



# «НАШ БРОНЕПОЕЗД...»

ХРЕСТОМАТИЯ  
ВОЕННОГО  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА  
И ВОСОВЦА

Книга для чтения по истории армии и флота

**«Наш бронепоезд...»:  
хрестоматия военного  
железнодорожника и восовца**

«Алетейя»

2018

УДК 355.233.23  
ББК 68.49(2Рос)

«Наш бронепоезд...»: хрестоматия военного железнодорожника  
и воевода / «Алетейя», 2018 — (Книга для чтения по истории  
армии и флота)

ISBN 978-5-906980-18-2

Хрестоматия является специализированным изданием, призванным оказать помощь в формировании профессионально важных и личностных качеств военнослужащих железнодорожных войск и военных сообщений. В издании широко представлены исторические документы, воспоминания и дневники, публицистика и отрывки из произведений художественной литературы, стихотворения и песни, посвященные служебно-боевой деятельности военных железнодорожников и специалистов службы ВОСО. Книга адресована широкому кругу читателей – прежде всего тем, кто избрал для себя девизом «строить и защищать» – военнослужащим железнодорожных войск и военных сообщений, а также всем, кто интересуется военной историей Отечества, историей железнодорожного транспорта, железнодорожных войск и службы военных сообщений, военной педагогикой и психологией.

УДК 355.233.23  
ББК 68.49(2Рос)

ISBN 978-5-906980-18-2

, 2018  
© Алетейя, 2018

## Содержание

Предисловие	6
Глава 1	8
Каким надлежит быть офицеру	8
Собрание постановлений, до военного управления путей сообщения относящихся	10
В.А. Панаев	18
Первый опыт постройки военной железной дороги в России	27
Глава 2	29
Обязанности инспектора военных сообщений	29
Обязанности офицера, заведующего передвижением войск по железным дорогам и водным путям	32
Обязанности коменданта железнодорожной станции	34
О Железнодорожном отделе штаба главнокомандующего	36
Об управлении начальника военных сообщений армии	37
Забывтая профессия	38
Глава 3	39
На железных дорогах Румынии...	39
...и Турции	43
А. Измайлов	45
Н.А. Демчинский	47
Заметка о санитарных поездах	50
Глава 4	54
Под Императорским вензелем	54
Н.И. Гродеков[52]	57
...и светочем культуры	61
Песни, сложенные солдатами при постройке Закаспийской железной дороги	63
Совершая подвиги...	66
...и двигая технический прогресс	67
Глава 5	69
Штабс-капитан Гиршфельд	69
В. Рыкачев	72
Конец ознакомительного фрагмента.	73

# **«Наш бронепоезд...»: хрестоматия военного железнодорожника и восовца Составители С. Э. Зверев, О. Ю. Ефремов**

*100-летию Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений) посвящается*

## **Под редакцией**

начальника Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений)

Военной академии материально-технического обеспечения им. генерала армии А. В.

Хрулева

кандидата военных наук, доцента генерал-майора *И. О. Горяйнова*

## **Рецензенты:**

*В.М. Котков*, доктор педагогических наук, профессор (Военная академия связи)

*О.Ю. Пленков*, доктор исторических наук, профессор (Российский государственный педагогический университет)

## Предисловие

Солдатским чтением в России заинтересовались примерно в начале 1840-х годов, когда начальству стало ясно, что одной шагистикой досуг солдата не заполнишь. Следствием одностороннего увлечения строевыми занятиями и ружейными приемами было всеобщее озлобление и распространение пьянства в солдатской среде. Чтобы убедиться в этом, достаточно почитать «Записки старого преображенца»: даже в гвардейском полку люди предавались Бахусу настолько, что пропивали шинели. За это их, как водилось в николаевское время, жестоко били, но проблемы это не решало, порождая только новые поводы для выпивки.

