революции.

К сожалению, после комплектования данного поезда дальнейшая его судьба в деле не освещена. С момента приписки к Риги-Орловской железной дороге он перестал находиться в ведении инспекции императорских поездов. Поэтому точно установить его местоположение в дни Февральской революции довольно затруднительно. В исследованных описях фондов РГИА и опубликованных источниках сведений о передвижениях данного поезда в критические дни 28 февраля – 2 марта 1917 г. обнаружить не удалось. Вполне вероятно, что подразделения артиллерийско-воздушной обороны продолжали нести боевую службу в Ставке, а железнодорожный состав находился на запасных путях станции Могилев.

Список использованных источников

1. Российский государственный военно-исторический архив (далее – РГВИА). – Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1652.
2. Российский государственный архив кинофотодокументов. – Ал. 262. Сн. 23.
3. РГВИА. – Ф. 2003. Оп. 1. Д. 3.
4. РГВИА. – Ф. 2003. Оп. 1. Д. 4.

5. Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). – Ф. 237. Оп. 1. Д. 740.
6. Дневники императора Николая II / под ред. К. Ф. Шацилло. – М.: Орбита, 1991. – 736 с.
7. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 789.
8. Справочник для абонентов телефонной сети Штаба Верховного Главнокомандующего. – Могилев: Тип. Штаба Верховного Главнокомандующего, 1916. – 102 с.
9. РГИА. – Ф. 237. Оп. 1. Д. 815.

(Дата подачи: 21.02.2022 г.)

A. P. Raюk
ТАА «БурВодСець», Мінск

A. Rayuk
BurVodSet LLC, Minsk

УДК 94(476) «1905/1908»

ЭВАЛЮЦЫЯ ПРАСТОРАВЫХ МЕЖ «КРАЯ» У ПАЛІТЫЧНЫХ ПРАГРАМАХ КРАЁЎЦАЎ- КАНСЕРВАТАРАЎ БЕЛАРУСІ І ЛІТВЫ Ў 1905–1908 ГГ.

THE EVOLUTION OF THE SPATIAL BOUNDARIES OF THE «COUNTRY» IN THE POLITICAL PROGRAMS OF THE CONSERVATIVE KRAJOWCY OF BELARUS AND LITHUANIA IN 1905–1908

У артыкуле высвятляецца, як недаацэнка інтарэсаў праваслаўнага насельніцтва левабярэжнай Украіны і пазіцыя краёўцаў-дэмакратаў паўплывалі на звужэнне пачатковых прасторавых меж «края» у палітычных праграмах краёўцаў-кансерватараў Беларусі і Літвы ў 1905–1908 гг.

Ключавыя словы: краёвасць; беларускі палітычны кансерватызм; палітычная гісторыя Беларусі; Краёвая партыя Літвы і Беларусі; Эдвард Вайніловіч; Дзяржаўная Дума Расійскай Імперыі.

The article reveals how the underestimation of the interests of the Orthodox population of Left-Bank Ukraine and the position of the Democratic Krajowcy influenced the narrowing of the initial spatial boundaries of the «country» in the political programs of the conservative Krajowcy of Belarus and Lithuania in 1905–1908.

Keywords: the Krajowcy; Belarusian political conservatism; political history of Belarus; Regional Party of Lithuania and Belarus; Edward Voinilovich; the State Duma of the Russian Empire.

Рух краёўцаў займае вялікі адрэзак часу ў гісторыі Беларусі – з 1905 г., калі «краёўцы» пачалі адкрыта публікаваць свае палітычныя пра-