

*В. Рыкачевъ.*

---

# Железные дороги - новый родъ оружія противъ непріятеля.

## **Очерки военно-желѣзнодорожнаго дѣла.**

(Опытъ характеристики современнаго положенія военно-желѣзнодорожнаго вопроса).

**Г.ХАРБИНЪ  
1909.**

## ЗАМЪЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Строк			Напечатано.	Слѣдуетъ
Сверху	Снизу.			
8	—	1	батаілоны	батаілоны
20	4	—	—	закрѣть скобки
"	9	—	порядкъ	порядка
24	4	—	естественными	естественными
25	2	—	.	,
"	—	7	.	,
29	8	—	,	;
"	1	1	коммукаціонныхъ	коммуникаціонныхъ
36	—	4	едииственномъ	единственномъ
39	8	—	агентами,	агентами, а
47	—	11	на значеніе	, назначеніе
53	—	11	решительнотью	решительностью
56	4	—	научасткъ	на участка
64	4	—	эвакуаціи	эвакуаціи.
65	1 и 2	—	какъ я указано	какъ указано
68	11 и 12	—	грузоподъемность	грузоподъемность.
76	10	—	машинистъ	машинистомъ
78	10	—	станція на-	станція, на
80	—	9 и 10	посученіи	получении

Строка		Напечатано.	Слѣдуетъ.	
	Сверху	Снизу.		
84	—	11	силія	у силія
"	—	12	ить	нить
85	5	—	мосьт Вафангоу	мост у Вафангоу
"	—	8	в орваннаго	взорваннаго
88	13	—	нер вномъ	неравномъ
89	4	—	даже	даже печальной
104	—	1	какой	какъ
105	2	—	разбр санн -	разбросанно—
108	—	8	п дготовка	подготовка
115	10	—	incodnita	incognita,
"	—	2	действующей	соответствующей
129	—	1	ачата	начата
132	—	5	Китайской	Китайской
134	—	12	Тазсмотримъ	Разсмотримъ
135	14	—	юга	съ юга
138	6	—	Чтоже	Что же
"	7	—	возражденія	возрожденія
"	7	—	было	былого
"	15	—	все	все же
"	—	1	Сычьжоу	Ычьжоу
140	4	—	25,241	25.241
"	4	—	ви	изъ нихъ
143	—	1	, по	, а по
"	—	1	Кн-	Ки-

### **Значеніе желѣзныхъ дорогъ въ военное время. Желѣзнодорожныя войска.**

Военныя дѣйствія могутъ быть двухъ родовъ: наступательныя и оборонительныя.

Успѣхъ въ обоихъ случаяхъ, помимо выполненія условій стратегій и тактики, зависитъ главнымъ образомъ отъ численнаго перевеса въ воинскихъ силахъ.

Следовательно, для успѣха какой бы то ни было войны требуется прежде всего перебросить изъ центра государства къ непріятельской границѣ въ наикратчайшій срокъ наибольшее число войскъ съ цѣлью сразу же получить численный перевѣсъ надъ силами непріятели. Вопросъ этотъ, такъ или иначе, разрешается государственной Сѣтью путей сообщенія,—желѣзнодорожными, грунтовыми и водными путями.

Изъ всѣхъ родовъ путей сообщенія наиболѣе могущественными: въ военномъ отношеніи являются желѣзные дороги; но вмѣстѣ съ тѣмъ боевой опытъ указалъ, что онѣ - самыя хрупкія и уязвимыя изъ путей, и должны быть особенно тщательно оберегаемы, такъ какъ отъ обезпеченности ихъ отъ непріятельскихъ покушеній, а следовательно отъ непрерывности движенія, зависитъ безопасность армій, какъ въ смыслѣ быстрого сосредоточенія войскъ въ данный моментъ на извѣстномъ пунктѣ, такъ же въ отношенія снабженія армій всѣми видами довольствія.

Черезъ исторію англо-бурской войны красной нитью проходитъ борьба обеихъ воюющихъ сторонъ за желѣзные дороги. Значеніе желѣзныхъ дорогъ для англичанъ было настолько велико, что, овладевъ наконецъ всю сѣтью желѣзныхъ дорогъ къ концу перваго года войны, они должны были привлечь для ея охраны всю свою 250-ти тысячную армію.

Характернымъ отличіемъ русско-японской войны отъ войнъ прошлаго столѣтія является столкновеніе миллионныхъ армій, обширнейшая по про-

тяженію позицій и длиннѣйшія коммуникаціоннія лінії. При такихъ условіяхъ бой долженъ былъ идти прежде всего за обладаніе желѣзной дорогой и другими путями сообщенія. Такъ въ действительности и было.

Милліонныя армія, во время не подкрепенная и не снабженная необходимымъ довольствіемъ, — безоружна.

Въ этомъ смыслѣ желѣзную дорогу вадо разсматривать какъ орудіе войны і акъ новый и притомъ незамѣнимый родъ оружія противъ непріятели.

Поэтому и въ будущемъ, во время новыхъ войн, бой будетъ прежде всего направленъ на овладаніе жѣлезной дорогой, и новый родъ оружія обратится къ выгодѣ и успѣху той стороны, которая сумѣетъ использовать его наилучшимъ образомъ.

Исключительное значеніе желѣзныхъ дорогъ во время войны вызвало необходимость въ сформированіи спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ войскъ и выдвинуло вопросъ объ устройстве тыла арміи и военныхъ сообщеніяхъ.

Назначеніе желѣзнодорожныхъ войскъ въ мирное время—содержаніе въ боевой готовности для наступле-

нія и обороны дорогъ, пролегающихъ по границамъ государства, на возможномъ театрѣ будущей войны. Назначеніе этихъ войскъ въ военное время—эксплоатація желѣзныхъ дорогъ и желѣзнодорожное строительство въ ближайшемъ тылу армій, въ сферѣ вліянія противника и въ непосредственномъ **съ** нимъ соприкосновеніи. Слѣдовательно, въ сферу деятельности этихъ войскъ должна войти между прочимъ, постройка ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ, хотя бы временнаго типа, при облегченныхъ, условіяхъ производства работъ и постройка желѣзныхъ дорогъ полевыхъ, переносныхъ. Роль первыхъ безусловно стратегическая, будь та развитіе или возстановленіе существующихъ линій, своихъ или непріятельскихъ, или постройка вѣтокъ въ обходъ крѣпостей—заставъ или разрушенныхъ крупныхъ искусственныхъ сооружений; роль вторыхъ по преимуществу тактическая.

Какъ указаго выше, успѣхъ войны зависитъ въ настоящее время отъ рациональнаго использованія для перевозки войскъ и грузовъ всѣхъ наличныхъ путей сообщения государства.

Чтобы доставить миллионныя арміи на позиціи въ кратчайшій срокъ и снабдить ихъ необходимымъ довольствіемъ, потребуется не только развитіе существующихъ желѣзныхъ дорогъ и установленіе на нихъ наивысшаго напряженія провозоспособности, но и придется использовать въ самыхъ широкихъ размѣрахъ грунтовыя и водяныя пути сообщенія государства.

Поэтому при обсужденіи военно-желѣзнодорожной организаціи, казалось бы, желательно не придавать ей односторонняго назначенія, такъ какъ дѣятельность ея тѣсно связана со всѣми путями сообщенія, ведущими къ цѣли, указанной главнокомандующимъ арміи, и должна быть объединена однимъ общимъ руководствомъ.

Можно предположить, что железнодорожный войска будущаго времени получатъ названіе—войска путей сообщенія и въ составъ ихъ войдутъ железнодорожныя эксплуатаціонныя баталіоны мѣстнаго и общаго назначенія, пол е в ы е железнодорожныя баталіоны, автомобильный, рѣчныя, этапныя, разгрузоч-



ныя и другія команды и парки.\*)  
Въ виду современнаго громаднаго вротяженія рельсовой сѣти въ государствахъ Европы и значенія всей этой сѣти, или по крайней мѣрѣ большей ея части, во время войны, въ связи съ вопросомъ объ организаціи и дѣятельности желѣзнодорожныхъ войскъ стоитъ вопросъ о милитаризаціи путей сообщенія.

Вопросы эти насколько существенны, настолько и обширны. Ихъ значеніе и взаимную связь легче всего уяснить, обращаясь къ исторіи и къ сравненію съ положеніемъ этихъ вопросовъ въ иностранныхъ государствахъ.



\*) Въ Германіи въ организацію путей сообщенія съ военными цѣлями включены телеграфные батальоны и воздухоплавательные парки.

### **Краткій исторический очеркъ развитія военно-желѣзнодорожнаго дѣла.**

Военно-желѣзнодорожное дѣло получило примѣненіе впервые въ Америкѣ, во время войны федералистовъ (южанъ) съ уніонистами (сѣверянами) въ 1862 году. Американское союзное правительство организовало два желѣзнодорожныхъ корпуса: строительный и эксплуатационный. Корпуса эти состояли изъ директоровъ желѣзныхъ дорогъ, гражданскихъ инженеровъ, служащихъ на дорогѣ и рабочихъ; директивы они получали изъ армій, подчинялись военной дисциплинѣ и судились военнымъ судомъ.

Работа ихъ выразилась въ постройкѣ довольно значительныхъ желѣзнодорожныхъ линій, уложенныхъ настолько быстро и удачно, что желѣзная дорога въ то время сыграла не только стратегическую роль громад-

ной важности, но и приобрѣла тактическое значеніе.

Въ первомъ же генеральномъ сраженіи при Буль-Рунѣ съверяне, считая себя разбитыми, уже готовились къ отступленію; но внезапное появленіе генерала Джонсона съ 14-ю тысячами человѣкъ свѣжихъ войскъ, прибывшихъ по желѣзной дорогѣ, выстроенной съ баснословной быстротой, вызвало поспѣшное отступленіе, а затѣмъ и бѣгство южанъ.

Для чуткой Европы подобный фактъ не могъ пройти незамѣченнымъ, и вотъ съ 1866 года началась военно-желѣзнодорожная дѣятельность на Западѣ.

Въ Германіи, Франціи и Австріи первоначально стали формировать желѣзнодорожныя отдѣленія изъ гражданскихъ инженеровъ съ частными же рабочими, съ придачею имъ піонеровъ и минеровъ изъ саперныхъ частей; но черезъ 10 лѣтъ пришли къ убѣжденію, что принятый порядокъ формированія не удовлетворяетъ своему назначенію, вслѣдствіе соединенія военного и гражданского элементовъ и происходяаго отсюда недостатка единомыслія. Исходомъ явилось сфор-

мирозаніе желѣзно-дорожныхъ батальоновъ.

Послѣдовательныя фазы развѣтія военно-желѣзнодорожнаго дѣла въ первомъ его періодѣ имѣють значительней интересъ, такъ какъ, не смотря на отдаленность этого прошлаго, ошибки его повторяются и сейчасъ.

Съ другой стороны, преобразованія и совершенствованія съ цѣлью устраненія этихъ ошибокъ были во всѣхъ западно-европейскихъ государствахъ болѣе или менѣе одинаковы, съ тою лишь разницей, что одно государство опережало другое или отставало отъ него.

Я полагаю, что смыслъ и значеніе моего очерка не пострадаютъ, если при обзорѣниі первого періода исторіи военно-желѣзнодорожнаго дѣла я разберу его по отношенію къ Россіи. Это будетъ намъ ближе и кромѣ того надо принять во вниманіе, что всѣ начала и преобразованія были нами заимствованы у нашихъ западныхъ сосѣдей, съ тою лишь разницей, что какъ и всегда, мы значительно запаздывали съ реформами.

Военно-желѣзно-дорожное дѣло возникло въ Россіи въ 1870 году, когда

были организованы желѣзно-дорожные команды. Задача ихъ въ мирное время заключалась въ приготовленій изъ нижнихъ чиновъ спеціалистовъ для сформированія изъ етихъ во время войны желѣзно-дорожныхъ частей.

Нижніе чины выдѣлялись изъ состава армій и командировались для изученія специальности на желѣзныя дороги на два года собираясь въ отдѣльныя команды, подчиненный завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ. Вмѣстѣ съ ними, для изученія службы, командировались штабъ и оберъ-офицеры всѣхъ родовъ оружія.

Нижніе чины желѣзнодорожныхъ командъ для изученія службы занимали на дорогѣ различныя должности и числились въ качествѣ состоящихъ по дольному найму. Содержаніе они получали отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, на которыхъ вмѣстѣ съ тѣмъ всецѣло лежала забота объ обученіи ихъ желѣзнодорожному дѣлу.

Въ военное время команды развертывались въ баталіоны съ добавленіемъ необходимыхъ техническихъ силъ изъ гражданскаго элемента.

Казалось бы, что проще и эконо-

мичнѣ указанной организаціи трудно было бы придумать. Стоило только военному вѣдомству выдѣлить изъ войскъ нѣсколько тысячъ солдатъ, командировать ихъ для обученія на дороги, и въ запасъ арміи должны были поступить практически изучившіе дѣло желѣзнодорожники.

Однако, время выяснило много слабыхъ сторонъ этой организаціи, а именно:

1) Нижніе чины съ объявленіемъ мобилизаціи покидали желѣзную дорогу, т. е. ослабляли ея составъ въ моментъ наивысшей напряженной ея дѣятельности.

2) Хозяйственную часть командъ, раскинутыхъ по линіи на большое прртяженіе, вести было крайне трудно.

Недостатокъ этотъ существуетъ и теперь въ баталіонахъ мѣстнаго значенія, но въ большей или меньшей степени онъ будетъ сопровождать всякую организацію, такъ какъ присуць вообще желѣзнодорожной службѣ.

3) Люди состояли въ распоряженіи лицъ, не заинтересованныхъ въ дѣлѣ ихъ обученія по спеціальности и потому державшихъ чиновъ команду

как элемент пришлый и случайный, на низших должностях. Иначе говоря, администрация дорогъ смотрѣда на присылаемыхъ нижнихъ чиновъ только какъ на рабочую силу.

Подобное отношеніе наблюдается и теперь. Нужно имѣть сильно развитое чувство гражданскаго долга, чтобы явиться учителемъ или помощникомъ въ изученіи специальности исключительно ради идеи, имѣющей государственное значеніе.

Что же касается взгляда на нижнихъ чановъ, какъ на рабочую силу совмѣстно съ нежеланіемъ выпускать ихъ на высшія должности, то это также было вполнѣ естественно: не было никакого разчета выпускать случайный элементъ на высшія техническія должности въ ущербъ постоянному составу служащихъ, не имѣя гарантій, что должности эти будутъ своевременно замѣщены изъ состава командъ.

4) Не было системы въ обученіи. Оказывалось, напримѣръ, что при сборѣ команды, всѣ люди или большая ихъ часть изучили одну и ту же специальность. Такой же случайный

характеръ имѣли составъ и специальная подготовка офицеровъ.

б) Расчетъ на соединеніе воинскихъ познаній и дисциплины съ изученіемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ одно гармоническое цѣлое не оправдался, что проявилось тотчасъ же по сформировали перваго у насъ желѣзнодорожнаго баталіона: нижніе чины въ отношеніи специальности проявили вышеуказанные недостатки, а въ отношеніи всенвомъ представились распущенной, позабывшей дисциплину толпой.

Первый желѣзнодорожный баталіонъ былъ сформировавъ въ Россіи изъ желѣзнодорожныхъ вомандъ передъ русско-турецкой войной, въ 1876 году а въ слѣдующіе два года было сформировано еще три баталіона.

Желѣзнодорожные баталіоны во время этой войны имѣли роты строительный, эксплуатаціонный, службы подвижнаго состава и тяги. Составъ баталіона былъ слѣдующій:

Офицеровъ.....	25 чел.
Инженеровъ путей сообщенія	14
Техниковъ.....	4
Телеграфныхъ чиновниковъ .....	2



Класныхъ чиновниковъ по службѣ эксплуатаціи ... ..	5
Делопроизводителей по хо- зяйственной части.....	1
Врачей.....	2
Нижнихъ чиновъ .....	1170

Такимъ образомъ на 25 чел. офицеровъ въ баталіонѣ приходилась такое же число ивженеровъ, техниковъ и чиновниковъ, что сказалось прежде всего тѣмъ, что вся техническая сторона перешла въ ихъ руки. Офицерскому составу оставалось только выполнять обязанности по снабженію нижнихъ чиновъ положенными довольствіемъ, по своевременной высылкѣ ихъ на ленію и по приведенію въ исполненіе наложенныхъ взысканій. Въ отношеніи дясциплинарныхъ правъ въ одномъ и томъ же баталіонѣ получилось 3 лица, облеченныя властью полковыхъ командировъ, и 7 лицъ съ властью командира баталіона.

Централизація власти—основной принципъ военной службы. Въ указанномъ же положеніи, кромѣ раздѣленія власти между многими лицами, ненормальность службы заключалась еще въ томъ, что нижніе чины въ

не военнымъ. Принципъ.-начальникъ—руководитель и учитель на елужбѣ и на работѣ, во время мира и на войнѣ—по отношенію къ нижнимъ чинамъ не былъ соблюденъ, и желѣзно-дорожные баталіоны указвннаго состава не представляли собоювъ военномъ смыслѣ единаго цѣлаго,или, иначе говоря, не представляли тактической единицы, сплоченной и объединенной, способной сохранять цѣлость своей организаціи, а, значить, и силу, при всѣхъ случайностяхъ войны.

И дѣйствительно: дѣятельность этихъ баталіоновъ ознаменовалась цѣлымъ рядомъ крупныхъ пререканій и недоразумѣній между начальствующими лицами, послужившимъ основаніемъ къ повелѣнію главнокомандующаго, коимъ права инженеровъ и офицеровъ по отношенію къ нижнимъ чинамъ и другъ къ другу были упорядочены.

Убѣдившись въ несоотвѣтствіи задачамъ военеаго времени желѣзно-дорожныхъ командъ и формируемыхъ изъ нихъ съ объяв леніемъ мобилизаціи баталіоновъ, наше военное вѣдомство, по примѣру западно-европейскихъ государству рѣшило обратиться къ организаціи постоянныхъ жезно-

дорожныхъ баталіоновъ.

Въ 1885 году положеніемъ военного совѣта было постановлено ввести въ видѣ опыта новые штаты желѣзно-дорожныхъ баталіоновъ и сформировать желѣзно-дорожныя бригады. При введеніи новыхъ штатовъ было признано необходимымъ поставить желѣзно-дорожныя части въ такой условія службы, которыя давали бы возможность осуществить идею всестороннего ихъ спеціального образованія, какъ теоретическаго, такъ и практическаго.

Не вдаваясь въ подробности, можно сказать, что къ началу русско-японской войны мы имѣли двоякій опытъ 1) Желѣзно-дорожные баталіоны общаго назначенія, изучающіе и несущіе службу на особо-устроенныхъ полигонахъ (напр., въ Барановичахъ), и примѣняющіе свои познанія на практикѣ во время комавдировокъ на дороги общественнаго пользованія. Баталіоны эти съ началомъ военныхъ дѣйствій отправляются для эксплуатаціи головы магистрали въ непосредственномъ соприкосновеніи съ неприятелемъ. 2) Баталіоны мѣстнаго назначенія, формируемые изъ новобранцевъ—спеціалистовъ желѣзно-до-

служить не только для: военных перевозок, но открыта и для общественного пользования, т. е. перевозить пассажиров и частные грузы. Поэтому германскія желѣзнодорожныя войска имѣють возможность на этой дорогѣ изучить въ полномъ сбѣемѣ всѣ желѣзнодорожныя службы, не исключая и коммерческой, неся въ то же время полную отвѣтственность за правильную и срочную эксплуатацію этой дороги.