«Чет-Минееми»<sup>1</sup> и сказками солдата, конечно, занять было можно, и до поры этот круг чтения вполне удовлетворял солдатскую массу, но ими бойца никак не образует. А с развитием вооружения и тактики от стрелка все больше стали требоваться смекалка и глазомер, а не простое равнение в шеренге, громогласное «ура» и засаживание штыка по шейку в неприятеля. Требовалось дать книги, которые бы питали воображение и честолюбие солдата, развивали круг его интересов, а для этого «надо было заставить читать и слушать вместо сказок и богатырей простую повесть о жизни и человеке», как писал один из авторов «Военного сборника» в 1866 году.

Потому постепенно стали появляться книги, написанные специально для солдат: «Рассказ русского инвалида» (1834), «Переписка и рассказы русского инвалида» (1844) генерала И.Н. Скобелева, сборники «Солдатские досуги» (1843), «Матросские досуги» (1853) Казака Владимира Луганского (В.И. Даля), написанные языком более или менее понятным народу.

В 1847 году в Петербурге вышел первый журнал «Чтение для солдат», который, правда, держался только обязательной подпиской, поскольку грамотных среди солдат было крайне мало.

После Крымской войны в войсках стали учреждаться полковые и батареинные школы, и наконец начальство сочло полезным основать периодическое издание, которое бы приохотило солдат к чтению и обучению грамоте. С этой целью в 1858 году появился журнал «Солдатская беседа», выходивший шесть раз в год вплоть до 1867 года, выпуски которого имели целью постепенное развитие солдата.

Авторы всех изданий руководствовались несложными правилами по трем критериям: формы, содержания и духа. По форме солдатское чтение должно быть ясно, толково, и «непреренно народно», по содержанию – соображенным с уровнем развития целевой аудитории, по духу – воинственным.

Этими же принципами старались руководствоваться и составители серии хрестоматий «Чтение по истории армии и флота», очередной том которой «Наш бронепоезд...»: хрестоматия военного железнодорожника и воеводца», вы, уважаемый читатель, держите в руках. Стоит только добавить: мы хотели, чтобы чтение получилось занимательным, ибо как известно, никакими силами нельзя заставить познавать мир через скуку.

В хрестоматию уже по традиции включены следующие материалы:

- документы, содержащие интересные и малоизвестные сведения по истории железнодорожного дела и военных сообщений;
- военная публицистика, на страницах которой излагались любопытные мысли, сохранившие актуальность до наших дней;
- дневники и воспоминания военных железнодорожников, позволяющие прочувствовать «человеческое измерение» их боевой и повседневной службы;

---

<sup>1</sup> Чет-Минее – жития святых Православной Церкви, предназначенные для чтения, но не для использования за богослужением.

– отрывки из произведений художественной литературы, раскрывающие духовный мир человека;

– краткие описания подвигов железнодорожников;

– тексты стихотворений и песен, которые могут оказаться полезными при организации досуга военнослужащих Железнодорожных войск.

Изучение истории дело тонкое. Недостаточно излагать факты, запоминать имена и даты и оперировать цифрами – все это лишь информация, которая обычно вызывает кратковременный интерес или удивление, но редко преобразуется в личные, значимые истины, которые ложатся в основу мировоззрения. Чтобы история чему-то учила, она должна превратиться из науки в пособие для жизни и деятельности. А для этого историческое повествование, чтобы подвергнуться личностному осмыслению, должно обрести индивидуальность и эмоциональность, преодолеть разрыв поколений, дать почувствовать, что происходившее когда-то вполне может повториться (и, в силу цикличности развития истории, обязательно повторяется), и перед изучающим историю встанут вопросы, на которые уже были найдены ответы. Такая история, снабжающая читателя не только датами, именами и статистическими данными, но моделями поведения и нравственными ориентирами, будет актуальна.

Именно поэтому составители отбирали материал, который помогал бы новым поколениям военных железнодорожников и восольцев ощутить себя современниками авторов, чьи статьи вошли в хрестоматию, стать сопричастниками их мыслей, трудов, подвигов и славы – всего, что образует жизнь военного человека, избравшего для себя благородный девиз «строить и защищать».