При такихъ условіяхъ обученіе превращается уже въ отвѣтственную службу, и потому можетъ принести наилучшіе результаты.

Исторія этой дороги въ краткихъ чертахъ слѣдующая: въ ноябрѣ 1871 г. прусское военное министерство рѣшило перенести стрѣльбище артиллерійской испытательной комиссіи изъ Тегеля подальше отъ Берлина, соединить его со столицей желѣзной дорогой и для *практики въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ* привлечь на эту постройку прусскій желѣзнодорожный баталіонъ; причемъ вѣтка должна была быть длиною около 9-ти верстъ.

Въ докладной запискѣ, поданной начальнику главнаго штаба-гевераль-

фельдмаршалу графу Мольтке, командиръ желѣзнодорожнаго баталіона указывалъ что хотя постройка вѣтки отъ стрѣльбища до станцій Trebbin и дала бы желѣзнодорожному баталіону практику по постройкѣ желѣзной дороги, но что баталіонъ, вслѣдствіе *незначительнаго протяженія этой вѣтки*, не получилъ бы достаточно обширнаго учебнаго полигона и не могъ бы вполнѣ основательно ознакомиться со службою движенія. Крѣмъ того, при такомъ рѣшеніи вопроса, артиллерійской испытательной комиссіи пришлось бы платить за перевозку своихъ грузовъ отъ Берлина до ст. Trebbin желѣзной дорогѣ Berlin-Anhalter, что конечно требовало отъ военнаго министерства значительныхъ расходовъ. Поэтому являлось болѣе цѣлесообразнымъ соединить стрѣльбище съ Берлиномъ отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, предоставивъ постройку и эксплуатацію его желѣзнодорожному баталіону.

Обсуждая предложеніе подполковника Шульца, военное министерство, между прочимъ, высказало предположеніе, что можно бы было всецѣло предоставить желѣзнодорожному баталіону постройку и эксплуатацію же-

лѣзной дороги на болѣе значительномъ протяженіи при сравнительно небольшихъ затратахъ, если бы общество желѣзной дороги Берлинъ-Дрезденъ передало баталіону эксплуатацію одного изъ своихъ путей съ потребнымъ келичествомъ подвижного состава или въ крайности—эксплуатацію нѣкоторыхъ поѣздовъ. Подполковникъ Шульцъ высказался однако противъ такого соглашенія, указывая на то, что оно, не давая экономическихъ выгодъ, требовало *смѣшаннаго состава желѣзнодорожныхъ служащихъ*, частью отъ баталіона с частью отъ Общества, что конечно имѣло бы послѣдствіемъ постоянныя недоразумѣнія.

Предложенное подполковникомъ Шульцомъ рѣшеніе вопроса о военной желѣзной дорогѣ было признано военнымъ министерствомъ „наиболѣе отвѣчающимъ учебнымъ цѣлямъ желѣзнодорожнаго баталіона и выгоднымъ для интересовъ военнаго вѣдомстве въ отношевіи пользованія стрѣльбецемъ". Испрашивая кредитъ на постройку, военное министерство, между прочимъ, мотивировало его слѣдующимъ образомъ: „Соединительный желѣзнодорожный путь въ данномъ

случаѣ нужень не только для артиллерійской опытной стрельбы, но и въ особенности для желѣзнодорожнаго баталіона, для котораго самостоятельная и *полная эксплуатация дороги на значительномъ протяженіи составляетъ жизненную необходимость*. Желѣзную дорогу предположно было построить по типу дорогъ второстепеннаго назначеній съ легкими рельсами для движенія поѣздовъ малой скорости.

Въ виду заявленій начальника Главнаго штаба, что для усиленія движенія по военной желѣзной дорогѣ вообще было бы желательно открыть участокъ Цоссень—Стрѣльбище, такъ же и для *общественнаго пользованья* т.-е. допустить на немъ перевозку пассажировъ и частныхъ грузовъ,—военное министерство вошло по этому поводу въ сношеніе съ министерствомъ торговли и общественныхъ работъ, и получило на это согласіе министерства.

15 октября 1900 г. исполнилось 25 лѣтъ со дня отправленія по прусской военной желѣзной дорогѣ перваго поѣзда. Въ теченіи четверти вѣка своего существованія, дорога изъ скромной второстепенной линіи превратилась въ большую магистраль. Вмѣсто

одного товаро пассажирскаго поѣзда, которымъ въ первое время существованія дороги ограничивалась ея эксплуатация, въ настоящее время въ движеніи находятся 6—7 паръ поѣздовъ.

Скорость движенія, не превышавшая сначала 45 кил. въ часъ, благодаря улучшенію пути и подвижнаго состава, доведена до 90 кил. въ часъ. Простая, неудовлетворительная устройства сигнализация замѣнена новѣйшей, совершенной. Подвижной составѣ» улучшался непрерывно по мѣрѣ развитія техники этого дѣла.

Въ настоящее время прусская военная желѣзная дорога не только выполняетъ свое первоначальное назначеніе, т.е. подготавливаетъ личный составъ, необходимый для эксплуатации дорогъ въ случаѣ войны, но сверхъ того создала для края, лежавшаго въ сторонѣ отъ желѣзнодорожныхъ линій, магистраль, по которой природныя богатства страны, оставшіяся неразработанными, потекли на мировой рынокъ: кирпичъ, гипсъ и строевой лѣсъ составляютъ главные предметы вывоза.

„Какъ теперь, такъ и въ будущемъ прусская военная дорога" говоритъ



въ своей брошюрѣ капитанъ фонъ-Хилле, «не побоится сравненія со всякою другою, такъ какъ при своемъ дальнѣйшемъ развитіи она будетъ руководствоваться завѣтомъ своего вѣнценоснаго вождя:

*<Впередъ на встѣхъ парахъ>*

Обратимся теперь къ Россіи.

По возвращеніи съ Русско-Турецкой войны жедѣзнодорожные баталіоны не были поставлены на эксалоатацію дорогъ за исключеніемъ 1-го баталіона (Петербургъ, Гатчино, Царское Село; остальные три баталіона за все время ихъ существованія не имѣли постоянной практики и только отдѣльными ротами и командами высылались для этой цѣли, а именно: въ 1883 г.—на постройку Жабинско-Пинской жел. дороги, въ 1890 г.—Киверцы-Луцкъ, въ 1891 г.—на Кроншгадскую жел. дорогу, въ 1892 г.—на дорогу къ Охтенскимъ пороховымъ складамъ, 1893—94г.г.—Орано-Олитскую ж. д., въ 1900 г., во время китайскихъ безпорядковъ, 2-й баталіонъ былъ командированъ на постройку Ононо-Китайской вѣтви Забайкальской жел. дороги.

Все перечисленныя командировки за 25 лѣтъ существованья баталіоновъ не

могли считаться достаточными для: правильного практического обучения чиновъ по специальности. Сознавалась крайняя необходимость имѣть въ распоряжение военного вѣдомства одну какую – нибудь желѣзнодорожную линію, находящуюся въ Европейской Россіи, съ тѣмъ, чтобы на ней желѣзнодорожные баталіоны могли бы самостоятельно обучаться желѣзнодорожному дѣлу на дѣйствительной практикѣ и систематически, по примѣру западныхъ государствъ\*).

Исходомъ явилась постройка Ковель-Владимірѣ-Волынской желѣзной дороги, протяжечіемъ 54 версты, при чемъ, согласно Высочайше утвержденнаго проекта, линія будетъ постепенно продолжаться до Пинска (200 вер.).

Во главѣ этой многообъщающей военно-жалѣзнодорожному міру постройки были поставлены военные инженеры; для техническаго же надзора и выполнения строительныхъ работъ были командированы офицеры и

\*) Во Франціи желѣзнодорожными войсками совершенно самостоятельно эксплуатируется ж. д. линія Chartres-Orleans протяж. до 80 километр., въ Германіи – линія Берлинъ-Ютерборгъ, протяж 70 кил., въ Австріи – военный дороги Дуберлинъ-Баньялуку и Бродь-Сараево.

нижніе чины жѣлѣзнодорожныхъ баталіоновъ.

Въ іюнѣ 1905 года было обнародовано Высочайшее повеленіе объ отчужденіи земель и въ томъ же году были начаты работы и уложены первые версты. Съ наступленіемъ зимы работы прекратились и затѣмъ весной была произведена укладка остальныхъ верстъ до Шадиміра Вольнскаго, станція котораго была открыта для движенія 15 іюля 1906 года. Всѣ работы по укладкѣ пути были закончены въ 1907-мъ году.

Крупныя работы, какъ то: земляныя, постройка искусственныхъ и гражданскихъ сооружений и устройство водоснабженія,— были сданы съ подряда и произведены вольнонаемными рабочими подъ непосредственнымъ техническимъ надзоромъ чиновъ ж. д. б-новъ. Остальныя работы: устройство телеграфа, укладка верхняго строенія и другія мелкія работы: а также обслуживаніе временнаго движенія,— были произведены, въ видахъ практики, чинами ж. д. б-новъ.

Вновь построенная дорога находится въ вѣдѣніи Военнаго Министерства и эксплуатация ея произво-

дится подъ главнымъ руководствомъ Н-ка Генеральнаго Штаба и непосредственно подчиняется управленію военныхъ сообщеній. Дорога открыта для общаго пользованія и, въ видахъ практическая обученія, эксплуатируется исключительно чинами желѣзнодорожныхъ б-новъ.

Въ виду такого особаго назначенія, въ штатъ дороги включень постоянный штатъ офицерскихъ и классныхъ чиновъ, предназначенныхъ для эксплуатаціи, а для практическая обученія желѣзнодорожныхъ части командируются посмѣнно срокомъ на годъ. Всдѣдствіе не значительная протяженія построенная участка дороги, въ настоящее время для обслуживанія его командируются посмѣнно роты; съ продолженіемъ линіи до Пинска—будуть командироваться баталіоны.

Въ добрый часъ!

## ХІІ.

### *Жельзнодорожное строительство въ Китае и Корее.*

Положеніе Китая въ концѣ прошлаго столѣтія представляло печальное зрѣлище полной безпомощности. Имѣя за собой три тысячи лѣтъ исторической жизни, обладая огромной территоріей и населеніемъ свыше 400 милліоновъ и всѣми средствами для процвѣтанія торговли и промышленности, государство это, благодаря почти полному отсутсію правильно организованныхъ вооруженныхъ силъ было вынуждено покорно подчиняться территоріальнымъ и концессионнымъ требованіямъ иностранцевъ.

Война съ Японіей въ 1892—95 г. обнаружила полное безсиліе Китая внутри и извнѣ. Попытка народной войны въ 1900 году окончилась также неудачно. Потеря острова Формозы и Пескадорскихъ острововъ, объ-

явление независимости Кореи и переходъ ея подъ протекторатъ Японіи, занятіе европейцами Квантувга, Вейхадея и Шандуна пробудили Китай отъ вѣковой спячки и заставили понять, что древній страхъ передъ стихійною силою его развѣлся безвозвратно и что для поддержанія цѣлости государства нужны не призрачныя вооруженныя силы, а настоящая армія и настоящій флотъ, на которыя правительство могло бы опираться въ своей иностранной политикѣ, изначительныя денежныя средства.

Въ отношеніи послѣдняго, для упорядоченія государственныхъ денежныхъ средствъ, Китаемъ предприняты различныя мѣры, изъ которыхъ одна изъ главныхъ — планъ обширнаго желѣзнодорожнаго строительства, рассчитанный на покрытіе громадной территоріи Срединной имперіи желѣзнодорожной сѣтью. Планъ этотъ рассчитанъ на могучій толчокъ, который дадутъ новыя пути сообщенія развитію торговли, промышленности и передвиженію населенія изъ густонаселенныхъ центровъ на пустующія окраины, — толчокъ, который по мысли го-

сударственныхъ людей Китая долженъ избавить наконецъ государство отъ хроническаго безденежья и тягостной зависимости отъ иностранныхъ государствъ.

Пекинъ, какъ центръ, въ которомъ сосредоточена государственная власть и управленіе всѣмъ государствомъ, приобретаетъ значеніе главнаго желѣзнодорожнаго узла, отъ котораго предположены четыре магистрали:

1) южная— Пекивь-Ханькоу-Кантонъ, 2) сѣверная—Пекинъ—Калганъ-Урга-Кяхта, 3) восточная—Пекинъ Тянь-цзинь-Шанхайгуань-Синминтинъ-Тао-наньфу-Цицикаръ-Айгунъ и 4) западная— Пекинъ - Тайюань фу - Ланьчжоу-Урумчи-Кульджа. Кромѣ Пекина, значеніе второстепенныхъ желѣзнодорожныхъ узловъ, согласно проэкта Китайскаго министерства путей сообщенія, приобретаютъ Си-ань-фу, Ханькоу и Кантонъ; отъ нихъ желѣзнодорожныя линіи будутъ расходиться радіусами по всѣмъ направленіямъ.

Разсмотримъ каждый изъ этихъ центровъ въ огдѣльности,

Магистраль Пекинъ—Ханькоу уже построена (1905 г.) и имѣетъ протяженіемъ 1134 версты. Продолженіе ея

до Кантона, соединяя сѣверный и южный Китай, приобретаетъ значеніе большой важности, въ особенности ври обнаруживающемся стремленіи продолженія восточной магистрали до р. Амура\*).

Южная магистраль уже признала къ жизни двѣ новыхъ вѣтки: 1) Чжень-динь-фу—(Станція Пекинъ - Ханькоуской линіи)—г. Тай-юань-фу (глав. городъ провинці Шань-еи)—и 2) Кайфынь-фу—г. Лойянь (г. Хэнань-фу въ провинці того же имени); первая протяжеіемъ 250 вер., а вторая—220 вер. Кайфынфуйская линія идетъ вдоль рѣки Хуань-хэ и отъ Лойяна будетъ продолжена до Си-ань-фу, главнаго города провинці Шэнь-си, а отъ Тайюаньфу—до Гуйхуачена (Куку-хото).

По сѣверной магистрали недавно законченъ участокъ въ 220 верстѣ отъ Пекина до Калгана. Линія эта построена исключительно на средства китайцевъ и съ помощію китайскихъ инженеровъ, почему открытію ея для движенія было придано значенію на-

\*) Въ настоящее время построено на линіи Кантонъ-Ханькоу 200 верстѣ къ сѣверу отъ • Кантона ж ачата постройка южнѣ Ханькоу.



ціонального празднества. Къ этой линіи принадлежить 18-ти верстная вѣтка отъ Пекина на Маньтоугоу, на угольные копи.

Калганъ—центръ торговли Монголіи и имѣеть свыше 100,000 населенія. Съ открытымъ желѣзной дороги и съ продолженіемъ Пекинъ-Ханькоуской линіи до Кантона, торговля его съ южнымъ Китаемъ разовьется еще болѣе. При продолженіи этой линіи до Урги и далѣе до Маймачина (трансмонгольская желѣзная дорога) торговля Монголіи оживится и ускорится заселеніе ея китайцами. Въ настоящее время по этому направленію черезъ степь Гоби имѣется грунтовая дорога, отличающаяся большимъ оживленіемъ, не смотря на трудность пути. Мѣстность—богатая, пригодная въ особенности для скотоводства.

Китайское правительство уяснило важнее стратегическое и коммерческое значеніе этого пути, но въ настоящее время не имѣеть еще средствъ на постройку желѣзной дороги. Параллельно этому у насъ возбуждены вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги Мысовая-Кяхта. Руководящія соображенія проекта вкратцѣ сводятся

къ слѣдующему: достиженіе китайцами рельсовымъ путемъ черезъ Монголію русской границы—вопросъ недалекаго будущаго; при противупоставленій этой постройкѣ двухколейнаго Сибирскаго пути (48 паръ поѣздовъ), усиленія Иркутскаго военнаго округа и постройки дороги Мысовая-Кяхта можно быть увѣреннымъ, что трансмонгольская желѣзная дорога послужитъ только къ мирному развитію торговаго и пассажирскаго движенія между Китаемъ и Россіей черезъ Кяхту и Иркутскъ; Кяхтинская дорога привлечетъ чайные и другіе грузы изъ Ханькоу и откроетъ путь для вывоза сибирскаго хлѣба, лѣсныхъ матеріаловъ, каменнаго угля и т. п.

При перечнѣ существующихъ желѣзныхъ дорогъ въ Китаѣ, по даннымъ «Путеводителя по портамъ Дальняго Востока» г-на Ф., *восточная магистраль*, Декинъ-Мукдѣнь, показана съ вѣткой на Гоубаньцзы, т. е. неправильно: Гоубанцзы- узловая станція: вѣтки на Инькоу. Восточная магистрале Пекинъ-Тяньзия-Цзынь-чжоу-Гоубаньцзы- Оинминтинъ - Мукдѣнь, съ вѣткой на Инькоу, имѣетъ общимъ

протяженіемъ 650 миль и обслуживается китайцами за исключеніемъ высшихъ агентовъ, должности которыхъ занимаютъ почти исключительно англичане.

Участокъ Синминтинъ-Мукденъ построенъ во время русско-японской войны на средства и силами японцевъ, но затѣмъ переуступленъ китайскому правительству. Къ Пекинъ-Мукденской желѣзной дорогѣ относится также вѣтка отъ Пекина до Туньчжоу (пристань на рѣкѣ Байхэ), длиною 20 верстъ, построенная въ 1901 году англичанами для связи столицы съ пристанью, имѣющей важное значеніе.

Восточная магистраль соединяется въ Мувденѣ съ Южно-Маньчжурской японской магистралью, а черезъ последнюю—съ нашей Восточно Китайской дорогой. Поэтому съ цѣлью не быть въ будущемъ въ зависимости отъ чужихъ линій проектировано продолжить линію отъ Синминтина черезъ Факумынь и Цицикаръ къ Амуру. Вѣтка отъ станцій Цицикаръ Катяйской-Восточной желѣзной дороги до города Цицикаръ, протяженіемъ около 30 верстъ, уже построена и открыта для движенія. Далѣе, въ первую оче-

редь рѣшено строить линію отъ Син-минтина до Тананьфу, протяженіемъ около 420 верстъ.

Японская пресса сообщаетъ, что *проектъ постройки желѣзной дороги отъ Цзинь-чжоу до Таонаньфу* въ восточной Монголіи, имѣетъ шансы для своего осуществленія. Проектированная дорога пройдетъ чрезъ Чжао-янъ, находящейся на рѣкѣ Да-лин-хэ, и далѣе направится на Фу-синъ и, вѣроятно, на Чень-цзя-тунъ, Протяженіе означенной линіи исчисляется въ 516 англ. миль. Постройка ея обойдется приблизительно въ 40.000.000 ланъ. Если дорога будетъ продлена до Цицикара, какъ предполагаютъ китайцы, то прибавится еще 480 миль, въ общемъ же все протяженіе дороги составитъ 996 миль. Стоимость постройки проектируемой линіи 70.000.000 ланъ. несомнѣнно, говорятъ японцы, китайцамъ такое предпріятіе не подѣ силу и, если китайцы серьезно обсуждаютъ проектъ, то только потому что за спиной у себя чувствуютъ мощный американскій капиталъ.

Въ *Западномъ направленіи* построены въ настоящее время только двѣ вышеуказанныя вѣтки до Тай-юань-фу и

Лойянэ, причемъ послѣдняя продол-  
жается до Си-ань-фу, откуда пройдетъ  
далѣе до Лань-чжоу-фу, главнаго го-  
рода провинціи Гуань-Су. Отъ Лань-  
чжоу существуетъ грунтовый путь,  
ведущей къ границамъ нашей Семи-  
рѣченской области и въ Кашгаръ. Въ  
направленіи на Западъ имѣется также  
грунтовый путь отъ Калгана черезъ  
Улясутай и Кобдо къ граняцамъ на-  
шей Томской губерній. Изъ Колгана  
же идетъ грунтовая дорога въ юго-  
западномъ направленіи вдоль рѣки  
Хоань-хэ (Желтая рѣка), проходящая  
черезъ Маньчжоуфу и имѣющая важ-  
ное значеніе, какъ торговый путь,  
ведущій въ Тябетъ.

Разсмотримъ теперь проектъ разви-  
тія вышеуказанныхъ второстепенныхъ  
желѣзнодорожныхъ узловъ.

*Си-ань-фу*, главный городъ провин-  
ціи Шэньои, по проекту, явится ис-  
ходнымъ пунктомъ движенія въ пяти  
направленіяхъ; на Тай-юань-фу, Лань-  
чжоу-фу (пров. Гань-су), Чень-ду-фу  
(пров. Сы-чуавь), Ханькоу (пров. Ху-  
бэй) и Кайфынь-фу (пров. Хэнань).  
Пятая линія, частью уже построенная,  
пересѣкаетъ Пекинъ-Ханькоускую до-

рогу въ Чжеаъ-чжоу (700 килом, къ югу отъ Пекина).

*Ханькоу*, являющійся въ настоящее время весьма значительнымъ торговымъ пунктомъ, несомнѣнно долженъ превратиться въ одинъ изъ крупнѣйшихъ центровъ, когда осуществится намѣченнй въ отношеніи его министерствомъ планъ, по которому въ этомъ городѣ будетъ сходиться семь крупныхъ линій: съ сѣвера—Пекинская, съ сѣверо-запада—Сяньфунская, съ востока—Нанкинская и Ньянкияская, юга—Наньчанская и Кантонская и съ запада—Чэндифуская. При этомъ скорѣйшее соединеніе Ханькоу съ Чэндифу признается китайскимъ правительствомъ крайне важнымъ и желательнымъ по стратегическимъ соображеніямъ. Строющаяся нынѣ Кантонь-Ханькоуская дорога пройдетъ черезъ два крупныхъ торговыхъ пункта—Чанъ-ша и Хэнь-чжоу-фу—и будетъ находиться въ связи съ желѣзнодорожной системой провинці Юаньнань, въ которой имѣются уже желѣзнодорожныя линіи отъ Намъ-дина черезъ Ханой до Линь-аня и отъ Ханоя до Лангсона съ вѣткой на Хайфонгъ.

(Намъ-динъ и Хайфонгъ находятся на берегу залива Тонъ-Кинъ).

Наконецъ, *Кантонъ*, бывший до настоящего времени обездоленнымъ въ смыслѣ желѣзнодорожнаго сообщенія, скоро также долженъ сдѣлаться однимъ изъ крупнѣйшихъ узловыхъ центровъ. Помимо существующей линіи на Гонконгъ и строящейся на Ханькоу, проектированы направленія на Фа-шанъ—Макао, Фу-чжоу—Куй-линъ-фу и Чжао-чжоу—Амой.

Отъ восточнаго побережья отходятъ на западъ двѣ существующая линіи:

- 1) отъ Цяо-чжоу до Цай-нанъ до рѣки Хуанъ-хэ (провинція Шанъ-дунъ) и
- 2) отъ Шанхая до Нанкина. Отъ Шанхая на югъ только что намѣчена постройкой линія до Нинпо, протяженіемъ 38 миль, на этой линіи въ настоящее время законченъ первый участокъ, протяженіемъ 112 ли и имѣющимъ 10 станцій и 47 мостовъ. Мѣстность—плотно населенная, станцій въ красивомъ стилѣ изъ кирпича и камня. Вагоны и локомотивы американской конструкцій. Скорость хода 15 миль въ часъ. Мосты солидной прочности изъ стали и камня.

Дорога строится безъ участія ино-

странныхъ иеженеровъ и капитаповъ, а потому открытіе перваго ея участка считалось національнымъ праздникомъ

По мнѣнію китайскихъ властей, для имперіи прежде всего необходимо связать рельсовымъ путемъ сѣверо-западные сѣверныя и сѣверо-восточныя части владѣній, чтобы облегчить защиту границъ. Южныя же и юго-восточныя направленія должны служить главнымъ образомъ для развитія торговли. Въ виду же недостатка денежн. средствъ и нежеланія строить дороги при помощи иностранныхъ капиталовъ, министерство предполагаетъ выстроить сначала доходныя линіи, а затѣмъ—остальныя. Тѣмъ не менѣе, судя по послѣднимъ газетнымъ извѣстіямъ, Китай склоняется уже къ участию иностранныхъ капиталовъ, по преимуществу американскихъ, для нѣкоторыхъ дорогъ, постройка которыхъ по своему важному значенію не можетъ откладываться на отдаленное время; въ это число входитъ также направленіе на сѣверо-западъ.

Таковъ, въ общихъ чертахъ, министерски проектъ китайскаго правительства, полное осуществленіе котораго можно ожидать, конечно въ



отдаленномъ будущемъ, такъ какъ для этого потребуется очень много времени, а еще больше денегъ. При осуществленіи этого плана Срединная Имперія станетъ одной изъ богатѣйшихъ странъ міра. Чтоже касается возрожденія было могущества Китая въ военномъ отношеніи, то скорое осуществленіе этого возбуждаетъ большія сомнѣнія; не говоря о многочисленныхъ и сложныхъ условіяхъ, обуславливающихъ современное военное могущество государствъ, слѣдуетъ упомянуть, что планы желѣзнодорожнаго строительства все пока остаются только планами, и въ этомъ отношеніи едва ли Срединной имперіи удастся въ короткій срокъ наверстать свою отсталость, тѣмъ болѣе что наступаетъ вѣкъ воздушныхъ путей сообщенія—воздушныхъ эскадръ, которыя должны замѣнить со временемъ эскадры поѣздовъ и броненосцевъ.

Обратимся теперь къ Корей.

Желѣзнодорожнымъ центромъ страны является столица ея—Сеуль, откуда отходятъ линіи и вѣтки: Сеуль-Фузанъ съ вѣткой на Мазанпо, Сеуль-Чемульпо, Сеуль-Сычъжоу; поспѣд-

няя доходить до р. Ялу, черезъ которую ходатъ паромы къ Андуню. Отъ Андуни до Мукдена проложена дековилевская узкоколейная полевая желѣзная дорога. О перестройкѣ этой дороги японцами въ ширококолейную говорить излишне; объ этомъ въ свое время прокричали всѣ газеты.

Наибольшее значеніе имѣетъ Сеуль-Фузанская лінія, въ постройкѣ которой японцы видѣли ключъ къ экономическому и политическому захвату Кореи, и потому охотно дали средства на постройку и строителей. Законченный путь имѣетъ 274 мили въ длину (считая милю = 1760 ярд.); онъ начинается у малыхъ южныхъ воротъ Сеула и идетъ сначала рядомъ съ вѣткой на Чемульпо, имѣя общій главный вокзалъ у большихъ южныхъ воротъ, а потомъ сворачиваетъ къ югу на Ан-санъ, откуда идетъ сохраняя общее направленіе слегка на ю.-в. до Анъ-яна и отъ него прямо на ю. в. на Фуванъ, дѣлая рядъ небольшихъ изгибовъ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

По линіи дороги расположено 50 станцій и разъѣздовъ, выстроено 87 мостовъ, прорыто 29 тоннелей,

общая длина мостовъ 14,015 фут., изъ нихъ наибольшій черезъ Хин-гань (около 290 саж.); общая длина тоннелей 25, 241 футъ; самый длинный въ 1.947 футъ.

Путь на всемъ протяженіи ширококолейный, хорошо оборудованный, вполне пригодный для самага интенсивнаго движенія; постройка мостовъ и тоннелей съ расчетомъ на одинъ путь усложняетъ вопросъ расширенія линіи, если къ тому представится надобность.

Дорога пересѣкаетъ самую плодородную и наиболѣе заселенную часть Кореи; здѣсь обитаетъ  $\frac{7}{10}$  всего населенія полуострова, дающаго  $\frac{5}{7}$  всепроизводства страны. Отсутствіе отчетовъ лишаютъ возможности привести данныя о числѣ паровозовъ и вагоновъ, обелуживающихъ дороги; надо полагать, что паровозовъ до 350 шт., а вагоновъ до 4.000, считая и вѣтки отъ главной линіи и половину дороги къ сѣверу отъ Сеула.

Общая длина дороги черезъ Корею = 586 миль, т. е. около 880 верствъ; при нынѣшнемъ положеніи дѣль, когда японцами начата перестройка Мукдавъ Андунской жел. дор. на широ-

коколейную и отпущены средства на сооружение моста через р. Яну, значение корейских дорог сильно возрастаете благодаря имъ получается непрерывный путь отъ Фузана до Мукдена длиной въ 776 миль, т. е. около 1.175 верстъ; пробѣгъ такого разстоянія возможенъ для японскаихъ воинскихъ поѣздовъ въ двое сутокъ, привимаая во вниманіе наличіе большихъ товарныхъ вагоновъ, поставленныхъ на телѣжки, оборудованныхъ тормозами Вестингауза, и общій порядокъ поддерживаемый японцами при мобилизации; вообще же не слѣдуетъ удивляться, если поѣзда изъ Фузана явятся въ Мукденъ и ранѣе двухъ сутокъ.

Конечнымъ пунктомъ дороги является Фузанъ—городъ и коммерческий портъ на югъ Кореи, связанный пароходными рейсами съ Японіей.

Надъ расширеніемъ города и порта японцы работаютъ очень энергично и дѣло замѣтно подвигается впередъ.

Въ порту строятъ большой молъ, облицовываютъ набережную, расширяютъ склады и проч.

Уже при настоящемъ оборудованіи

порта возможно непосредственно пересаживать и перегружать съ шести морскихъ пароходовъ прямо въ вагоны, пользуясь для этого жедѣзнодорожною пристанью; съ постройкой мола и набережной у вокзала пересадка еще болѣе ускорится

Во связи съ приведенными данными о движеніи поѣздовъ на Мукденъ надо помнить, что отъ Нагасаки, Сасебо, Моджи и Симоносеки до Фузана ходу около 12—14 часовъ, а потому излишне говорить, насколько важень Фузанъ для японцевъ и насколько интересень для Китая и для насъ.

Кромѣ указанныхъ линій проектированы еще слѣдующія:

1) Гензанъ—Сеуль и Гензанъ—Пеньянь—Цинампо; линіи эти, соединяя южный и восточный берега и двѣ существующая крѣпости—Чинхеманъ и Енхымавъ—будутъ имѣть громадное стратегическое значеніе.

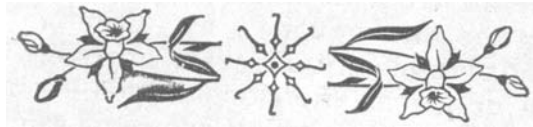
2) Чончжинъ—Хайрїонъ—Г и р и н ъ эта линія должна зайти во флангъ Владивостоку и послужить базой, чтобы отрѣзать его отъ Россіи.

Наибольшее вниманіе японцами обращено на облегченіе и ускореніе пе-

ревозки войскъ изъ Японіи. При объявленіи войны, войска не будутъ тратить время: на мобилизацію и будутъ посажены на суда въ томъ видѣ, въ которомъ они находились, т. е. безъ снабженія обозами, припасами и т. п., на что у насъ тратится, между прочимъ, очень много времени; все нужное они найдутъ въ Кореѣ, гдѣ необходимое имущество, оружіе, боевое припасы, продовольствіе и т. п. заранѣе привезены и сложены въ складахъ и арсеналахъ и распределены по всей Кореѣ въ зависимости отъ плана войны и пунктовъ высадки.

Такимъ образомъ Японія, обративъ Корею въ свою провинцію, имѣетъ уже желѣзнодорожное сообщеніе, перерѣзывающее Корею вдоль и имѣютъ возможность подвозить войска къ будущему центру сосредоточенія, къ Мукдену, по новымъ желѣзнодорожнымъ магистраламъ: Фузань—Сеуль—Айдунъ—Мукденъ и Портъ-Артуръ—Тайрейъ—Дашичао—Мукденъ. Иначе говоря, недавній нашъ врагъ, отдѣленный отъ материка Азіи моремъ, сталъ твердою ногою лицомъ къ лицу Россіи, по отношенію къ Ки-

таю-врѣзался въ самое ядро Маньч-  
журии



## О г л а в л е н і е :

	Стр.
I. Значеніе желѣзныхъ дорогъ въ военное время. Желѣзно-дорожныя войска .....	3.
II. Краткій историческій очеркъ развитія военно-желѣзнодорожнаго дѣла .....	9.
III. Милитаризація путей сообщенія.....	26.
IV. Милитаризація личнаго состава .....	33.
V. Стратегическая роль желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи. Тактическія дѣйствія желѣзнодорожныхъ войскъ.....	41
VI. Передовые желѣзнодорожные отряды и головныя поѣзда .....	62.
VII. Военно-дорожныя рекогносцировки .....	65.



VIII. Подвигъ подполковника Спи- Ридонова.....	75.
IX. Особенности военно-желѣз- нодорожной службы.....	99.
X. Нѣкоторые вопросы спе- ціальная образованія и орга- нізацій желѣзнодорожныхъ Войскъ.....	107.
XI. Военныя желѣзныя дороги Берли-нѣ—Ютерборгъ и Ковель—Волынская.....	116
XII. Желѣзнодорожное строитель- ство въ Китаѣ и Корей .....	126.



рожного дѣла, т. е. обученія, кромѣ строя и уставовъ, большею частью не требующихъ. Баталіоны эти обслуживаютъ дороги общественнаго пользования на ограниченныхъ линіяхъ (Закаспійская, Кавказская, Заамурская и Уссурійская бригады).

Для сравненія сдѣлаю краткую характеристику условій службы и спеціального образованія въ обоихъ указанныхъ случаяхъ.

Баталіоны общаго назначенія имѣютъ сосредоточенное расположеніе квартированія и всѣ данныя для систематическаго изученія спеціальной службы; но дѣятельность ихъ заключена въ тѣсныя рамки полигона. Теоретическое образованіе они получаютъ въ спеціальныхъ школахъ, а практику, кромѣ полигона, во время командировокъ на постройки казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Баталіоны второго рода имѣютъ возможность всесторонне и въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ использовать на практикѣ готовый матеріалъ, представляемый новобранцами—спеціалистами желѣзно-дорожнаго дѣла. Но они не имѣютъ сосредоточеннаго расположенія, и власть надъ нижними

чинами въ отношеніи строевомъ и техническомъ ряздѣляются между военными и гражданскими начальниками (смѣшанная, полувоенная эксолоатація, т. е. баталіоны эти сравнительна съ первыми находятся въ значительно болѣе трудныхъ условіяхъ для поддержанія дисциплины и внутренняго порядка.

Офицеры баталіоновъ общаго назначенія жалуются на относительную, такъ сказать, внѣшнюю безцѣльность службы и работы на <игрушечномъ> полигонѣ.

Не думаю, чтобы ихъ можно было упрекнуть въ нежелании вложить въ порученное имъ дѣло «душу живую» на томъ лишь основаніи, что масштабъ ихъ дѣятельности сравнительно со службой на дорогахъ общественнаго пользованія слишкомъ малъ.

Если анализировать эти жалобы съ точки зрѣнія ихъ внутреннегo содержанія, то всѣ онѣ по существу таятъ въ себѣ желаніе прогресса своего дѣла.

Это доказывается въ особенности результатами командировокъ на дороги общественнаго пользованія. Результаты можно назвать блестящими, и

вполнѣ понятна причина ихъ: сознание, что работа производится для дѣйствительныхъ, реальныхъ цѣлей, и что самое главное—сознание *общественной ответственности* за результатъ работы заставляютъ *всехъ безъ исключенія* интересоваться дѣломъ и вкладывать въ него свою душу.

Къ сожалѣнiю, эти командировки нельзя считать за нѣчто, завершающее систему обучения на полигонѣ, такъ какъ онѣ составляютъ элементъ случайный.

Если къ этому добавить, что баталiоны общаго назначенiя отстаютъ отъ нововведенiй и правилъ, издаваемыхъ министерствомъ путей сообщенiя, и что за короткiй срокъ службы въ баталiонахъ нельзя подготовить такихъ специалистовъ, какъ оберъ-машинисты, монтеры депо, надсмотрщики телеграфа, старшiе дорожные мастера и т. д., образующихся на службѣ дороги долговремевнoй практикой, то можно придти къ заключенiю, что оба рода желѣзнодорожныхъ баталiоновъ имѣютъ каждый свои существенные недостатки. Мысль подсказываетъ, не уничтожатся ли указанные взаимные недостатки и не разрѣшится ли вопросъ о созданiи болѣе соответствующей наз-

наченію організації, если соединить характерные особенности службы баталіоновъ обоихъ назначеній въ одно цѣлое?

Разсуждая теоретически, желательно было бы слѣдующее: 1) войсковая эксплуаатація на пограничныхъ участкахъ дорогъ общественнаго пользования; 2) сосредоточенное квартирное расположеніе до выпуска на службу дороги ротъ или баталіоновъ и выпускъ ихъ на дорогу посмѣнно цѣликомъ со всѣми офицерами и 3) обученіе въ школахъ и на полигонахъ.

При разрѣшеніи такихъ вопросовъ приходится на помощь исторія, и она въ данномъ случаѣ рассказываетъ, между прочимъ, слѣдующее.

Германія въ свое время пережила и испытала то же, что переживаемъ мы. Разница только въ томъ, что это было у нихъ 30 лѣтъ тому назадъ.

До 1875 года германскія желѣзнодорожныя войска получали практическую подготовку командировками на желѣзныя дороги, а теоретический курсъ проходили въ школахъ. Но вскорѣ было доказано, что такая постановка спеціального образованія неудовлетворительна. Было рѣшено пост-

роить практическую военную желѣзную дорогу и открыть на ней движеніе для *общественнаго пользованія*.

Въ 1876 году было ассигновано 3 милліона марокъ и построена вѣтка Берлинъ—Цосень—Стрѣльбище, продолженная въ настоящее время до Ютерборга на длину 70 километровъ, т. е. около 66 верстъ.

Дорога подчиняется начальнику бригады и обслуживается *исключительно воинскими чинами*. При ней опытное отдѣленіе, желѣзно-дорожные склады и большой учебный полигонъ.

Опытнее отдѣленіе слѣдитъ за всѣми нововведеніями въ области желѣзнодорожнаго дѣла. желѣзнодорожные склады хранятъ запасы матеріальной части на случай военного времени.

Дорога обслуживается двумя желѣзнодорожными полками; полки командируются на службу дороги *посменно*.

Такимъ образомъ, теоретическое разрѣшеніе вопроса, которое я приво-дилъ выше, въ Германіи осуществле-но на самомъ дѣлѣ, причемъ получает-ся слѣдующее:

1) Войсковая эксплуатація совершенно устраняетъ вопросъ о двоевластия военныхъ и гражданскихъ начальниковъ..

2) Открытіе дороги для: общественнаго пользования и самостоятельность дороги въ коммерческомъ отношеніи явились совершенно естественными факторами къ подъему спеціального образованія и его примѣненія къ дѣлу на должную высоту,

3) Посмѣнное обслуживание дороги желѣзнодорожными частями, давая періодически сосредоточенное расположено въ отношеніи воспитанія, образования нижнихъ чиновъ и ротнаго хозяйства, имѣють, можно сказать, жизненное значеніе.