Ввиду большого объема исторического материала, он подвергся определенной переработке, чтобы, во-первых, облегчить его восприятие, во-вторых, сделать насыщеннее, информативнее. С этой целью язык публикаций приближен к современному литературному, и в текстах опущены малосущественные подробности, имена и цифры, не имеющие прямого отношения к излагаемым событиям. Составители надеются, что интерес, вызванный той или иной публикацией, побудит читателя обратиться к самостоятельному изучению «первоисточника», полный список которых приведен в конце тома.

Хрестоматия выходит в юбилейный для Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений) год. Мы надеемся, что наше издание послужит воспитанию новых поколений военных железнодорожников и специалистов службы военных сообщений, которые будут достойно продолжать славные традиции служения Отечеству.

# Глава 1

## На дорогах империи

### Каким надлежит быть офицеру

*Много народу спешило по военным дорогам Российской империи по различной казенной надобности: пылила пехота, галопировала кавалерия, погромыхивали артиллерийские орудия, скрипели фуры транспортов, тащились рекрутские партии. К офицерам, сопровождавшим рекрутов к месту их службы, предъявлялись требования, во многом сохранившие актуальность до сего дня.*

Офицер, коему вверяется партия, всегда должен памятовать, что каждый рекрут посвящается на службу ГОСУДАРЮ и на защиту Отечества, и потому цель столь важного предназначения обязывает его поступать с ними, как отец с детьми, наставляя каждого в познании обязанностей внятно, просто, без строптивости, но терпеливо и кротко, не ослабляя, однако ж, должного порядка, законами предписанного. Причем всеми мерами стараться возродить в них благородное поревнование к славе, непоколебимую верность к ГОСУДАРЮ и положить прочное основание любви к Отечеству, а службу представить почтенною, легкою и приятною. По образованию рекрут можно будет судить и о достоинствах самого офицера.

Офицер в строю партии приветствует рекрут ласковыми словами и приятным взором, отнюдь не показывая сурового, а особливо свирепого вида, поелику первые впечатления крепко укореняются в сердце человека, как естественное отвращение к злему, так и любовь к доброму начальнику. Любовью и преданностью подчиненных офицер достигает всего; напротив, страхом отнимается дух и бодрость, ибо страх производит в человеке робость и уныние, а в таковых еще неопытных рекрутах часто трусость и с тем вместе возрождает мысль к побегу.

Офицер предвещает рекрут, что желания и требования их, не противные чести, порядку и тишине, удовлетворяемы будут во всякое время. Обиды и несправедливые требования старых солдат тотчас будут прекращены и виновные наказаны; напротив, если окажутся (чего он хоть и не предполагает) такие из рекрут, которые по привычке к своеволию или по принятию ложной мысли, будто бы они, став солдатами, могут делать все, притеснять обывателей и кого бы то ни было, те рекруты по строгом расследовании без всякого послабления наказаны будут по военным правилам и законам, которые им тут вслух и читать кратко и не скоро, толкуя всевозможным образом, дабы каждый знал, сколь звание солдата почтенно и насколько каждый обязан соблюдать долг присяги, и какое преступление какому подвергает штрафу; что всякого рода штраф или наказание запишется и навсегда останется в его формуляре; что такой солдат не будет иметь уважения от будущего начальника, и что напротив того ведущие себя честно и похвально будут всегда отличаемы и награждаемы.