Думаю, что указанное мною говорить за полное и скорѣйшее осуществленіе у насъ основъ организаціи и службы германскихъ желѣзнодорожныхъ войскъ. Но это пожеланіе будетъ не полно, если не отмѣтитъ одной особенности нашихъ дорогъ, препятствующей этому осуществлению.

Выше я указалъ, что протяженіе дороги Берлинъ—Ютерборгъ около 66 верстъ. На такой дистанціи, конечно, возможно осуществить любую комбинацію, и результатъ будетъ блестящій уже потому, что можно предвидѣть и немедленно осуществить даже всякую мелочь, щмѣющ. второст. значе-

ніе. Протяжение же наших пограничныхъ линій громадно. какіѣ необъятна и сама Россія. Если въ Германии полкъ обелуживаетъ 70 верстъ, то у насъ, на Китайской Восточной жел. дорогѣ, напримѣръ, участокъ роты имѣетъ въ среднемъ 100 верстъ.

Требуется ли для этого усилить наши пограничныя бригады баталіонами, изнывающими на эксплоатациі игрушечныхъ полигоновъ. или для войсковой эксплуатціи займутъ двѣнадцати болѣе важныя участка пограничныхъ\* линій, будетъ ли проведена въ жизнь милитаризація путей сообщенія, — все это вопросы еще не рѣшешныя, но думаю, что они разрѣшатся въ ближайшемъ будущемъ.





### III.

#### *Милитаризація путей сообщенія.*

Пути и другія средства сообщенія, устанавливая общеніе между народами, служатъ развитію благосостоянія и увеличиваютъ *силу народную самосознанія*; съ другой стороны, развитіе путей сообщенія и степень ихъ совершенства обезпечиваютъ *военное могущество государства*.

Успѣхъ военныхъ дѣйствій, помимо техники военного дѣла, зависитъ главнымъ образомъ отъ перваго условія, т. е. отъ народного самосознанія; быстрота выполненія военныхъ операцій находится въ полной зависимости отъ втораго условія, т. е. отъ состоянія рельсовой сѣти и другихъ путей сообщенія и пригодности ихъ для военныхъ цѣлей.

Какъ было указано въ предыдущихъ очеркахъ, наиболѣе могущественными изъ путей сообщенія являются-

ся желѣзныя дороги. Поэтому въ Германіи княземъ Висмаркомъ энергично проводилась идея, что желѣзныя дороги прежде всего надо учитывать какъ государственные пути сообщенія, а потомъ уже какъ промышл. предпріятія; для успѣха военныхъ дѣйствій государственные пути сообщенія требуется еще въ мирное время соотвѣтственно подготовить и объединить общей военной цѣлью (милитаризація путей) и организовать соотвѣтствующій составъ служащихъ (милитаризація личнаго состава); промышленныя предпріятія отъ этого не страдаютъ, а могущество государства возрастеть.

Въ отношеніи милитаризации железныхъ дорогъ въ Германіи руководствуются принципами фельдмаршала Мольтве: желѣзныя дороги—новый незаменимый родъ оружія при современныхъ войнахъ" и „солдаты—самый знатный пассажирь".

Развитіе желѣзнодорожной дѣятельности въ этомъ направленіи привела въ общемъ къ слѣдующему:

1) Увеличеніе числа желѣзнодорожныхъ линій, ведущихъ изъ центра къ границамъ и увеличеніе ихъ пропуск-

ной способности.

2) Развитие въ военномъ смыслѣ желѣзнодорожныхъ узловъ.

3) Увеличеніе подвижного состава.

Въ особенности было обращено вниманіе на увеличеніе пропускной способности; по даннымъ генерала фонъ-Вендрихъ, сосредоточене войскъ на германской границѣ, послѣ осуществленія принципа милитаризаціи совмѣсно съ соответствующей разработкой планъ въ военныхъ перевозокъ, ускорилося въ  $4\frac{1}{2}$  раза; при этомъ, согласно мобилизаціоннаго плана, на магистральныхъ двухколейныхъ желѣзныхъ дорогахъ сдѣланы приспособленія для блокированія поѣздовъ на каж-дыхъ 2—3 верстахъ (увеличеніе про-<sup>1</sup>пускной способности отъ 240 до 360 поѣздовъ въ сутки въ каждую сторо-ну), или же наибольшей перегонъ при-нять въ 13 верствъ съ установкой посрединѣ телеграфныхъ аппаратовъ для блокированія поѣзда въ (пропускъ отъ 36 до 72 паръ поѣздовъ въ сутки); при такихъ условіяхъ Германія можетъ сосредоточить на границѣ въ однѣ сутки около 825000 человекъ войскъ.

Съ развитіемъ рельсовой сѣти мно-

гіе полагали, что *грунтовые пути и шоссе* потеряли свое значеніе, вслѣдствіе дороговизны гужевоі тяги, малоі скорости и малоі провозоспособности, но появленіе самокатовъ-двигателей (автомобилей) возвратило этимъ путямъ ихъ коммерческое и военное значеніе, въ военныхъ сферахъ разсчитываютъ воспользоваться автомобилями для военныхъ цѣлей, въ особенности на длинныхъ коммунікаціонныхъ линіяхъ.

Оборудованіе грунтовыхъ путей автомобилями надо разсматривать какъ существенное вспомогательное средство для рельсовой сѣти, дающее возможность увеличить пропускную способность желѣзныхъ дорогъ для военныхъ перевозокъ и избежать нагроможденія дорогъ нескончаемыми длиннѣйшими обозами, передвѣженіе которыхъ крайне вредно вліяетъ на ходъ военныхъ дѣйствій. Въ военномъ отношеніи выгоды автомобилей слѣдующія:

1) При развозкахъ вдоль позицій и по этапамъ они позволяютъ обойтись безъ лошадиной тяги и всѣхъ сопряженныхъ съ нею затрудненій и случайностей.

2) Уменьшается срокъ доставки транспортовъ вслѣдствіе большей скорости и непрерывности движенія, днемъ и ночью.

3) Разстояніе между этапами, въ зависимости отъ состоянія дорогъ, удваивается или утраивается.

4) Можно съ точностью регулировать движеніе днемъ и ночью.

5) Число обозной прислуги уменьшается.

6) Длина обозной колонны уменьшается приблизительно на одну треть.

7) Возможность двигаться по крутымъ уклонамъ.

8) Легкость въ передвиженіи, вслѣдствіе колесъ, снабженныхъ пневматическими шинами.

9) Тяга автомобилями дешевле лошадиной приблизительно на 30%.

Къ невыгодамъ автомобилей относятся: большая ихъ стоимость и затрудительность ремонта во время похода.

Съ наступленіемъ желѣзнодорожнаго вѣка какъ бы забыли о прежнемъ важномъ военномъ значеніи *водяныхъ сообщеній*, между тѣмъ для увеличенія пропускной способности желѣзныхъ дорогъ должны быть подготовлены въ

военномъ смыслѣ всѣ наличные пути сообщенія вообще.

Главное отличіе перевозокъ по воднымъ путямъ заключается въ томъ, что они могутъ совершаться регулярно; на желѣзныхъ же дорогахъ во время современныхъ войнъ, вслѣдствіе ежедневныхъ измѣненій въ условіяхъ передвиженія въ зависимости отъ хода военныхъ дѣйствій, этого достигнуть нельзя.

Желѣзныя дороги должны назначаться главнымъ образомъ для перевозки войскъ и грузовъ первостепенной важности; водяные же пути являются существеннымъ вспомогательнымъ средствомъ при перевозке больныхъ, раненыхъ, плѣнныхъ, осадныхъ парковъ, запасовъ боевыхъ припасовъ и т. п.

Для успѣшнаго пользованія всѣми видами сообщеній во время войны необходимо, помимо ихъ технической подготовки, уже въ мирное время организовать соотвѣтствующимъ образомъ *службу личнаго состава* на всѣхъ путяхъ, имѣющихъ стратегическое или тактическое значеніе, чтобы составъ этотъ былъ вполнѣ ознакомленъ со свойствами путей въ военномъ отно-

шенш и могоь выполнить требоваеія  
эксп тсатациі го тнаго времена.



#### IV

##### *Милитаризація личного состава.*

Успѣхъ какого бы то ни было дѣла зависитъ прежде всего отъ силы, направляющей его къ извѣстной цѣли. Поэтому и успѣхъ эксплуатаціи путей сообщенія нельзя ставить въ преимущественную зависимость отъ совершенства техники, и, вообще, элемента матеріальнаго; этотъ успѣхъ, какъ и результатъ всякаго дѣла, находится въ прямой зависимости отъ элемента нравственнаго, отъ той моральной, руководящей и исполнительной силы, которая именуется человекомъ.

По той же причинѣ въ дѣлѣ увеличенія военнаго могущества государства одной милитаризаціи путей сообщенія оказалось недостаточно; для полного осуществленія задуманной идеи потребовался соотвѣтствующій личный составъ, обслуживающий



желѣзныя дороги и другія пути сообщенія.

Явилась необходимость въ осуществленій *идеи теснаго союза меча съ рельсомъ*.

Болѣе или менѣе подробныя данныя объ основахъ этого союза въ Германіи можно найти въ статьѣ генерала фогнь-Вендрихъ «Милитаризация путей сообщенія», помѣщенной въ № 1-мъ «Инженернаго Журнала» за 1901 годъ. Этимъ же генераломъ въ прошломъ году былъ составленъ и предложенъ проектъ «милитаризации» для осуществленія въ Россіи. Проектъ вызвалъ неудовольствіе, много возраженій и нападокъ на автора: обвиняли министерство путей сообщенія въ желаніи возвратиться къ временамъ Аракчеева, высказывали предположеніе, что скоро всѣхъ агентовъ дороги заставятъ въ свободное отъ службы время маршировать съ ружьемъ подъ командой унтеръ-офицеровъ и т. п.

Съ указаннымъ проектомъ мнѣ не удалось познакомиться и съ существенными возраженіями на него—также. Вопросъ же о милитаризации даннаго состава представляется мнѣ въ слѣдующемъ видѣ.

Милитаризация путей сообщенія по своему смыслу не имѣетъ ничего общаго съ обученіемъ пѣхотному строю и т. п., что ясно уже изъ данныхъ предыдущихъ очерковъ; для осуществленія интенсивной работы желѣзныхъ дорогъ въ военное время при всякихъ случайностяхъ войны требуется лишь полное содѣйствіе личнаго состава военнымъ цѣлямъ. Какъ для успѣха военныхъ дѣйствій требуется участіе въ военныхъ перевозкахъ всѣхъ валичныхъ путей сообщенія государства или большей ихъ части, при условіи объединенія ихъ дѣятельности общей цѣлью, и приведенія плана перевозокъ въ стройную систему,—такъ равно та же цѣль требуетъ на всемъ протяженіи путей, захваченныхъ дѣятельностью военного времени, агентовъ, объединенныхъ однимъ общимъ началомъ, дисциплинированныхъ, подготовленныхъ для выполненія военныхъ задачъ по своей специальности и все это въ тѣмъ большей степени, чѣмъ ближе они находятся къ театру военныхъ дѣйствій.

Такое объединеніе составляютъ сущность всякой военной организаціи. А такъ какъ эксплуатація путей сооб-

щенія частями войскъ на всемъ ихъ протяженіи въ вышеуказанномъ масштабѣ немислима безъ обремененія государственнаго бюджета излишними и очень крупными расходами, то и явилась необходимость примѣнить эту идею по отношенію къ гражданскимъ агентамъ жетѣзныхъ дорогъ.

На этомъ основаніи проповѣдники народныхъ милицій и критики неудачъ нашей армій во время прошлой войны могутъ поставить вопросъ: зачѣмъ же при такихъ условіяхъ желѣзнодорожныя войска?

Этотъ вопросъ можетъ имѣть мѣсто тѣмъ болѣе, что исторія указываетъ на случаи, когда желѣзнодорожныя отряды, образованные изъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и одушевленные общемою цѣлью, производили чудеса въ области воена-желѣзнодорожнаго дѣла. Езди же въ этомъ отношеніи коснуться русско-японской войны, то за примѣрами ходить недалеко: достаточно вспомнить начальника станцій Пуландянь Комарова, пропускавшаго поѣзда въ единственномъ числѣ на всѣми оставленной станціи; вольнонаемнаго Петрова — машиниста паровоза Спиридоновска-

го цоѣзда, прорвавшася со снарядами и взрывчатыми веществами въ отрѣзанный японцами Артуръ; начальника станцій Ляоянь, эвакуировавшая станцію съ полнымъ спокойствіемъ и хладнокровіемъ подъ пулями и снарядами непріятели, и т. д.—было много и незамѣченныхъ героевъ.

Никто ихъ не заставлялъ подставлять свои головы подъ пули и шимозы.

Если же къ этому присоединить то обстоятельство, что Заамурская желѣзнодорожная бригада во время войны не была въ состояніи выдѣлить офицеровъ специалистовъ для военной эксплуатаціи въ ближайшемъ тылу армій, и вспомнить неутомимую и самоотверженную дѣятельность южныхъ отдѣленій специальныхъ службъ Китайской Восточной желѣзной дороги, то указанный вопросъ обострится еще болѣе.

Въ одномъ изъ послѣдующихъ очерковъ, а именно тактическія дѣйствія желѣзнодорожныхъ войскъ во время войны, я постараюсь дать возможно полный отвѣтъ по существу указаннаго вопроса; здѣсь же считаю умѣстнымъ упомянуть, что изъ печальныхъ драмъ и отдѣльныхъ славныхъ

подвиговъ, какъ военныхъ такъ и гражданскихъ лицъ, во время русско-японской войны нельзя дѣлать обобщения вопреки условіямъ, оправдывающимъ существованіе постоянныхъ армій во всѣхъ государствахъ міра, и опыту военной исторіи, Кромѣ того, въ вопросѣ о военной или гражданской эксплуатаціи надо различать районъ, достаточно удаленный отъ позицій армій и ближній тылъ; въ первомъ случаѣ можетъ во всѣхъ отношеніяхъ съ успѣхомъ дѣйствовать любая воинская организація или „милитаризація“, какъ въ отношеніи воинскихъ перевозокъ такъ и по охранѣ желѣзнодорожной магистрали отъ покушеній; во второмъ случаѣ должны дѣйствовать исключительно одни войска, что ясно изъ самаго значенія армій, долженствующей въ сплоченномъ и объединенномъ видѣ преграждать дорогу врагу и быть способной къ дѣйствіямъ всегда и въ полномъ своемъ числѣ, независимо отъ какихъ бы то ни было обстоятельству сопровождающихъ побѣду или поражение.

На основаній вышеизложеннаго и согласно съ данными генерала фэнь-

Вендрихъ, милитаризация личнаго состава жепѣзныхъ дорогъ и другихъ путей сообщенія должна осуществляться въ двухъ раіонахъ: 1) на государственныхъ путяхъ, подвозящихъ войска и довольствіе на театръ военныхъ дѣйствій; причемъ эксплуатація производится гражданскими агентами, охрана путей и искусственныхъ на нихъ сооруженій, если не имѣется партизанскихъ отрядовъ или иррегулярныхъ войскъ, частями армій; 2) на путяхъ сообщенія въ тылу армій, причемъ дальній тылъ эксплуатируется гражданскими агентами, а ближній — желѣзнодорожными войсками, съ раздѣленіемъ границы *передаточными станціями*.

Воинская эксплуатація въ ближайшемъ тылу не должна ни въ коемъ случаѣ служить причиной къ обособленности желѣзнодорожныхъ войскъ отъ агентовъ гражданской эксплуатаціи. Одна общая цѣль должна давать и общую связь, и это будетъ сказываться во все время войны при движеніи армій впередъ или назадъ (передача участковъ) и при различныхъ случайностяхъ войны (уничтожение передовыхъ желѣзнодорожныхъ ча-

стей или другія какія либо причины могут потребовать пополненія ближайшаго тыла агентами сосѣдняго раіона).

Гражданская эксплоатація **въ** тылу арміи должна выполнять назначеніе резерва, способнаго пополнить убыли восполнить недостатки во всѣхъ отношеніяхъ въ передовыхъ желѣзнодорожныхъ частяхъ при всѣхъ случайностяхъ войны, а на сколько это осуществимо доказала вполнѣ русско-японская война.



## V

### *Стратегическая роль железнодорожнаго строительства въ Россіи. Тактическія действія железнодорожных войскъ.*

Результаты русско-японской войны привели къ беззащитности нашихъ азіатскихъ границъ на Дальнемъ Востоцкѣ, обезпечиваемыхъ ранѣе крѣпостью Портъ-Артуръ. Это обстоятельство, въ связи съ обширностью протяженія нашихъ границъ вообще, указано на неотложную необходимость немедленно приступить къ возможно быстрому развитію путей сообщенія государства, дабы обширность пограничнаго пространства побѣдить быстротой передвиженія и получить, слѣдовательно, возможность обезопасить открытыя для вторженія непріятеля границы быстрымъ сосредоточеніемъ войскъ въ угрожаемыхъ пунктахъ.

Русско-японская война, какъ ука-



зано въ вредьдущихъ очеркахъ, подчеркнула съ особенной рѣзкостью, что желѣзныя дороги и другія пути сообщенія—новый незамѣнимый родъ оружія противъ непріятели, наступающаго быстро и въ большихъ силахъ. Въ настоящее время положеніе наше въ этомъ смыслѣ, имѣя въ виду возможную опасность въ будущемъ отъ движенія проснушагося Китая и тотъ фактъ, что бывшій нашъ противникъ—Японія—не отделяется уже отъ материка Азіи моремъ, стало значительно труднѣе. Присоединяя къ этому данныя быстроты сосредоточения германскихъ войскъ на нашей западной границѣ, о чемъ также упоминалось въ предыдущихъ очеркахъ, можно придти къ заключенію, что развитіе путей сообщенія и подготовка ихъ въ военномъ смыслѣ при современныхъ условіяхъ требуется осуществить у насъ преимущественно передъ возрожденіемъ флота.

Чтобы вступить въ рѣшительную борьбу съ пространствомъ нашего необозримаго отечества, намъ необходимы сейчасъ сухопутные флоты, эскадры безчисленныхъ вагоновъ и поѣздовъ, которыя однѣ только да-

дутъ возможность осуществить оборону всѣхъ границъ государства. Если это не будетъ сдѣлано, то мы рискуемъ не дотянуть могучихъ рукъ для защиты границъ въ далекой Азіи въ особенности.

Россія — сухопутная держава, но до сихъ поръ мы еще не овладѣли своимъ океаномъ суши и рискуемъ растерять свои владѣнія, подобно Китаю, который переживъ опасность раздѣла между могущественными государствами міра, въ настоящее время прежде всего направилъ свою дѣятельность на развитие путей сообщенія, какъ на средство увеличенія могущества государства. Внѣшнія давленія на нашу границу становятся все сильнѣе, и недалеко то время, когда тѣснимые безземельностью сосѣди возьмѣютъ намѣреніе прорвать ее. Слѣдовательно, необходимо усилить внутреннія скрѣпы и прошить гигантское тѣло имперіи добавочными путями сообщенія, которыя дадутъ возможность объединить и сплотить отдѣльныя части государства и укоротить обширность протяженія скоростью передвиженія.