В предупреждение же всяких неприятных следствий во время переклички внушает каждому рекруту, равно и конвойным, дабы они между собой и с посторонними людьми ссоры, драки и других продерзостей и неприличностей не делали; с квартир без позволения не отлучались, не пьянствовали, с обывателями обходились ласково, безденежно бы ни у кого ничего не брали и не отнимали, но довольствовались бы единственно определенным от казны; а при том, поскольку в России обитают народы разных вер, то офицер, у коего случатся рекруты магометанского или другого исповедания, и которому достанется проходить чрез татарские селения, либо иные, раскол держащие, паче всего обязан надзирать и воздерживать подчинен-

ных своих, чтоб никто ни под каким видом из таковых людей не насмеялся, имея во всегдашнем внимании, что от сего возрождаются непримиримая вражда и сильное отвращение.

Но поскольку меры наказания должны быть соразмерны преступлению, то в сем случае партионный офицер обязан руководиться более благоразумием, нежели своенравием, войдя же подробно во все причины, по жалобе или без жалобы (ибо и той не должно оставлять без наказания, поскольку ненаказанность умножает оскорбление обиженного, а учинившего обиду ведет к горшим порокам), офицер доставляет обиженному справедливое удовлетворение, а особливо если что отнято или украдено; виновному же делает наказание без послабления в глазах целой партии.

Прежде же нежели офицер приступит к мерам правосудия, он должен возбуждать в сердцах страх Божий и стыд (ибо и цель самого наказания есть искоренение порока и обуздание продерзостей других). Для восчувствования того и другого лишает учинившего непристойные поступки ласкового приветствия, другому показывает равнодушный и холодный прием, иному несколько неприятный взгляд, а иному делает и строгий выговор; ибо такие случаи над чувствительным человеком гораздо более действуют, нежели над другим само наказание и нередко приводят учинившего даже порок в истинное раскаяние.

В исследовании офицер не должен иметь пристрастия, с которым он не познает истины. Также всемерно воздерживается от гнева, а того более опасается чинить наказание в ярости и исступлении; поскольку того не пороки погрешившего, но уже исступление самого офицера увеличивает меру наказания и ожесточает сердца, и потому такой офицер не только навлечет на себя презрение, но не избегнет и взыскания, законами определяемого.

Офицер первым и важнейшим для себя поставить должен правилом сохранить в неприкосновенной целости собственность каждого рекрута; безденежно и в подарок ни у кого ничего как самому не брать, так и за подчиненными крепко смотреть, чтоб и они того не делали. Словом, офицер должен подавать собой пример в благонравии, тишине и добром поведении, поскольку каждый подчиненный, смотря на доброе поведение начальника, всемерно старается угодить его склонностям, а малейший разврат в его жизни развращает и всех. Паче же всего надлежит офицеру удаляться от лихоимства; ибо, когда он раз сделает к тому поползновение, то во всей партии потеряет к себе уважение, а с тем вместе любовь и уверенность в правосудии, поскольку лихоимец командир не может ни взыскать, ни наказать подчиненного; ибо подчиненный даст ему различным образом почувствовать, что он его порочнее, а иной дерзнет укорить и обесславить доносом, которые и бывают; и потому такой офицер по собственной уже своей воле и без всякого помилования подпадет под строгость всех законов, в коих, между прочим, сказано: 1762 года, июля 18: «Никто, обвиненный в лихоимстве, как прогневающий Бога, не избежит ИМПЕРАТОРСКОГО гнева».

*(Наставление партионным офицерам для отвода рекрут наряжаемых, 1813, с. 12–19)*

## **Собрание постановлений, до военного управления путей сообщения относящихся**

*В представленных документах отражается дух эпохи, давшей России множество примеров самоотверженного и бескорыстного служения на благо государства и общества.*

1809 года, ноября 20

### **Манифест**

#### **«Об Управлении водяными и сухопутными сообщениями»**

С самого вступления Нашего на престол всегдашнее попечение Наше обращено было к тому, чтоб, усовершеня и дополняя существующие для пользы общей учреждения, открыть подданным нашим все способы к собственному их благоденствию, к приумножению государственного богатства и к славе Нашей империи.

Находя, что устройство многочисленных и удобнейших сообщений в государстве настолько обширном и обилующим столь различными произведениями, составляет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверяясь, что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходят уже меру прежних путей сообщения, Мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству империи, по обилию ее произведений и по соревнованию промышленности.