Въ этомъ направленіи по отношенію

къ Дальнему Востоку, какъ извѣстно, уже предприняты шаги: прокладка второй колеи Сибирской ж. дор., постройка Амурской и разработка вопроса о водяныхъ и грунтовыхъ сообщеніяхъ Сибири. Остается, слѣдовательно, выяснить, что же въ настоящее время предпринято для упорядоченія тактическихъ желѣзнодорожныхъ дѣйствій въ головѣ магистралей, въ ближайшемъ тылу предполагаемыя позиціи нашей арміи въ будущему?

Имѣемъ въ общихъ чертахъ слѣдующія дзнныя:

1) Полувоенная эксплуатація пограничныхъ желѣзныхъ дорогъ дала по преимуществу отрицательные результаты.

2) Китайская Восточная желѣзная дорога во время прошлой войны оказалась вполне на высотѣ призванія, какъ на всемъ своемъ протяженіи, такъ и въ сферѣ непріятельскихъ дѣйствій, причемъ въ послѣднемъ случаѣ низшіе служащіе состояли почти исключительно изъ нижнихъ чиновъ, работавшихъ подъ руководствомъ гражданскихъ агентовъ.

3) При современномъ стратегиче-

скомъ положеній Сибирской, Амурской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ въ военное время явится надобность въ быстромъ развитіи боковыхъ желѣзнодорожныхъ путей отъ магистрали впередъ, перпендикулярно фронту наступленія.

Повидимому, на основаній этихъ данчыхъ предприняты слѣдующія мѣры:

1) Уссурійская и Закаспійская желѣзнодорожныя бригады сняты съ эксплуатируемыхъ ими дорогъ и командированы частью на эксплуатацію военныхъ участковъ желѣзныхъ дорогъ по образцу прусской (см. очеркъ XI), частью на образованіе полевыхъ желѣзнодорожныхъ парковъ и автомобильныхъ командъ.

2) На полувоенной эксплуатаціи оставлены заамурская желѣзнодорожная бригада и кавказская, т. е. на наиболѣе важныхъ, кромѣ западной пограничныхъ линіяхъ.

3) Въ заамурской желѣзнодорожной бригадѣ приняты всѣ мѣры къ подъему технического образованія офицеровъ и нижнихъ чиновъ (существующая техническая учебная команда, разрѣшенная уже офицерская желѣз-

подорожная школа по образцу существующей въ Асхабадѣ и увеличение числа офицеровъ съ высшимъ техническимъ образованіемъ).

Думаю, что не ошибусь, если предположу что указанное приведетъ къ осуществленію требованій тактики военно-желѣзнодорожнаго дѣла, а именно къ военной эксплуатаціи и постройке желѣзнодорожныхъ участковъ широкой колеи въ ближайшемъ тылу, къ самому широкому развитію постройки переносныхъ желѣзныхъ дорогъ для связи позицій съ магистралью и къ упорядоченію этапныхъ сообщеній и обозовъ автомобильными отрядами.

Такимъ образомъ современную организацию, военно-желѣзнодорожнаго дѣла можно считать намѣченной и находящейся въ настоящее время въ средней стадіи развитія. Что же касается тактически хъ дѣйствій этой организациі во время войны, то приходится сознаться, что вопросъ этотъ еще не затрогивался; но не подлежитъ сомнѣнію, что при наблюдающемся быстромъ развитіи военно-желѣзнодорожнаго дѣла и предположенномъ значительномъ увеличеніи же-

лѣзнодорожныхъ частей въ Россіи, тактика желѣзнодорожныхъ войскъ, какъ руководство во время военныхъ дѣйствій, будетъ разработана въ ближайшемъ будущемъ.

Попытаюсь разобрать этотъ вопросъ съ дѣлюю предложить матеріалъ для обсуждения.

Тактику желѣзнодорожныхъ войскъ какъ науку, опредѣляющую организацію частей, ихъ назначеніе, взаимную связь и приемы для достиженія цѣли при наступленіи и отступленіи, можно раздѣлить на двѣ части: на административно-техническую и техническую боевую.

При разработкѣ первой части должны быть выяснены слѣдующія данныя.

1) Организація желѣзнодорожныхъ войскъ, ихъ раздѣленіе назначеніе, комплектованіе, соціальное образованіе, технической надзоръ и инспекція.

2) Организація высшаго команднаго состава и связь мобилизованныхъ желѣзнодорожныхъ линій съ сѣтью государственныхъ путей сообщенія.

3) Высшее руководство всѣми путями сообщенія (желѣзнодорожными, грунтовыми и водяными) на театръ военныхъ дѣйствій.

4) Особенности эксплуатации желѣзныхъ дорогъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, организація службы желѣзнодорожныхъ частей и порядокъ передачи мобилизованныхъ участковъ пути для эксплуатаціи гражданскимъ агентамъ при движеніи армій впередъ и удлиненіи коммуникаціонной линіи.

5) Водяныя и грунтовые пути. Организація этапныхъ линій. Автомобильное движеніе.

6) Перевозка войскъ и воинскихъ грузовъ. Маршруты, правила и приемы обезпечивающіе увеличеніе пропускной способности желѣзныхъ дорогъ и непрерывность движенія въ тылу армій.

7) Оставленіе желѣзнодорожныхъ участковъ при отступленіи.

При разработкѣ этихъ вопросовъ слѣдуетъ прежде всего воспользоваться опытомъ русско-японской войны, и въ этомъ отношеніи въ высшей степени полезны указанія г. Караульщикова въ статьѣ <Русско-японская война, военныя сообщенія и желѣзнодорожныя войска> (Инж. Журн., 1906 годъ № 5, 6 и 7). По даннымъ этой статьи послѣдняя война выяснила наши слѣдующія недочеты:

1) несоответствие мобилизационных графиков воинскаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ съ потребностью движенія; 2) неподготовленность всѣхъ вообще путей сообщенія къ усиленной работѣ воинаго времени; 3) неспособность управленія военными сообщениями подготовить въ мирное время наши пути для воинскаго движенія и руководить работою этихъ путей военное время; 4) незаконченность, неясность и полная практическая непригодность существующихъ положеній объ управленіи военными сообщениями на театрѣ войны; 5) неподготовленность всѣхъ агентовъ управленія военными сообщениями по специальной службѣ путей сообщенія; 6) неподготовленность нашихъ желѣзнодорожныхъ войскъ къ своему специальному назначенію, и 7) отсутствіе какихъ либо положеній и инструкцій по подготовкѣ и службѣ этихъ войскъ.

Техническая боевая часть тактики желѣзнодорожныхъ войскъ относится преимущественно къ дѣятельности передоваго желѣзнодорожнаго отряда и годовныхъ его поѣздовъ; сюда слѣдуетъ отнести слѣдующее:



*При наступлені*

1) Устройство сообщёвій позицій армій съ магистралью.

2) Сообщевія вдоль позицій.

3) Оргавизація службы въ головѣ желѣзнодорожныхъ путей при наступденіи.

4) Устройство передовыхъ желѣзнодорожныхі позицій прикрывающихъ работы головного отряда.

б) Организация и устройство передовыхъ желѣзнодорожныхъ поѣздовъ.

6) Рекогносцировка неприятельскихъ путей сообщенія.

7) Занятю неприятельской желѣзной дороги и ея возстановленіе.

8) Порядокъ движеніявъ передѣ, связь между частями и согласованность дѣйствій.

*При обороне:*

9) Оборона передовой желѣзнодорожной позицій, прикрывающей работы.

10) Приспособленіе къ оборонѣ станцій и постовъ на линіи дороги.

11) Организация связи между командами постовъ и станцій на линіи.

12) Охрана линіи желѣзной дороги и оборона искусственныхъ сооружений.

*При отступлении,*

13) Дѣйствія тыльнаго желѣзнодорожнаго отряда.

14) Порча и разрушеніе желѣзнодорожнаго пути, станцій, искусственныхъ сооруженій и подвижного состава.

15) Желѣзнодорожное имущество, подлежащее уничтоженію или вывозу; вывозъ имущества.

16) Порядокъ движенія и оставленій станцій и депо при отступленіи.



## VI.

*Передовые железнодорожные отряды и  
головные поезда.*

При выполнении железнодорожного строительства на театр военных действий, основной задачей железнодорожных войск является продолжение магистралей или постройка соединительных путей возможно ближе к расположению войск на позициях. Само собою разумеется, что такая работа, находясь в сфере влияния противника или в непосредственном с ним соприкосновении, будут производиться часто под огнемъ.

Для исполнения этой задачи является необходимостью: 1) въ организациі особаго железнодорожнаго отряда; назначаемаго преимущественно для строительных работъ, съ цѣлью не отвлекать железнодорожныя части, находящаяся на эксплуатаціи линіи

ближняго тыла, и 2) въ прикрытіи впроизводимыхъ работъ отъ непріятельскаго огня, если по обстановке это требуется.

Передовой отрядъ долженъ раздѣляться на двѣ части—для производства работъ техническая) и для охраны ихъ и участка пути (тактическая).

Французы совершенно основательно полагають, что подобные *спеціальныя железнодорожныя отряды* должны дѣйствовать въ военное время независимо отъ дѣйствій армій, преслѣдуя лишь цѣль, предписанную главнокомандующимъ. Силу отряда они полагають въ 3.620 челов., изъ коихъ 2.700 челов. изъ спеціальныхъ войскъ. *Личный составъ отряда* долженъ отличаться постоянною активностью, выносливостью, смѣлливостью, рѣшительностью и самопожертвованіемъ въ критическую» минуту, т. е. всѣми качествами, требующимися для успѣшнаго веденія такъ называемой малой войны.

Начальники отдѣльных отрядовъ передового отряда — этихъ живыхъ организмовъ, полныхъ самостоятельности и самодѣтельности (согласно принципамъ великаго Суворова), — кромѣ спеціальныхъ познавай

должны обладать тактическими способностями въ высшей степени, не говоря уже о силѣ воли, настойчивости въ достиженіи цѣли и умѣнни поддерживать дисциплину въ отрядѣ, въ составѣ котораго могутъ оказаться также специалисты изъ гражданскихъ лицъ и гражданскіе инженеры.

Въ виду крайне трудной задачи такихъ отрядовъ, требующихъ опытнаго руководства, они должны быть сформированы хотя бы частью въ мирное время руководимы тѣми же начальниками, которые будутъ ими управлять во время войны; небольшіе кадры изъ всѣхъ родовъ оружія и специальныхъ войскъ должны быть также приучены къ совмѣстной и согласованной дѣятельности.

Въ распоряженіи начальника передового отряда должны быть бронированные и рабочіе головные поѣзда, которые по своей организации должны отвѣчать всѣмъ цѣлямъ отряда, т. е. служить для работъ въ головѣ участка пути, для быстрого исправленія поврежденнаго пути и сооруженій и для охраны угрожаемаго участка. Поѣздъ, приспособленный къ оборони, и 1 или 2 рабочихъ поѣзда, со-

ставляютъ отдѣльный отрядъ и подчиняются одному начальнику. Для выполнения строительныхъ задачъ, имѣя въ виду, конечно, что онѣ могутъ представиться во всякомъ мѣстѣ участка дорогъ ближайшаго тыла при покушеніяхъ отдѣльныхъ лицъ или непріятельскихъ партій, поѣзда должны имѣть соотвѣтствующій личный составъ соотвѣтствующіе строительные матеріалы; для охраны линіи и поддержки постовъ, угрожаемыхъ непріателемъ, блиндированный поѣздъ долженъ имѣть соотвѣтствующую оборону и возможность освѣщать мѣстность; личный составъ долженъ соотвѣтствовать всѣмъ возможнымъ случаямъ въ практикѣ желѣзнодорожнаго дѣла въ военное время, имѣя въ виду въ особенности, что головные поѣзда и отрядъ, въ составъ котораго они входятъ, представляютъ головное (тыловое) отдѣленіе всѣхъ спеціальныхъ службъ на данной дорогѣ включая въ составъ этого отдѣленія специалистовъ по службѣ пути, движенія и тяги, а также и соотвѣтствующій составъ чиновъ для выполнения спеціальныхъ военныхъ задачъ.

Можно предложить слѣдующій со-

ставъ указанныхъ поѣздовъ, рассчитывая на максимумъ потребностей эксплоатации и возстановленія пути и сооруженій на участкѣ линіи до 30 верстъ:

*Служба пути:*

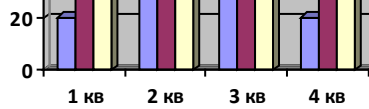
Ивженеровъ путей сообщенія (офицеровъ) .....	1
Техниковъ путей сообщенія (офицеровъ) .....	2
Дорожныхъ мастеровъ .....	3
Старшихъ рабочихъ .....	7
Путевыхъ сторожей .....	28
Ремонтныхъ рабочихъ .....	40
Мостовыхъ слесарей .....	2
Слесарей .....	2
Плотниковъ .....	24
Кузнецовъ .....	4
Чернорабочихъ .....	24

---

итого офицеровъ 3  
нижнихъ чиновъ 134

*Служба тяги:*

Начапниковъ депо (офицеровъ.) .....	1
Ихъ помощниковъ (офицеровъ) .....	1
Слесарей .....	20
Кузнецовъ .....	2
Токарей по металлу .....	1
Котельщиковъ .....	2
Молотобойцевъ .....	2
Лѣдниковъ .....	1
Машинистовъ водокачки .....	6



57

Кочегаровъ водокачки .....	6								
Паровозныхъ бригадъ — двѣ	<table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>машинистовъ</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>помощниковъ ихъ</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>кочегаровъ . . .</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Смазчиковъ . . .</td> <td>4</td> </tr> </table>	машинистовъ	2	помощниковъ ихъ	2	кочегаровъ . . .	2	Смазчиковъ . . .	4
машинистовъ	2								
помощниковъ ихъ	2								
кочегаровъ . . .	2								
Смазчиковъ . . .	4								
итого: офицеровъ 2									
нижнихъ чиновъ 50									

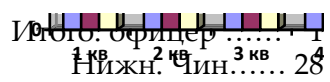
*Служба движенія:*

Ревизоровъ движенія (офицеровъ) .....	1				
Начальниковъ станцій .....	3				
Ихъ помощниковъ .....	6				
Начадьниковъ разъѣздовъ .....	4				
Ихъ помощниковъ .....	8				
Стрѣлочниковъ .....	40				
Составителей поѣздовъ .....	7				
Кондукторскихъ бригадъ — двѣ	<table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>{ старшихъ кондук</td> <td>.2</td> </tr> <tr> <td>{ младшихъ....</td> <td>8</td> </tr> </table>	{ старшихъ кондук	.2	{ младшихъ....	8
{ старшихъ кондук	.2				
{ младшихъ....	8				

Итого: офицеровъ 1  
Нижн. чин . 78

*Служба телеграфа и прожектора:*

Контроль еръ - механикъ - электротехникъ (офицеръ) .....	1
Надсмотрщиковъ телеграфа .....	2
Телеграфистовъ и телефонистовъ .....	20
Мастеровыхъ телеграфа .....	6





*Подрывная команда:*

Начальвикъ команды (офицеръ).....	1
Унтеръ-офицеровъ и ефрейторовъ.....	6
Рядовыхъ.....	30

---

Итого: офицеровъ 1

Нижн. чин. 36

*Канцелярія:*

Счетоводовъ.....	1
Конторщиковъ.....	2
Писарей.....	2

Итого: нижн. Чин....5

Всего: офицеровъ.... 8

Нижн. чиновъ 331

Изъ этого состава офицеровъ и нижнихъ чиновъ выдѣляется въ одинъ рабочій поѣздъ:

Техниковъ путей сообщенія (офицеровъ) . . . . .	1
Дорожныхъ мастеровъ.....	1
Старшихъ рабочихъ ... ..	1
Плотниковъ .....	20
Чернорабочихъ . . . . .	20
Слесарей.....	10

Кузнецовъ.....	3
Запасная кондукторская бригада.....	5
„-----“ „ паровозная бригада.....	5

---

Итого: офицеровъ 1

„—“ Нижн. чин.65

Въ указанный составъ не входятъ: начальникъ поѣздного отряда, его помощникъ (онъ же командиръ сводной роты), врачъ, два фельдшера, оружейный мастеръ, фельдфебель, каптенармусъ, инструкторъ и артельщикъ.

Составъ вагоновъ для указанныхъ поѣздовъ долженъ быть соотвѣтственно елѣдующій:

класи, товари, платф.

Для начальника отряда			
и его помощника .	1	—	—
Для офицеровъ . . .	1	—	—
Офицерск. столовая и			
кухня . . . . .	—	1(тепл.)	—
Канцелярія и телефон	—	1(тепл.)	—
Кухня и хлѣбопекарня	— 2	(присл.)	—
Ледникъ . !.....	—	1 (типов )	—

Для провіанта . . . .	—	1 . . .	—
Баня и прачешная .	—	2(присп.)	—
Цейхгаузъ для одежды, ивструментовъ и .	—	—	—
принадлежности . .	—	1	—
Для патроновъ и взрыв- чатыхъ веществъ .	—	1	—
Кузница и слесарная	—	1	—
Для нижн. чиновъ .	—	1	—
службы пути . . .	—	4(тепл.)	—
„ движенія . . . .	—	3(тепл.)	—
„ тяги.....	—	2(тепл.)	—
„ телеграфа . . .	—	1(тепл.)	—
„ подрывн. команды	—	1(тепл.)	—
Санитарныхъ вагоновъ	—	2(типов.)	—
Для стрѣлковъ или пу- леметовъ и артиллеріи	—	2(присп.)	—
Для рельсъ.....	—	—	1
„ шпаль . . . .	—	—	2
„ бревень и досокъ	—	—	2

---

Итого осей 66

Къ этому составу требуется доба-  
вить еще вагоны для прожектора, ес-  
ли по обстановкѣ это будетъ призна-  
но необходимыми

*Для рабочаго поѣзда:*

	классн. товары, платф.		
Служебный.....	1	—	—
Для нижн. Чиновъ.....	—	3 (тепл)	—
Кузница и мастерская	—	1	—
Для инструм., принадл. и жел.-дор. скрѣпъ .	—	1	—
Для рельсъ.....	—	—	6
„ стрѣлокъ и кресто- винъ.....	—	—	1
„ шпаль.....	—	—	2
„ бревень . . . .	—	—	4
„ досокъ.....	—	—	2
„ стрѣлковъ . . . .	—	—	1 (присп.)
<hr/>			
Итого осей 64			

Паровозъ и вагоны располагаются въ составѣ въ зависимости отъ обстановки и соединяются телефономъ. Платформы и вагоны должны имѣть сбоку валики для быстрой подачи рельсъ отъ хвоста къ головѣ поѣзда (по образцу средне-азиатской жел. дор.). При неимѣннн бронированныхъ платформъ, закрытія для стрѣлковъ устраиваются изъ досокъ и мѣшковъ съ землей. Хлѣбопекарныя печи и очаги устраи-

ваются примѣнительно къ опыту русско японской войны или примѣняя другіе какіе либо образцы, но при условіи равномернаго распредѣленія груза и отсутствія перегрузки. Телеграфное отдѣленіе должно вмѣть аппараты для подачи, приѣма или перехватыванія депешъ съ любого пункта пути. При порчѣ телефона поѣздъ управляется сигналами; такимъ же образомъ начальникъ отряда руководитъ стрѣльбой. Для быстрой посадки, высадки, разгрузки и нагрузки должны имѣться приспособленія.

У А. фонъ-Вендрихъ имѣется описаніе берлинскаго блиндированнаго поѣзда, оборудованнаго какъ подвижной фортъ съ ружейнымъ и артиллерійскимъ огнемъ. Стрѣлки помѣщаются на бронированной платформѣ со стѣнками въ видѣ крѣпостной стѣны, съ бойницами для стрѣльбы \*); стѣнки укрѣплены поперечными желѣзными балками. Впереди и сзади поѣзда—бронированныя платформы съ орудія-

\*) Бойницы возможно сдѣлать для стрѣльбы въ 3 яруса (лежа, съ колѣна и стоя). Для закрытія отъ навснаго огня необходимы откидные козырьки.