На сей конец, предположив образовать сию часть Управления в правильнейшем и обширнейшем виде, поручили Мы главному ее директору его императорскому высочеству принцу Георгию Голштейн-Ольденбургскому<sup>2</sup> составить особенное для сего учреждение, важности сего Управления сходственное и благоразумным его усмотрениям сообразное.

Рассмотрев учреждение, вследствие сего от него нам представленное, Мы с удовольствием видели, что точность и постепенность исполнения соединяется в нем со зрелым уважением всех дел в совете под непосредственным начальством главного директора.

В порядке предначертания и производства разных устройств, в верности отчетов, в точности управления, в деятельности надзора полагаются надежные и достаточные правила.

Для образования способных исполнителей учреждается особенный институт, в коем юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных.

Для поощрения тех, кои пожелают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения.

На сих основаниях составленное учреждение, признав Управлению сей части и общей пользе совершенно сходственным, и утвердив оное со всеми принадлежащими к нему положениями и штатами, предоставили Мы главному директору приводить оное постепенно в исполнение, быв удостоверены, что в отличной ревности его и любви к Отечеству употребит он все усилия к достижению того степени совершенства, на коем часть сию видеть Мы желаем.

*(Собрание постановлений, с. 1–3)*

1813 года, мая 5

### **Циркуляр**

---

<sup>2</sup> Принц Георгий Петрович Гольштен-Ольденбургский (1784–1812) – первый главный директор путей сообщения России.

## **«О действиях на службе чиновников, за кои могут они иметь право на получение наград»**

*Как можно заметить, чиновники путей сообщения ели свой хлеб не даром: для получения награды следовало проявлять активность и непременно отличаться по службе.*

Дабы на предбудущее время все представления о награждении чиновников, по ведомству путей сообщения служащих, непременно соответствовали той цели, для которой сами награды установлены, Главное управление признало нужным принять и постановить в виду всех гг. начальников округов нижеследующие к сему предмету правила:

1. Чиновников Корпуса инженеров путей сообщения представлять к награде не иначе как по окончании какой-либо важной, главным начальством и самой публикой признанной работы, а именно:

а) директоров: за составление проектов, за покупку прочных и по дешевой цене материалов, за деятельнейший надзор в производстве работ и за сохранение от оных значащей экономии против апробированных смет и проч.

б) ординарных инженеров: за обстоятельные и верные съемки местоположений и разведывание качества грунта, за собрание со всей должной точностью других нужных для составления проекта и производства работ сведений, за изыскание способов, при местных препятствиях нередко встречаемых, к обеспечению прочности производящейся работы и проч.

в) младших инженеров: за верность делаемых разного рода вычислений при составлении проектов, когда в оном настояли особенные затруднения; за порядок в обделке, заготовлении и употреблении материалов, за бдительный надзор над рабочими, за деятельное пособие старшим инженерам при съемках и местных изысканиях, также в присмотре за производством работы, согласно утвержденным проектам и постановлениям.

2. Чиновников Водоходной полиции: за успешный и безвредный провод большого количества судов, против ожидания, через трудные места в позднюю пору и проч.; за доставление погибшим судам деятельной помощи, за предохранение оных от всякого вреда, когда оный без расторопности чиновника действительно мог бы приключиться; за нарочитое сбережение воды, где есть резервная, и за участие в особо важных работах.

За сей последний предмет могут быть представлены к награждению и смотрители по сухопутным сообщениям, как равно за точное описание дорог и мест, откуда с выгодой можно заимствовать средства для содержания их, если сие еще не сделано.

3. Чиновников канцелярии: за приведение в порядок запущенных дел и счетов, за исправление двух или более должностей, равно экстренных поручений с успехом; за сокращение переписки благоразумным объединением дел, также, когда кто будет находиться при начальнике, который по одной из вышеописанных причин заслуживать будет награждения.

Все прочие действия чиновников, в правила сии не вошедшие, должны относиться к обязанностям обыкновенным, за которые всякий получает жалованье, а когда кто не исправляет их, или и исправляет, но не с успехом, то такой должен быть удален от службы.

*(Собрание постановлений, с. 131–133)*

1816 года, июня 27

### **Предписание**

**главного директора начальнику I округа**

*Как в любом большом и серьезном деле, не обходилось и без курьезов, к которым можно отнести рачительную заботу самого императора о переименовании места нахождения всего-навсего дорожного указателя.*

По воле государя императора поставлен у находящегося на Царскосельской дороге каменного трактира «Трех рук<sup>3</sup>» столб с четырьмя руками и с надписями: на 1-м – «В С.-Петербург», на 2-м – «В Царское Село», на 3-м – «В Петергоф» и на 4-м – «Зимняя дорога в Москву», и что его императорскому величеству угодно, дабы место сие отныне именовалось «Четырьмя руками».

Сию высочайшую волю не оставьте, ваше высокопревосходительство, принять к непрерывному с вашей стороны исполнению.

1816 года, июля 20

### **Из журнала**

#### **Комитета, учрежденного по дорожной части**

*Из документа видно как то, что строительство дорог было воистину государственным делом, так и то, что стоило оно очень недешево, особенно если учесть, что в рассматриваемый период Россия еще не полностью восстановила силы после опустошительного и разорительного наполеоновского нашествия.*

Построение вновь больших дорог должно быть главнейше производимо по правилам, самой наукой инженеров путей сообщения преподаваемым. В сем виде надлежит главнейше стараться, дабы большие дороги были во всякое время сколь можно сухи и менее бы терпели как от естественной сырости некоторых мест, так и от дождей и тающих снегов.

Цель сия достигнута будет, когда дороги будут более возвышены, нежели ныне; когда боковые каналы более будут расширены и получат достаточное наклонение для стока воды по мере накопления ее в учрежденные водоотводы.

Сии водоотводы надлежит делать и тогда, когда реки и озера, до коих оные доводимы быть должны, находятся в дальнем расстоянии; хотя чрез сие издержки на сооружение государственных дорог и увеличатся, но зато не то одни дороги, а и окрестные земли будут осушены, так как в сии главные водоотводы и поселяне смогут посредством ровиков спускать воду, затопляющую их угодыя; следовательно, от больших водоотводов получится и сугубая государственная выгода.

Комитет полагает принять сперва в заведование Главного управления путей сообщения с 1 января 1817 года всю большую Московскую дорогу как важнейшую в империи и сверх того большие государственные дороги в 3-х губерниях, именно: в С.-Петербургской, Псковской и Новгородской.

Но и все сии дороги вдруг строить в том виде, в коем оные должны быть, то есть шоссе, невозможно, по уважению слишком значительных сумм, для сего требующихся, и по затруднению, какое неминуемо встретится в отыскании нужного количества рабочих, мастеровых и материалов.

Совершенно новую постройку шоссе Комитет полагает начать с 1817 года по государственной большой Московской дороге от станции Ижора и ежегодно таким образом отделять оную до Москвы во всем совершенстве на столько верст, сколько, по усмотрении средств, главный директор признает возможным.

Правящий должность главного директора путей сообщения вследствие сего учинит распоряжения свои, дабы о постройке шоссе на первый случай от Ижоры до Чудова, или насколько он найдет возможным во всем совершенстве, сочинены были бы подробные планы и сметы.

---

<sup>3</sup> Дорожные указатели раньше нередко исполняли не в виде стрелок, как сейчас, а в виде рук с выразительно указующими направления перстами.