ми на поворотныхъ кругахъ, обстрѣливающими мѣстность по 3-мъ направлєніямъ. Такія поѣзда назначены для охраны линіи и для рекогносцировокъ по примѣру франко-прусской и англо-бурской войнъ.

Что же касается прикрытія работъ отряда въ головѣ участка пути при движеніи впередъ, то въ этомъ случаѣ должна устраиваться *передвижная железнодорожная позиція*, для которой, по даннымъ германской литературы, предназначаются броневыя башни Шумана и броневыя заслоны, примѣненіе которыхъ общеизвѣстно. Для быстрой доставки, нагрузки и выгрузки этихъ башенъ должны быть особе приспособленные вагоны.

Главное назначеніе передовыхъ отрядовъ — желѣзно дорожное строительство въ головѣ магистрали и возможно быстрое открытіе движенія по вновь построеннымъ участкамъ; главное назначеніе головного поѣзда — быстрое исправленіе или разрушеніе пути и охрана наиболѣе угрожаемыхъ участковъ; рабочіе поѣзда держатся по близости головныхъ; при обеспеченности линіи отъ покушеній непріятеля голов-

ные и рабочіе поѣзда работаютъ исключительно для передового отряда, какъ при наступленіи, такъ и при эвакуаціи линіи.



## VII.

### *Военно-дорожные рекогносцировки.*

Въ современныхъ войнахъ, какъ я указано выше, борьба идетъ прежде всего за обладаніе путями сообщенія чтобы обезпечить армію всѣмъ необходимымъ для ея сущест в о в а н і я и для движенія впередъ. Поэтому вниманіе военныхъ сферъ должно быть обращено не только на свои жедѣзныя дороги и другія пути сообщенія, но и должны быть изучены также пути неприятельскія, прилегающія къ границѣ государства.

Для достиженія этой цѣли необходимо еще въ мирное время ознакомиться со всѣми техническими условіями сооруженія и эксплуатаціи путей сообщенія, какъ своихъ, такъ и неприятельскихъ, и заблаговременно выяснить необходимость тѣхъ или иныхъ дѣйствій, въ случаѣ наступле-



нія или обороны, а также сооружеія необходимыхъ при данныхъ условіяхъ вспомогательныхъ путей. Задача эта разрѣшается военно-технической рекогносцировкой, которая имѣетъ ближайшей цѣлю сборъ свѣдѣній, отъ которыхъ зависитъ успѣхъ пользованія путями сообщенія съ военными цѣлями.

Сборъ указанныхъ свѣдѣній можно раздѣлить на двѣ категорій: стратегическая рекогносцировка и техническая. Ближайшей задачей первой является выясненіе расположенія путей сообщенія по отношенію къ фронту наступлеаія армій, границъ государства, естественныхъ препятствій и т. д.; сюда же слѣдуетъ отнести всѣ сооружеія, могущія имѣть вліяніе на ходъ военныхъ дѣйствій въ зависимости отъ данныхъ технической рекогносцировки; послѣдняя же имѣютъ цѣлю выясненіе свойствъ и конструкцій путей сообщенія и системы ихъ эксплуатаціи. Въ настоящемъ очеркѣ мы разсматриваемъ только техническую рекогносцировку, какъ имѣющую ближайшее отношеніе къ желѣзнодорожнымъ войскамъ.

Преобладающее вліяніе на ходъ воен-

ныхъ дѣйствій при современныхъ условіяхъ войны получаетъ безусловно тотъ изъ противниковъ, который будетъ въ состоянія въ наименьшихъ сравнительно промежуткахъ времени сосредоточить на своей базѣ наибольшее число войскъ. Не включая сюда, боевыя качества частей армій или таланты полководцевъ, быстрая доставка военныхъ силъ сама по себѣ оказываетъ сильное моральное дѣйствіе, давая большую увѣренность въ успѣхъ. Поэтому ближайшей цѣлью технической рекогносцировки является *детальное выясненіе провозоспособности путей сообщенія какъ своихъ, такъ и чужихъ.*

Въ программу такой рекогносцировки слѣдуетъ включить выясненіе слѣдующихъ данныхъ: число магистралей ведущихъ къ данному пункту, и боковыхъ путей ихъ; число грунтовыхъ путей и шоссе; число рѣкъ и ихъ направление; протяженіе желѣзныхъ и другихъ путей сообщенія; условия продольной профили дорогъ (подъемы, уклоны, кривыя); протяженіе судоходной части рѣкъ; состояніе и наличность станцій, этаповъ и пристаней, условия водоснабженія стан-

цій: состояние желѣзнодорожныхъ станціонныхъ путей и сооружения (запасные пути, платформы, пакхаузы, поворотные круги (здація); приспособленія для посадки и высадки войскъ; состояніе искусственныхъ на дорогахъ сооружений (мосты, віадуки, трубы лотки), бродовъ и переправъ черезъ рѣки и овраги; численность и качество желѣзнодорожнаго личного и подвижнаго состава; вмѣстимость и грузоподъемность вагоновъ; количество судовъ на рѣкахъ; наличность и количество конной и автомобильной тяги у мѣстныхъ жителей данной местности, и т. п.

Эти свѣдѣнія необходимы дляображевіи, какъ при наступлеаии, такъ и при отступленіи. При необходимости же покинуть свои или захваченный пути сообщенія, необходимо прежде всего испортить ихъ сыцѣлью затруднить непріятелю пользование ими, а, слѣдовательно замедлить его движ. впередъ. Порча путей сообщ. производится болѣе или менѣе существенная въ зависимости отъ того, рассчитываемъ ли мы вскорѣ овладѣть опять ими или же отдаемъ ихъ непріятелю совсѣмъ. Для этого необходимо зара-

нѣе намѣтитъ сооруженія, подлежащая порчѣ или разрушенію, и способы ихъ разрушенія (частичнаго или полнаго), т. е. задача рекогносцировки въ этомъ случаѣ имѣеть цѣлью сборъ свѣдѣній, необходимыхъ для полнаго или частичнаго разрушенія путей сообщенія и искусственныхъ на нихъ сооружены въ известномъ систематическомъ порядкѣ, въ зависимости отъ хода военныхъ дѣйствій.

Въ программу такой рекогносцировки долженъ войти сборъ слѣдующихъ свѣдѣній: способы порчи или уничтоженія искусственныхъ сооружений (мостъ въ, трубъ, тоннелей и т. п.), могущихъ затруднять движеніе неприятеля или пріостановить это движеніе на болѣе или менѣе значительный промежутокъ времени; представленіе проектовъ или подробныхъ данныхъ о количествѣ инструмента, взрывчатыхъ веществъ и рабочей силы, потребныхъ для исполненія намѣченнаго разрушенія; способы прегражденія движенію судовъ на рѣкахъ; возможность порчи для движенія грунтовыхъ дорогъ; возможность произвести искусственное наводненіе мѣстности съ пролегающими на ней путя-

ми сообщенія; вліяніе близости не-  
пріятеля на срочность выполненія ра-  
бота; вліяніе окружающей мѣстности  
на устройство обхода разрушеннаго  
сооружения; соображенія по угону или  
порчѣ подвижнаго состава и т. п.

Третьей задачей технической ре-  
когносцировки является *сборъ сведеній  
и соображеній, необходимых?) для охраны  
поддержки непрерывности движенья на  
путяхъ, угрожаемых\* непрятелемъ*. Въ та-  
кихъ случаяхъ наибслѣе неблагопріят-  
ноѳ положеніе получается, если путь  
прслегаеть параллельно фронту на-  
стуі ленія проі иввика, такъ к&къ про-  
рывъ въ одномъ кекомъ либо пунктѣ  
останаві иваетъ сквозное движеніе, а  
прорывъ въ нѣсколькихъ пунктахъ  
вріосзанавливаетъ эксплоатацію всей  
линіи или большей ея части.

Въ программу сбора свѣдѣній та-  
кой рекогносцировки требуется вклю-  
чить сдѣдующее: наиболѣ легкіе под-  
ступы къ дорогѣ; ваиболѣ угрожае-  
мые пункты; наиболѣ важныя для  
сохраненія непрерывности движенія  
искусственныя сооружеюя и **V8ЛЫ**  
путей сообщения; порядскъ дѣйет-  
вій въ зависимости отъ данной зада-  
чи (сохраненію движенія во что бы

то ни стало, оборона наиболее важных пунктов съ прекращением движения до прибытия подкреплений или отступлению); организация связи отдельных пунктов по линии дороги; тактическая условия окружающей местности; организация соединительных путей для взаимной поддержки и т. п.

Наконецъ, при занятіи неприятельской линии или разрушенной нашей необходимо выяснить способы восстановления путей и искусственных сооружений для эксплуатаціи или, при угрожающем положеніи, также и для обороны. Для этого заранѣ должны быть известны конструктивные данныя и детали сооружений, подлежащихъ восстановленію, для рздзчета рабочихъ и матеріаловъ. Въ сборъ свѣдѣній такой рекогносцировки должно войти указаніе наличности рабочихъ и строительных матеріаловъ въ окружающей местности, мѣста складовъ для строительных матеріаловъ и способъ ихъ доставки.

Во всѣхъ перечисленныхъ случаяхъ, высылая офицеровъ для производства рекогносцировки въ военное время, нельзя давать подробную программу

сбора свѣдѣній и требовать представленій ихъ во всѣхъ подробностяхъ. Это, какъ говорится, только свяжетъ исполнителю руки. Техническая рекогносцировка вблизи непріятеля находится въ такой зависимости отъ различныхъ непредвидѣнныхъ случайностей, что при необходимости ея производства слѣдуетъ разсчитывать прежде всего на знанія и опытъ, ловкость и находчивость, быстроту глаза и соображенія исполнителя, опредѣляя ему съ возможною подробностью лишь основную задачу или основную вѣсь, подлежащій освѣщенію.



## VIII,

### *Подвѣгъ подполковника Спиридонова.*

Желѣзнодорожныя части не ведутъ бой, какъ пѣхота, и не укрѣпляютъ позицій подѣ огнемъ непріятеля, какъ саперы. Но работа ихъ, постоянная и сложная, непрерывная при всякой обстановкѣ и во всякое время сутокъ, точная, какъ провѣренные часы, требуетъ высшаго напряженія силъ, въ особенности, если приходится выполнять ее подѣ огнемъ непріятеля.

Желѣзнодорожный солдатъ не назначенъ ни для наступательнаго, ни для оборонительнаго боя. Его роль чисто пассивная. Его знамя—желѣзная дорога, и онъ долженъ умѣть умирать, защищая свое знамя, какъ часовой на своемъ посту.

Сколько нужно стойкости и хладнокровія, выдержки характера и сознанія долга, чтобы выполнить свою специальную работу, всеобращая вни-



манія на огонь непріятеля и не отвѣчая выстрѣломъ на его выстрѣлъ! Желѣзнодорожникъ, который при такихъ условіяхъ сохраняетъ самообладаніе и примѣромъ своимъ ободряетъ слабыхъ совершаемъ подвигъ, хотя подвигъ этотъ и не замѣченъ и нѣтъ въ немъ внѣшняго проявленія мужества и храбрости героев наступленія и обороны.

Однимъ изъ такихъ подвиговъ, мужества хладнокровія и выдержки является провозъ снарядовъ головнымъ желѣзнодорожнымъ отрядомъ под полковника Спиридонова (отрядъ 4-го зеамурскаго желѣзнодорожнаго баталіона) въ отрѣзанный уже отъ нашей арміи Портъ Артуръ, — подвигъ, который ярко блеснулъ на мръчномъ фонѣ начала вашей неудачной войны.



*Рекогносцировка пути между станціями Вафандянь и Пуландянь.*

Послѣдній поѣздъ изъ Портъ-Артура, на сѣверъ былъ отправленъ 23-го апрѣля 1904 года; около ст. Пуландяи онъ подвергся обстрѣпу японцевъ, высадившихся въ Бидзыво, и Портъ-Артуръ былъ объявленъ отрѣзаннымъ отъ сообщенія съ нашей арміей.

23-го же апрѣля, по распоряженію и. д. начальника военныхъ сообщеній маньчжурской арміи, полковника Захарова, въ виду занятія японскими войсками ст. Пуландянь и отхода нашихъ войскъ, былъ командированъ под т. Спиридоновъ съ 21-ой ротой 4-го Заамурскаго ж. д. б-на для рекогносцировки пути и эвакуаціи станцій, который предполагалось оставлять подъ натискомъ неприятеля

Для исполненія этого распоряженія былъ немедленно сформировать го-

ловной поѣздъ, въ составъ котораго вошла указанная рота при командующемъ ею, поручикъ Козловъ, и младшихъ офиц. подноруч. Терлецкомъ, Флоровъ и Римскомъ-Корсаковъ; по службѣ движенія въ отрядъ вошли поручикъ Анненьковъ и подпор. Рождественскій; по службѣ пути—шт. капитанъ Полуектовъ и поручикъ Эггартъ; машинистъ былъ назначенъ подпор. Завадскій.

По собраннымъ въ Дашичао свѣдѣніямъ оказывалось, что продвинуться далѣ Севьючена не представляется возможнымъ. Тѣмъ не менѣе поѣздъ подп. Спиридонова, отправившись изъ Дашичао, прибылъ утромъ 24-го апрѣля на ст. Вафандянь опровергнувъ такимъ образомъ предположенія о движеніи японцевъ къ сѣверу,

Прибывъ въ Вафандянь, подп. Спиридоновъ засталъ на станціи отступивши съ юга отрядъ генерала 3, отъ котораго узналъ, что непріятель находится поблизости, что путь до Пуландяна мѣстами испорченъ, мостъ возлѣ этой станціи взорванъ и что на ставціонныхъ путяхъ остался подвижной составъ.

Не считая возможнымъ оставленіе

подвижного состава въ рукахъ японцевъ, подп. Спиридоновъ рѣшилъ произвести дальнѣйшую рекогносцировку, но въ составѣ лишь паровоза и двухъ вагоновъ, о чемъ и сообщилъ генералу З.

На ст. Вафандянь съ полуротой былъ оставленъ подпор. Фроловъ. Пор, Анненьковъ и поди. Рождественскій были командированы на линію для порчи телеграфа въ случаѣ, если Пуландянь окажется въ рукахъ японцевъ. Въ поѣздѣ, кромѣ подп. Спиридонова и его офицеровъ, отправились: уссур. ж. д. б-на капит. Алексѣевъ\*), рѣшившійся попытаться проникнуть въ Портъ-Артуръ, ревизоръ движенія Рагоза, инженеръ Вишняковскій, техникъ Знаменекій, дорожный мастеръ Кучеренко и надсмотрщикъ телеграфа Житень; машинистомъ былъ запасный нижній чинъ Петровъ, помощникъ его—ряд. Замараевъ и кочегаръ—китаецъ Лю-Тэ, участникъ со стороны русскихъ въ компаній 1900-1901 г.г. и отъ своихъ за это пострадавшей.

Къ Пуландяню отрядъ двинулся съ большой осторожностью, внимательно

\*впоследствии – защитникъ Портъ-Артура.

осматривая путь и окружающую мѣстность; приходилось часто останавливаться, такъ какъ на рельсахъ во многихъ мѣстахъ были набросаны шпалы; встрѣчались китайцы, увозящіе на вагонеткахъ награбленное на брошееныхъ станціяхъ имущество.

Мостъ передъ станціей Пуландянъ оказался въ исправности\*); занимъ сразу же показалась на виду станція на первомъ пути ея шесть вагон овъ и передъ ними группа людей, разсмотрѣть которыхъ было трудно. Немедленно же было принято рѣшеніе: влѣзть на станцію полны мъ ходомъ и если тамъ японцы, то попытаться, вступитъ сь ними въ борьбу, захватить вагоны; въ случаѣ же неудачи — взорвать паровозъ и вагоны и действовать, смотря по обстоятельствамъ. Къ счастью, толпа оказалась хунхузами, которые при видѣ быстро приближающагося поѣзда обратились въ поспѣшное бѣгство.

При осмотрѣ вагоновъ на станціи въ нихъ оказались пробоины отъ ружейныхъ пуль; на ближайшемъ холмѣ, въ одной верстѣ отъ нихъ, валя-

\*) Былъ взорванъ мостъ къ югу отъ Пуландяна.

лись стрѣлянные гильзы отъ японскихъ винтовокъ; мостъ южнѣ станціи оказался взорванвымъ

Осмотрѣвъ подробно станцію, окружающую мѣстность и не замѣтивъ присутствия японцевъ, подп. Спиридоновъ рѣшилъ возвратиться обратно, но въ это время былъ замѣченъ поѣздъ, медленно подходившій къ разрушенному мосту со стороны Портъ-Артура. Воѣздъ оказался высланнымъ также для рекогносцировки. Пробывшій въ немъ ижеверъ Губановъ и комавдиръ Кванту некой саперной роты сообщил и, что южнѣ Пулавдяна движете безопасно и путь охраняется войсками. Узвавъ объ этомъ, подп. Спиридоновъ сообщилъ, что нападение на Пуландяиъ произведено по всѣмъ признакамъ лишь одной японской охотничьей командой, что высадка японскихъ войскъ повидимому задержана свирѣпствующимъ на морѣ тайфуномъ и что онъ будетъ ходатайствовать о возобновленіи сообщенія армій съ крѣпостью. Исправленіе моста было поручено капитану Алексѣеву, который перешель въ поѣздъ инженера Губанова.

Въ это время на ст. Вафандянь

произошло слѣдующее: командиръ 13  
 сотни пограничной стражи, ротмистръ  
 Вестермаркъ, бывший начальникомъ  
 гарнизона станція Сеньючень, при-  
 казалъ не отправлять безъ его  
 вѣдома никакихъ депешъ о высадке  
 японцевъ, пока онъ самъ пу-  
 темъ развѣдки въ этомъ не убѣдится.  
 Распоряженіе это было извѣстно ко-  
 мандующему въ Сеньючена желѣзно-  
 дорожной ротой, шт. капитану Ш.\*;  
 но тѣмъ не менѣе Ш.\*, при первомъ  
 же слухѣ о появленіи японскихъ су-  
 довъ вблизи Сеньючѳа, составилъ  
 депешу на имя поди. Спиридонова съ  
 сообщеніемъ о начавшейся высадкѣ  
 и убѣдилъ начальника станцій отпра-  
 вить ее въ Вафандяеъ безъ разрѣше-  
 нія н-ка гарнизона. Такъ какъ пода.  
 Спиридововъ въ это время былъ еще  
 въ Пуландянѣ, то телеграмму, по по-  
 сученш. доложили генералу 8.%  
 лоторый, познакомившись съ ея  
 содержаніемъ, тотчасъ же привазапъ  
 убирать со станцій всѣ поѣзда и от-  
 ступать на сѣверъ.

Приказано было также убрать со-  
 ставъ головного поѣзда под. Спири-  
 донова. Вслѣдствіе этого, оставшійся  
 на станцій съ полуротой головного

отряда подпор. Флоровъ приказаль нижнимъ чинамъ выйти изъ вагоновъ и построиться на платформъ станцій, Генераль З.\* приказаль полуротъ возвратиться въ вагоны и отступать вмѣстѣ со всѣми, но подпор. Флоровъ доложилъ, что исполнить это не можетъ такъ какъ получилъ приказаніе своего непосредственнаго начальника ожидать его въ Вафандянь. Полагая по донесеніямъ разъѣздовъ, что подп. Спиридоновъ погибъ или попалъ въ плѣнь, генераль З.\* настаиваль на исполненіи своего распоряженія, но подп. Флоровъ доложилъ, что онъ обязанъ провѣрить эти свѣдѣнія и останется на станцій, а если подполк. Спиридоновъ дѣйствительно погибъ, то попытается пробиться къ нашимъ войскамъ.

Къ генералу З.\* явились офицеры мѣстнаго гарнизона съ вопросомъ, какъ поступить со станцій и со зданіями.

Зданія и казармы запылали.

Войска ушли. Телеграфные аппараты были сняты и увезены. Желѣзнодорожное служащее уѣхали съ послѣднимъ поѣздомъ. На платформъ станцій средя горящихъ зданій остался



только одинъ подпоручикъ Флоровъ со своей молодецкой командой.

Возвращаясь со ст. Пуландянь и увидя пожаръ ст. Вафандянь, подполк. Спиридоновъ рѣшилъ, что онъ отрѣзанъ японцами, вслѣдствіе чего были сдѣланы всѣ приготовленія къ взрыву и поѣздъ сталъ подходить къ станціи со всѣми предосторожностями. Можно себѣ представить радостное изумленіе отважнаго подполковника, когда онъ увидѣлъ на платформѣ подп. Флорова съ полурозой, который успѣшилъ доложить причину успѣшнаго отступленія и уничтоженія станцій.

Зная шт.-капитана Ш.\* и познакомившись съ обстановкой по линіи дороги изъ собственной рекогносцировки, подп. Свиридоновъ имѣлъ основаніе не довѣрять присланной изъ Сеньючева телеграммѣ во всей ея псалотѣ и разчитывалъ, что отступившій отрядъ генерала З.\* вскорѣ же въ этомъ убѣдится; тѣмъ не менѣе на ст. Вафандянь оставаться было нельзя такъ какъ не осталось ни одного телеграфнаго аппарата и не было никакихъ средствъ потушить пожаръ. Поэтому поѣздъ прослѣдовалъ дальше, до ст. Вафан-

гоу, откуда под. Спирядоновъ по телеграфу сейчас же сообщил о всемъ происшедшемъ начальнику военныхъ сообщеній.

Пожаръ ст. Вафандянь имѣлъ еще другое печальное послѣдствіе: китайцы, замѣтивъ его, сообщили инженеру Губанову, что Вафандянь взятъ японцами, вслѣдствіе чего артурскій рекогносцировочный поѣздъ возвратился обратно, не исправивъ моста у ст. Пуландянь.



*Рекогносцировка до ст. Саншилипу.  
Провозъ поѣзда со снарядами въ Портъ-  
Артуръ.*

24-го апрѣля, вечеромъ, было получено сообщеніе полк. Захарова о необходимости возстановить временное сообщеніе съ Портъ-Артуромъ, ввиду желанія командующаго арміей доставить въ Артуръ поѣздъ чрезвычайной важности со снарядами и взрывателями.

Подп. Спиридоновъ отвѣтилъ, что онъ и его офицеры приложатъ всѣ усилія, чтобы съ доблестью выполнить это опасное порученіе, и тотчасъ же принялся за формированіе поѣзда съ матеріалами для возстановленія пути и сооружений.

Головной поѣздъ отправился на югъ 25-го апрѣля въ 10 час. утра, причемъ генералу З\*, отошедшему уже со своимъ отрядомъ къ сѣверу отъ Вафангоо, было послано себѣ этомъ сообщеніе.

Бхать пришлось медленно, такъ какъ китайцы начали мѣстами расшивать путь, а около станцій и постовъ шпалы обгорѣли. Временный мостъ Вафингоу оказался испорченнымъ; крушенія избѣгли случайно, остановивъ поѣздъ для осмотра пути (китайцы выгнали клинья и часть шпаль изъ клѣтвъ).

Возстановляя путь и телеграфное сообщеніе, удалось прибыть на ст. Вафандянь только къ 6-ти час. вечера. Доложивъ по установленному аппарату о положеніи дѣлае подп. Спиридоновъ получилъ сообщеніе, что командующимъ арміей уже отдано приказаніе о доставкѣ поѣзда со снарядами на ст. Вафангоо.

Прибывъ на ст. Пуландянь 26-го апрѣля въ 9 час. утра, подп. Спиридоновъ тотчасъ же выслалъ сторожевое охраненіе и организовалъ работы по возстановленію взорваннаго японцами моста. 35 чел. лучшихъ мастеровыхъ были отдѣлены въ распоряженіе инженера Вешняковского и 100 челов. были разбиты на четыре сторожевыхъ заставы. Одна застава была выдвинута на три версты къ югу и еще в одну версту освѣщала мѣст-

ность дозорами; одна застава была поставлена у бухты Адамса; главная застава была сосредоточена у разрушенного моста.

Вот и все прикрытіе работъ.

Охраненіе не было потревожено, если не считать нѣсколькихъ выстрѣловъ убѣгавшихъ хунхузовъ. Исправление моста продолжалось 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа, послѣ чего заставы были стянуты къ станціи.

По окончаніи работъ, пода. Спиридоновъ рѣшилъ произвести рекогносцировку далѣе, такъ какъ состояніе пути къ югу, вслѣдствіе отсутствія охраны, было неизвѣстно.

Поѣздъ двинулся въ 2 часа дня. На ст. Саншилипу подп. Спиридоновъ встрѣтилъ капитана генеральнаго штаба Одинцова, пріѣхавшаго изъ Артура на дрезинѣ съ цѣлью рекогносцировки для возстановленія связи съ арміей. Капит. Одинцовъ передалъ важные секретныя сообщенія о состояніи крѣпости для доклада ген. Куропаткину и сообщилъ, что путь южнѣе Сангаилиу охраняется войсками.

Послѣ встрѣчи, капит. Одинцовъ счелъ свою задачу выполненной и возвратился въ Портъ-Артуръ, захва-

тивъ съ собой ревизора движенія Шпанова.

Станція Саншилипу оказалась разграбленной китайцами и сильно пострадала отъ пожара. Несмотря на это, подп. Спиридоновъ рѣшилъ открыть ее для движенія, чтобы на другой день съ большей увѣренностью провести въ Артуръ поѣздъ со снарядами. Въ качествѣ начальника ст. былъ оставленъ поруч. Рождественский, которому было приказано принять станцію и установить аппаратъ для сообщенія съ югомъ; съ сѣверомъ станція сообщаться не могла, такъ какъ телеграфная лінія между Вафандянозвѣ и Пуландяномъ была разрушена по распоряженію начальн. военныхъ сообщеній, а между Булавдяномъ и Савшилипу—взорвана японцами. Такимъ образомъ станція не могла имѣть сообщенія съ сѣверомъ, и 27-го апрѣля поѣздъ со снарядами изъ Вафандяна мчался на „ура“, не зная, что ждетъ его впереди.

Для охраны станцій былъ оставленъ поручикъ пограничной стражи Центиловичъ со взводомъ солдатъ. Ст. Саншилипу, какъ одна изъ ближайшихъ къ Бидзыво—мѣсту высад-

ки японцевъ — являлась наиболее удобнымъ пунктомъ для устройства перерыва желѣзнодорожнаго сообщенія. Въ первый разъ японцы подошли къ ней незамѣченными 23-го апрѣля, обстрѣляли пассажирскій поѣздъ и прервали телеграфное сообщеніе; вторично они произвели нападеніе на желѣзнодорожный мостъ, но безуспѣшно: храбро защищавшій его постъ пограничниковъ принудилъ ихъ къ отступленію; постъ этотъ состоялъ всего изъ 8-ми человѣкъ и въ первомъ бою потерялъ 6 челов. убитыми и ранеными. Трупы этихъ славныхъ героевъ лежали неубранными еще 26-го апрѣля.

Такимъ образомъ поруч. Рождественскому пришлось открывать станцію для движения въ непосредственной близости къ непріятелю, рискуя каждую минуту подвергнуться внезапному нападенію. Въ ночь съ 26-го на 27-ое апрѣля на станцію нѣсколько разъ прибѣгали преданные русскимъ китайцы, предупреждая о близости противника; но не имѣя ни одного коннаго, поруч. Центиловичъ могъ только держать свой взводъ всю ночь наготовѣ, оставаясь все время въ пол-

нѣйшемъ невѣденіи о расположеніи и силахъ японцевъ.

Невѣденіе при такой обстановке хуже всякой даже дѣйствительности. Поэтому можно себѣ представить, что испытали оба поручика, брошенные на большемъ расстояніи отъ нашей арміи и свято исполняя свой долгъ службы. Поручикъ Рождественскій—первый офцеръ заамурской желѣзно-дорожной бригады, оправдавшій ее назначеніе, т. е. привявшій должность по эксплуатаціи дороги въ непосредственномъ соприкосновении съ нѣпріятелемъ.

Послѣ установки телеграфнаго сообщенія съ югомъ была послана телеграмма въ Цивьчжоу, генералу Фоку, о томъ, что въ ночь къ нему придетъ поѣздъ со снарядами; поѣздъ рѣшено было провести немедленно, такъ какъ появленія японцевъ въ Саншилипу можно было ожидать съ часу на часъ.

Возвратившись въ Вафандявъ, подп. Спиридоновъ справился по аппарату, гдѣ находится поѣздъ, но въ отвѣтъ получилъ свѣдѣніе, повергнувшее въ отчаяніе и его. и его отрядъ; въ виду слуховъ, что овъ попалъ въ руки



японцами, поѣздъ отправили изъ Вафангоу на сѣверъ,

Возстановивъ истинное положеніе дѣла и поручившись за успѣхъ, если поѣздъ будетъ поданъ вторично и немедленно, отважный полковникъ удостоился благодарности командующаго арміей за лихую развѣдку и энергичныи дѣйствія по возстановленію сообщенія. Вслѣдъ затѣмъ было получено соответствующее распоряженіе генерала Куропаткина, и подп. Спиридоновъ, до прибытія поѣзда, принялся за подготовку своего отряда для исполненія опаснаго порученія, согласно обѣщанія своего командующему арміей, что «ни одно колесо поѣзда не попадетъ въ руки неприятеля». На двухъ платформахъ были сдѣланы изъ толстыхъ бревенъ закрытія для стрѣлковъ; на случай встрѣчи съ японцами и невозможности отъ нихъ уйти, была выдѣлена команда гальванеръ подрывниковъ и за ночь изготовлено 39 большихъ зарядовъ изъ рокъ-а-рока и пироксилина для минированія поѣзда.

27-го утромъ, одинъ за другимъ, прибыли на ст. Вафандянь два поѣзда со снарядами; ихъ соединили въ

одинъ и немедленно минировали; кромѣ снарядовъ, рѣшено было провести въ Артуръ еще 2 паровоза, такъ какъ, по слухамъ, тамъ въ нихъ ощущалась большая нужда.

Наканунѣ отъѣзда было отправлено полковнику пограничной стражи Д. (высланному со своимъ отрядомъ для прикрытія движенія поѣзда) требованіе о высылкѣ на югъ разъѣздовъ. Тѣмъ не менѣе прикрытіе это выступило только въ день отъѣзда подполковника Спиридонова въ 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> час. утра, вслѣдствіе чего поѣздъ, вышедшій со станцій въ 10 час. утра, тотчасъ же обогналъ отрядъ и двигался дальше безъ всякаго прекрытія по мѣстности, неосвѣщенной разъѣздами. Составъ поѣзда былъ слѣдующій:

- 1) Два паровоза; на первомъ уѣхаль: подполковникъ Спиридонову Поручикъ Терледкій, вольнонаемный машинистъ Петровъ (запасный нижній чинъ) помощникъ машиниста, ряд. 4-го Заамурск. ж. д. б-на, Замараевъ, кочегаръ китаецъ Лю-Тэ, старшій слесарь, ряд. того же б-на, Резнеръ и и помощникъ начальника депо Вафандянь Доброкаки. На второмъ паровозѣ: машинистъ, унтеръ-офицеръ

4-го заамурск. ж. д. б-на, Кочетковъ, помощникъ машиниста, ряд. того же баталіона. Сурженко и вольнонаемный кочгарь Иванъ Семеновъ.

2) Двѣ блиндированныхъ платформы; на первой ѣхать подпоручикъ Римскій-Корсаковъ со своей полуротой; на второй — подпоручикъ Флоровъ также съ полуротой.

3) Тридцать три вагона, нагруженныхъ снарядами, при каждомъ вагонѣ — гальванеръ, готовый зажечь бикфордовъ шнуръ заряда для взрыва.

4) Классный вагонъ съ двумя артиллерійскими офицерами, сопровождавшими поѣздъ изъ Петербурга,

5) Классный вагонъ, въ которомъ ѣхалъ наблюдавшій за гальванерами 3-го Заамурск. ж-д. б-на штабсъ-капитанъ Полуэктовъ. ревизоръ движениія Рагоза и помощникъ начальника участка пути, инженеръ Вишняковский.

Кондукторская бригада: вольнонаемные, оберъ-кондукторъ Пахиневиць, старшій кондукторъ Хмуръ и младшій кондукторъ Устиновъ.

Впереди поѣзда шель рекогносцировочный паровозъ (фамилій чиновъ паровозной бригады въ рапортахъ

не указано), на которомъ ѣхали: поручикъ баронъ-фонъ-деръ-Роппъ, поручикъ Завадовій, поручикъ Экгардъ, подполковникъ пограничной стражи Хитрово и беззаветно храбрый военный писатель и корреспондентъ Немировичъ-Данченко.

Инструкция были даны слѣдующія:

1) Передвѣй паровозъ слѣдуетъ впереди поѣзда на 2—3 версты, назадъ ни въ какомъ случаѣ не отступаетъ и, если путь испорченъ, даетъ 6 протяжныхъ свистковъ для остановки и исправленія пути.

2) Если передній паровозъ замѣтитъ присутствіе японавъ, то долженъ безъ свистковъ дать полный ходъ впередъ, чтобы прорваться; также долженъ поступить и поѣздъ со снарядами.

3) Въ случаѣ невозможности уйти отъ японцевъ, паровозы и вагоны должны быть взорваны заранѣе приготовленными зарядами (всѣ детали были предусмотрѣны).

4) Послѣ взрыва подвижного состава люди должны были отступить, отстрѣливаясь, подъ командой поручика Козлова (было объявлено, что въ случаѣ неудачи подполковникъ Спири-

доновъ взорвется на своемъ паровозѣ).

Нижніе чины отнеслись къ этой командировки какъ къ предстоящему сраженію: надѣли чистое бѣлье и новые мундиры, какъ на парадъ. Всѣ были исполнены рѣшимости выполнить порученное важное дѣло или геройски пасть

Провидѣніе судило первое.

Поѣздъ вышелъ со станцій Вафандянь въ 10 часовъ утра 27-го апрѣля и шель со скоре стью 20 верстъ въ часъ; верстахъ въ 2—4 обогнали разѣзды полковника Д\*; охрану пути замѣтили на ст. Пуландянь и Саншилипу, гдѣ было по полуротѣ отъ 22 роты пограничной стражи; южнѣе Саншилипу путь также охранялся (21 рота пограничн. стр.); въ Нуландянь сообщили, что въ окрестныхъ деревняхъ находятся уже японцы, вслѣдствіе чего поѣздъ послѣ минутной остановки немедленно двинулся дальше. Всѣ вольнонаемные агенты и нижніе чины, служащіе на станціяхъ, были на своихъ мѣстахъ.

На ст. Саншилипу, на стрѣлкѣ, поѣздъ былъ встрѣченъ оставленнымъ тамъ наканунѣ подпоручикомъ Рож-

дественскимъ, который доложилъ, что ночью, недалеко отъ станцій, была перестрѣлка 21-ой роты погран. стражи съ японцами и что въ ротѣ есть нѣсколько раненыхъ.

Въ 4-хъ верстахъ отъ ст. Цинчжоу поѣздъ былъ встрѣченъ Генераломъ Фокъ, поздравившииъ подполковника Саиаидонова и офицеровъ его отряда съ блестящимъ выполнениемъ важнаго и опаснаго порученія.

Изъ Цинчжоу поѣздъ со снарядами и 2-мя паровозами былъ отправленъ дальше съ высланнымъ для его приемки офицеромъ. Получивъ увѣдомленіе, что онъ благополучно прибылъ въ Портъ Артуръ, подполк. Спиридоновъ въ 8 час, вечера отправился обратно.

Чтобы уяснить себѣ характеръ совершеннаго подполк. Саиридоновымъ и его отрядомъ подвига, комад 4-го б-на полковникъ Кашуба приводитъ въ своемъ рапортѣ слѣдующую часть рѣчи генерала Фока къ офицерамъ: «Вотъ, господа, истинные герой; не тотъ герой, кто идетъ подъ пули вмѣстѣ съ другими потому, что другого выхода нѣтъ, а тотъ, кто сознательно и добровольно беретъ на себя

дѣло, за неудачу расплачиваясь почти навѣрняка своею жизнью». Въ этомъ рапортѣ приводится также часть разговора по телеграфу между полковникомъ Захаровымъ и подполк. Спиридоновыми слова подполк. Спиридонова: «я брошенъ всѣми и со своимъ небольшимъ отрядомъ не могу охранять своего тыла, но ручаюсь, что ни одно колесо не будетъ взято японцами; взорвусь всѣмъ составомъ». Слова полк. Захарова: «я глубоко и искренно убѣжденъ въ успѣхѣ, но рисковать вами не желаю; установите телеграфную связь съ Гайчжоу и со строевыми начальниками; какъ только появится опасность, — немедленно снимайте весь составъ со всѣхъ станцій и отходите въ Дашичао. Вновь повторяю, что мы подерживаемъ эту связь въ то время, когда высшее начальство уже официально не признаетъ этой связи, почему и считаю долгомъ дать вамъ указанія, что теперь слѣдуетъ больше смотрѣть назадъ\*.

Какъ это приказаніе было исполнено, мы видимъ изъ приказанія подполк. Спиридонова паровозу назадъ не давать хода и изъ его приготовленій къ взрыву порученнаго ему поѣзда.

Моментъ для провоза поѣзда со снарядами былъ выбранъ поразительно удачно. Едва подп. Спиридоновъ успѣлъ вернуться въ Вафандянь, какъ было получено донесеніе, что путь японцами былъ уже взорванъ.

Удачная доставка поѣзцовъ со снарядами подняла духъ портъ-артурскаго гарнизона и несомнѣнно оказала вліяніе на продолжительность сопротивленія крѣпости. Этотъ же подвигъ оказалъ вліяніе на состояніе духа всей нашей армій, какъ первая удача при самыхъ, казалось бы, невозможныхъ условтяхъ, и доказалъ, что храбрость и предприимчивость свойственны желѣзнодорожнымъ войскамъ не менѣе полевыхъ.

Удача провоза поѣздовъ со снарядами въ Портъ Артуръ объясняется свирѣпствовавшимъ въ тѣ дни на морѣ тайфуномъ, пріостановившимъ въ самомъ началѣ высадку японцевъ; но подвигъ подполк. Спиридонова этимъ нисколько не умаляется, такъ какъ предполагать этого было нельзя и такъ какъ при тѣхъ же обстоятельствахъ полевья войска дѣйствовали совершенно иначе.

Отмѣтивъ доблесть подполковника



Спиридонова въ донесеній Государю Императору, командующій арміей, генераль адъютантъ Куропаткинъ наградиль сотрудниковъ его изъ нижнихъ чиновъ знакомъ отличія военнаго ордена 4-ой степени, офицеровъ боевыми орденами, а самага Спиридонова представилъ къ награжденію золотымъ оружіемъ, которое онъ и получилъ.