Средства для построения и содержания больших дорог состоят: а) в отводе для дорог того пространства земли, какое межевыми постановлениями уже назначено; б) в наложении на каждую ревизскую душу<sup>4</sup>поселян по 20 коп., мещан<sup>5</sup> по 50 коп. ежегодной подати; на купцов же по 10 % с вносимых ими ныне податей; в) во взыскании со всех проезжих по ½ коп. за версту<sup>6</sup> с каждой скотины, ими для сего употребляемой; г) во взыскании ½ коп. с едущих на почтовых лошадях за версту с каждой лошади, не исключая и тех, кои едут по казенной надобности; д) в уделении из доходов Почтового департамента 10-й доли, наконец, е) в наряде на дорожные работы поселян, на 15-верстном расстоянии по обеим сторонам живущих.

Определенную Межевой инструкцией полосу земли в 60 сажен<sup>7</sup> под большую Московскую дорогу, по особенной важности ее, удержать в полной мере, без убавления. По прочим большим государственным дорогам, ежели оные заняты частью пашнями, или сенокосами, или огородами, то ограничить пространства оных дорог в ширину в 20 и даже, в случае большей необходимости, и в 15 сажен (смотря по большей или меньшей твердости грунта, по большему или меньшему проезду), что и предоставить распоряжению и усмотрению главного директора путей сообщения.

Вышеупомянутые 20 сажен распределены бы были следующим образом: от 5 до 6 саж. под искусственную проездную дорогу (из коих 4 сажени посредине имеет быть вымощиваемо или отделяемо другим приличным образом); столько же с одной стороны под объездную дорогу и прогон скота; а с другой – под полосу для складки, развозки материалов и проч.; остальное пространство занято б было боковыми каналами.

Правящий должность главного директора путей сообщения испрашивал для удобнейшего производства дорожных работ учредить две рабочие бригады, из коих одна бы производила бы работы по Московской большой дороге, а другая для таковой же цели была бы распределена по другим государственным дорогам.

Комитет, признавая, что бригады сего рода мнением своим полагает: будут весьма полезны для успешного производства дорожных работ, и издержки на их содержание заменят с избытком тем, что не нужно будет нанимать вольнонаемных рабочих, а следовательно, удобнее будет чинить и заготовление материалов, признает нужным испросить повеление государя императора, не благоугодно ли будет его императорскому величеству учредить для работ две таковые бригады из неспособных к полевой службе рядовых, которые состояли бы в полном распоряжении главного директора и были им употребляемы для предназначенного дела.

*На подлинном подписано собственной Его Императорского Величества рукой так:*  
Быть по сему.

1816 года, октября 4

**Из предписания**

**главного директора «О формировании двух рабочих бригад пионеров<sup>8</sup> и мастеровых»**

*Какое значение придавалось дорожному строительству видно уже из того, что мастеровые фактически приравнялись к гвардейцам. Их содержание обходилось казне очень и очень недешево: один только комплект зимнего обмундирования стоил 22 руб. 22 коп.*

<sup>4</sup> Ревизская душа – так называлась единица учета мужского пола населения Российской империи при ревизиях в целях уточнения налогообложения.

<sup>5</sup> Поселяне и мещане – соответственно, сельские и городские жители податных сословий, – плативших налоги и несших рекрутскую повинность.

<sup>6</sup> 1 верста = 1066, 8 м

<sup>7</sup> 1 сажень = 2,13 м

<sup>8</sup> Пионер – военнотрудовой инженерных войск.

Солдаты и унтер-офицеры будут получать жалование и прочее содержание как нижние военно-служители лейб-гвардии Саперного батальона. Во время производства работ будут выдаваемы порционные деньги: по 10 коп. простому пионеру и по 20 коп. мастеровому солдату на день. Если случится им работать в местах болотистых, то сверх того они будут получать в день по 2 чарки вина, по ½ фунта<sup>9</sup> говядины, а в пост – соленой рыбы.