## IX

### *Особенности военно-железнодорожной службы.*

Въ предыдущихъ очеркахъ въ краткихъ чертахъ было выяснено значеніе желѣзныхъ дорогъ въ военное время и цѣль организациі желѣзнодорожныхъ войскъ. Изъ предыдущего же можно вывести заключеніе, насколько сложна и отвѣтственна служба военныхъ желѣзнодорожниковъ, которые должны стоять на соотвѣтствующей высотѣ знанія и опыта, чтобы быть въ состояніи эксплуатировать желѣзные дороги при максимальныхъ графикахъ военного времени, не оказываясь въ положеніи неопытныхъ учениковъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ умѣть защищать каждое звено укладываемого или разбираемого пути, подобно тому какъ стрѣлокъ или артиллеристъ отстаиваетъ отъ непріятеля каждую пядь земли занимаемой позиціи.

Такимъ образомъ желѣзнодорожныя войска должны стоять на высотѣ спеціального образованія и вмѣстѣ съ тѣмъ являться хорошо обученными и сплоченными воинскими частями.

Само собою разумѣется, что принимать непосредственное участіе въ оборонѣ желѣзныхъ дорогъ отъ непріятеля желѣзнодорожнымъ частямъ придется лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда нападеніе внезапное или когда полевая войска почему либо оказались не въ состояніи преградить движеніе непріятеля къ дорогѣ. Главная же и наиболѣе трудная ихъ обязанность—это спеціальная желѣзнодорожная служба. Каждый, кто только ѣздилъ по желѣзнымъ дорогамъ, понимаетъ, насколько сложны и отвѣтственны обязанности жедѣзнодорожныхъ служащихъ; незамѣченная путевымъ сторожемъ гнилая шпала, ослабѣвшій костыль или болтъ, неправильно поставленная стрѣлочникомъ стрѣлка; неправильное распоряженіе дежурнаго по станціи, и т. п. могутъ послужить причиной крушенія поѣзда и гибели многихъ человѣческихъ жизней. Въ этомъ смыслѣ каждый желѣзнодорожникъ долженъ сознавать, ка-

кую онъ несетъ отвѣтственность передъ своей совѣстью и государствомъ за правильное исполненіе своихъ обязанностей и постоянное внимательное отношеніе къ порученному дѣлу. Тѣмъ большая отвѣтственность падаетъ на желѣзнодорожныя войска, призванныя эксплуатировать желѣзныя дороги въ военное время, когда небрежность или плохое знаніе спеціальнаго желѣзнодорожнаго дѣла не только могутъ послужить къ гибели перевозимыхъ частей войскъ и ихъ грузовъ, но и могутъ стать причиной неудачнаго исхода сраженія или даже повліять на исходъ всей войны.

Отсюда ясно, насколько имѣетъ важное значеніе правильная постановка въ желѣзнодорожныхъ войскахъ спеціальнаго образованія, какъ теоретическая) такъ и практическаго, и оставленіе спеціалистъ въ на сверхсрочной службѣ; но объ этомъ рѣчь—впереді. Здѣсь слѣдуетъ отмѣтить тѣ особенности службы и организаціи, съ которыми приходится считаться желѣзнодорожнымъ баталіонамъ въ отношеніи строевого образованія.

Если сравнивать условія службы и организаціи желѣзнодорожныхъ час-

тей, находящихся уже при своемъ специальномъ дѣлѣ, т.е. на эксплуатациіи дороги, съ частями войскъ пѣхоты, то, кромѣ указаннаго, можно отмѣтить еще слѣдующія особенности:

1) Принимая за норму штатъ железнодорожной роты заамурской железнодорожной бригады, какъ находящейся на эксплуатациіи постоянно, а именно—3 офицера и 325 нижнихъ чиновъ, получаемъ, что составъ железнодорожной роты по численности почти равняется пѣхотному баталіону мирнаго состава, но съ значительнымъ некомплектномъ офицеровъ.

2) Пѣхотный баталіонъ имѣеть сосредоточенное расподоженіе, т.е. весь составъ его квартируетъ въ одномъ мѣстѣ и несетъ свою службу совокупно. Въ железнодорожной же ротѣ нижніе чины или разбросаны отдѣльными командами по линіи дороги на участкахъ до 150 верстъ, или же находятся въ постоянныхъ разъѣздахъ, сопровождая поѣзда.

3) Разбросанность командъ нижнихъ чиновъ, усложняя строевую часть, въ такой же мѣрѣ усложняетъ и хозяйственную, такъ какъ посты на линіи дороги должны быть организованы, какъ

система отдѣльныхъ, небольшихъ хозяйству питаемыхъ изъ штаба роты, какъ центра.

4) Чтобы оправдать свое назначеніе, желѣзнодорожныя роты, должны выпускать на службу дороги лучшихъ людей; вслѣдствіе этого при штабѣ роты, этомъ центрѣ жизни роты, питающемъ и вдохновляющемъ линію участка дороги, собирается большою частью весь отбросъ, который тормозитъ успѣхъ дѣла во всѣхъ отношеніяхъ.

Если къ этому присоединить, что въ пѣхотномъ баталіонѣ всегда имѣется въ наличности 20—30 офицеровъ, а въ желѣзнодорожной ротѣ съ отвѣтственнымъ въ любой моментъ и до крайности сложнымъ дѣломъ должны управляться 3 офицера, имѣющіе къ тому же постоянные разъѣзды по линіи, то будетъ ясно, что служить въ такихъ войскахъ съ успѣхомъ, а въ особенности командовать въ нихъ ротой, могутъ только офицеры со спеціальной къ тому подготовкой.

Чтобы отмѣтить всѣ особенности желѣзнодорожной службы, пришлось бы прослѣдить весь порядокъ службы линейной и деповской роты, под-

раздѣливъ его на части строевую, хозяйственную и желѣзнодорожную; но это не входитъ въ задачу моихъ очерковъ. Изложенное достаточно характеризуетъ, насколько служба желѣзнодорожныхъ войскъ является отличной и обособленвой отъ другихъ родовъ оружія и насколько многое въ ней о ж и д а е т ъ п р е о б р а з о в а н і я и дальнѣйшаго развитія въ особенности въ смыслѣ облегченія работы командира роты и образования постоянного и надежнаго кадра унтер-офицеровъ.

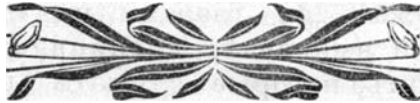
Войска въ настоящее время ожидаютъ результатовъ опыта передачи хозяйства строевыхъ частей въ особые отдѣлы съ цѣлью получить возможность направить всѣ свои силы по ихъ прямому назначенію. Если же многіе командиры полковъ, баталіоновъ и ротъ ожидаютъ это преобразование съ нетерпѣніемъ то тѣмъ болѣе его желательно примѣнить и по возможности безотлагательно въ войскахъ желѣзнодорожныхъ. Что же касается кадра унтеръ офицеровъ, то ни въ одной части арміи онъ не имѣетъ такого громаднаго значенія, какой въ желѣзнодорожной, находя-

щейся на эксплуатаціи постоянно; это понятно уже изъ факта разбросанности нижнихъ чиновъ по линии дороги и недостатка офицеровъ; но въ особенности это будетъ ясно, если вспомнить, что молодые солдаты обучаются при штабахъ желѣзнодорожныхъ ротъ лишь въ теченіи перваго года службы, а остальное время служатъ на линіи дороги, т.е. почти «за глазами начальства», т.к. офицеры могутъ, по условіямъ своей службы, объѣзжать линію не болѣе одного раза въ недѣлю и могутъ видѣть нижняго чина только очень короткій промежутокъ времени.

Если обратиться къ нравственному облику желѣзнодорожнаго солдата, къ его елужбѣ „за глазами начальства, строевой выправкѣ, дисциплинѣ, — къ факторамъ, которые служатъ причиною многихъ нареканий, — то и въ этомъ отношеніи сказываются особыя условія прохождения службы; даже отбросивъ указанный неблагопріятныя условія наблюденія со стороны офицерскаго состава, вслѣдствіе чего слабыя характеромъ или волею нижніе чины часто нарушаютъ свой солдатскій долгъ службы и не оправды-



вають довѣрія, все же главными причинами въ такихъ случаяхъ являются или соприкосновение съ различнымъ неблагонадежнымъ элементомъ на станціяхъ, или отсутствіе здоровыхъ развлеченій на постахъ ливіи, вдали отъ ставцій; въ послѣднемъ случаѣ нижніе чины видятъ офицера или нижнихъ чиновъ изъ штаба роты только при объѣздахъ линіи на дрезинѣ или по прибытіи на постъ продуктоваго вагона (остановка—до 5 минутъ) и 2—3 года службы вынуждены проводить при самой однообразной обстановке.



## Х.

*Нѣкоторые вопросы спеціальнаго образованія и оршназаціи желѣзнодорожныхъ воіскъ.*

Современное поположеніе дѣла спеціальнаго образованія въ желѣзнодорожныхъ баталіонахъ имѣеть существенныя недостатки и пробѣлы; между тѣмъ задачи возможнаго близкаго будущаго настолько серьезны, что разборъ этого вопроса въ возможной полнотѣ существенно необходимъ. Имѣя же въ виду, что въ управленій военныхъ сообщеній въ настоящее время этотъ вопросъ разбирается и что въ непродолжительномъ времени программы будутъ разработаны детально, я считаю возможнымъ въ настоящемъ очеркѣ коснуться дѣла спеціальнаго образованія лишь вообще, а такъ какъ вопросъ этотъ находится въ связи съ задачами и организацией желѣзнодорожныхъ баталіоновъ

общаго и мѣстнаго назначеній, то къ этому считаю не лишнимъ присоединить соотвѣтствующія соображенія.

Въ указанномъ направленіи были бы очень цѣнны опытные данныя не мирнаго, а военнаго времени; но, къ сожалѣнію, русско-японская война даетъ очень мало поучительнаго, такъ какъ болѣе несовершеннаго примѣненія желѣзнодорожныхъ войскъ (кромя полевыхъ баталіоновъ) и большей ненеподготовленности ихъ въ дѣлѣ спеціальнаго образованія трудно было бы придумать. Тѣмъ не менѣе и изъ отрицательныхъ сторонъ этой печальной страницы жизни Россіи можно вывести нѣсколько пожеланій въ смыслѣ постановки спеціальнаго образованія, вообще, въ баталіонахъ мѣстнаго назначенія по преимуществу.

Пожеланія эти можно свести къ слѣдующему:

Прежде всего, подготовка личнаго состава и опытъ желѣзнодорожныхъ баталіоновъ въ спеціальномъ дѣлѣ должны быть на такой высотѣ, чтобы желѣзнодорожныя части могли бы *въ полномъ на то правомъ* занять участокъ эксплуатаціи въ головѣ магистралей во время войны. Для этого

постановка спеціальная теоретическая и практическая обучения должна быть такова, чтобы баталіоны во всякое время имѣли бы возможность не только перейти на самостоятельную эксплуатацію участковъ желѣзнодорожной линіи, но и были бы въ состояніи развить на нихъ наибольшую допускаемую практикой интенсивность движенія и желѣзнодорожного строительства.

Смѣшанная, военно-гражданская эксплуатація безусловно разрѣшаетъ этотъ вопросъ, давая возможность поставить опытная, надежнаго агента взамѣнъ неопытнаго ученика: но даже по тѣмъ немногимъ причинамъ, приведеннымъ выше, такая организація совершенно нежелательна, устраняя всякое представленіе о сплоченной воинской части, и потому категорически, съ полнымъ основаніемъ отвергается нашимъ положеніемъ о полевомъ управленіи арміей въ военное время. Если же примѣнить эту эксплуатацію для мирнаго времени, какъ это сдѣлано въ Маньчжуріи и на Кавказѣ и было примѣнено въ Закаспіи, Туркестанѣ и въ Уссурійскомъ краѣ, то, нечего и говорить, —

такіе баталіоны для достиженія указанной цѣли почти безнадежны, будучи лишены *самостоятельной эксплоатацги* въ полномъ своемъ составѣ. Прогрессъ всякаго дѣла можетъ проявиться лишь въ томъ случаѣ, если во главѣ его стоитъ лицо, обладающее не только способностями и инициативой, но и свободой въ проявленій этой инициативы; при смѣшанной же эксплоатаціи у руководителя если и не связаны руки, то все же ему приходится *дѣлать все пополамъ*— и власть и работу. Въ своей статьѣ въ «Инженерномъ Журналѣ» (1908г., № 9, стр. 1133) я выразился, что такія желѣзнодорожныя части отданы въ пользование управленію желѣзной дороги; что въ какихъ бы то ни было войскахъ военные интересы должны стоять всегда выше гражданскихъ или промышленныхъ интересовъ и что нельзя приносить въ жертву интересамъ дороги цѣлость, сплоченность и спеціальность воинской части. Думаю и теперь, что съ военной точки зрѣнія врядъ ли что нибудь можно на это возразить. Кромѣ того, если какая бы то ни было воинская часть сильна, вдохновляемая своими

руководителями, и сильна своимъ спеціальнымъ знаніемъ и опытомъ прошлая, то къ данному примѣру это относится въ особенности, такъ какъ опытъ прошлаго и настоящая показаль, насколько служба и достоинство баталіоновъ мѣстнаго назначенія находятся въ зависимости отъ энергіи лица, стоящаго во главѣ, и способности его занять то или иначе положеніе по отношенію къ высшимъ агентамъ дороги.

Остается, слѣдовательно, при существующей организаціи обратить главное вниманіе на желѣзнодорожные баталіоны общаго назначенія, какъ на части, по существу своей организаціи уже сплоченный и могущія раздвинуть рамки своего спеціальнаго образованія до надлежащаго масштаба. Но въ этомъ случаѣ является вопросъ: способны ли эти баталіоны за короткій сравнительно срокъ службы нижнихъ чиновъ приготовить изъ своего состава такихъ спеціалистовъ какъ оберъ-машинисты, монтеры депо, дорожные мастера и т. п., которые образуются на желѣзныхъ дорогахъ путемъ долговременной практики? *Если это при какихъ бы то ни было условіяхъ обученія*

недостижимо, или если съ объявленіемъ мобилизації такіе спеціалисты не придутъ въ срокъ или вовсе не будутъ назначены изъ запаса армій, то баталіоны у попавъ на участки дорогъ съ интенсивнымъ движеніемъ, окажутся именно въ положеній неопытныхъ учениковъ, во вредъ дѣлу. Единственный въ данномъ случаѣ исходъ—это оставленіе такихъ спеціалистовъ на сверхсрочной службѣ. Если въ армій, въ интересахъ пользы и будущихъ сокращенныхъ сроковъ службы образуется въ настоящее время кадръ строевыхъ сверхсрочныхъ унтеръ-офицеровъ, то въ желѣзнодорожныхъ частяхъ оставленные на сверхсрочной службѣ спеціалистовъ, независимо отъ какой бы то ни было численной нормы, имѣеть, можно сказать, жизненное значеніе.

Перейдемъ теперь къ составу ротъ по специальности.

Нѣкоторые желѣзнодорожники придерживаются мнѣнія, что роты могутъ быть такъ называемаго однородная состава, т. е. со включеніемъ въ ихъ составъ спеціалистовъ пути, тяги, движенія и телеграфа. Если прослѣдить службу баталіона на эксплуатаціи, а въ особенности въ военное время, то

окажется, что мнѣніе это совершенно не осуществимо. Въ періодъ мирнаго времени работа командира роты сводится прежде всего къ подготовкѣ нижнихъ чиновъ по специальности, какъ въ ротной школѣ, такъ и въ командахъ спеціалистовъ. Слѣдовательно, при такихъ условіяхъ к-ръ роты долженъ знать детально всѣ отрасли или отдѣлы желѣзнодорожной службы, а такъ какъ это при обширности желѣзнодорожнаго дѣла, отсутствіи у насъ спеціальныхъ офицерскихъ школъ и отсутствіи правильно организованной п р а к т и к и почти невозможно, то такой к-ръ роты не минуемо будетъ терять свой престижъ среди нижнихъ чиновъ, какъ начальникъ и руководитель на службѣ и на работѣ. Если же взять военное время, то такой универсальный спеціалистъ также неизбежно надѣлаетъ много крупныхъ ошибокъ и промаховъ, что можетъ отразиться крайне печально на ходѣ желѣзнодорожной операцій, требующей по преимуществу опытныхъ практическихъ знаній и точнаго ихъ приложенія.

Съ другой стороны, эксплуатировать магистраль въ тылу армій должны по преимуществу баталіоны мѣстнаго



назначенія; задача же остальных — железнодорожное строительство и эксплуатация въ непосредственномъ соприкосновеніи съ позиціей. Очевидно, что не построивъ участка пути или не возстановивъ разрушеннаго, нельзя его и эксплуатировать. Следовательно, впередъ будутъ вызываться строительный роты и уже послѣ выполнения работъ въ степени, допускающей эксплуатацію, потребуются остальные роты для открытія движенія по готовому пути, причемъ путевыя роты будутъ продолжать свою работу далѣе. Если же при этомъ роты окажутся однородными по составу, то это поведетъ къ сбору специалистовъ въ отдѣльныя команды и роты, т. е. затруднить строевую и хозяйственную часть въ моментъ напряженной дѣятельности, нарушить единство ротъ, какъ тактическыхъ и рабочихъ единицъ, и передасть нижнихъ чиновъ новымъ начальникамъ, коимъ способности ихъ и пригодность для выполнения специальныхъ назначеній будутъ совершенно неизвѣстны.

Чтобы закончить настоящій очеркъ, можно упомянуть еще о необходимости обученія ротъ и баталіоновъ

согласованности дѣствій при наступленіи и отступленіи, въ зависимости отъ цѣли военныхъ дѣствій и обстановки на театрѣ войны, и объ упрощеніи организациі управленія военными сообщениями въ военное время; послѣдняя настолько сложна и *обособлена*, что для большинства желѣзнодорожныхъ чиновъ является какой то *terra incognita*, между тѣмъ основы ея должны быть понятны и усвоены каждымъ желѣзнодорожнымъ чиномъ или агентомъ.

Въ общемъ организациа и постановка дѣла специальная образованія желѣзнодорожныхъ частей должны быть таковы, чтобы въ войнахъ въ будущемъ они не являлись исключительно рабочей силой и слѣпымъ орудіемъ въ рукахъ начальника военныхъ сообщій. Механизмъ ихъ службы долженъ быть одухотворенъ пониманіемъ цѣли своихъ дѣствій и обновленъ дѣйствующей программой специального образованія.



## XI

*Военный желѣзныя дороги Берлинъ-Ютерборгъ \*) и Ковель-Волинская. \*\*)*

Въ Германіи, какъ извѣстно, спеціальное образованіе желѣзнодорожныхъ войскъ поставлено значительно лучше, чѣмъ въ другихъ государствахъ, и главнымъ образомъ потому, что войска эти изучаютъ желѣзнодорожное дѣло не только теоретически и показомъ, но и фактически, всесторонне обслуживая предоставленную въ полное ихъ вѣдѣніе военную желѣзную дор. Берлинъ-Ютерборгъ, длиною 70 килом. Дорога эта, выстроенная прусскими желѣзнодорожными войсками, имѣетъ весь служебный персоналъ только изъ чиновъ желѣзно-

\*) По матеріаламъ воен. инженера Быковского  
(Инжен. Журн)

\*\* ) По официальному отчету о постройкѣ