Для мундиров и прочей одежды употребляемо серое сукно. Полное одеяние на одного военно-служителя должно состоять в следующем:

1 шинель на 3 года.	
1 куртка на образец матросской	} на 2 года
1 пара панталон с кожаной внизу обшивкой и с 4-мя пуговицами	
1 камзол из равендука <sup>10</sup> под куртку	} на 1 год
2 пары сапог и 4 пары подметок	
2 летние куртки из парусины	
2 пары таковых же летних панталон	
3 рубахи	
1 кивер	
1 фуражная шапка одного цвета с воротником и обшлагами мундира	
1 кушак того же цвета, как и обшлага	

*Зимняя одежда*

1 пара панталон из толстого сукна с подкладкой толстого холста	} на 2 года
1 полубубок	
2 пары кенег <sup>11</sup> на меху	
1 овчинная шапка	
1 пара рукавиц на 1 год	

равендука<sup>10</sup> под куртку

кенег<sup>11</sup>

Вооружение солдата должен составлять пионерный тесак<sup>12</sup> на черной портупее.

Каждая бригада разделяется на пять рот, из коих в каждую назначается один командир поручичьего чина или капитанского. У ротного командира будут в ведомстве по 2 кондуктора или фельдфебеля, умеющих читать и писать, 6 унтер-офицеров и 18 ефрейторов или десятников.

Таким образом, каждая рота будет состоять из 6 капральств; каждое капральство управляется 1 унтер-офицером и 3 ефрейторами; каждый из сих последних имеет под своим ведением 10 человек рядовых пионеров.

Кондукторы или фельдфебели будут отправлять должности сотских по непосредственному распоряжению ротных командиров.

Ротные командиры должны сколь можно чаще свидетельствовать солдатскую пищу. Они имеют навешать и сами квартиры солдатские, а равно и шалаши, и приказывать строго соблюдать чистоту и опрятность.

Каждая рота должна иметь четыре шалаша, построенные из досок. В пятом шалаше будет помещаема кухня и чулан для хранения припасов.

Подвижной лазарет всегда оставаться должен в селении или городе, ближайшем к месту дорожных работ. Больные ни под каким видом не должны быть удерживаемы на квартирах или в шалашах более 2-х суток, на третий день больного военно-служителя отвозить в лазарет.

<sup>9</sup> 1 фунт = 0,41 кг

<sup>10</sup> Равендук – грубая льняная ткань, парусина.

<sup>11</sup> Тесак – холодное оружие с изогнутым, короче сабельного клинком.

<sup>12</sup> Кенег – род обуви.

Обе пионерные бригады в отношении к производству работ будут состоять под ведением инженеров путей сообщения, коих будет отряжено в каждую:

- 1 директор работ;
  - 2 инженера 1-го класса;
  - 2 –2-го–;
  - 3 –3-го–.
- Всего 8 офицеров.

Директор работ, который собственно есть начальник или шеф бригады, а настоящий командир ее считается как бы помощник его. Должность последнего состоит в заведовании хозяйственной и фрунтовой<sup>13</sup> частью бригады, сообразно воинским уставам, на правах командира батальона в армейских полках.

Каждый ротный командир должен сам вести свою роту на работу и присутствовать на том месте вместе с кондукторами своими для содержания во всем строгого порядка. Для большего удобства дана ему будет казенная палатка, равно как и другая палатка для двух его кондукторов. Унтер-офицеры и ефрейторы должны помещаться в шалашах вместе с рядовыми.

Инженеры указывают предмет и способ производства работ на дорогах, означают на оных профили и распределяют количество рабочих, объясняют унтер-офицерам и ефрейторам все подробности работы; словом, в сем отношении они распоряжаются всем и пионеры и рабочие унтер-офицеры, да и сами ротные командиры должны состоять у них в совершенном подчинении.

Инженеры имеют также надзор над заготовлением материалов, сбором булыжного разбивного камня, копкой земли, песка, гравия, хряща, рубкой строевого леса, хвороста и вязкой фашии; они обязаны следить за приготовлением кирпича, жжением извести и проч.

В производстве работ они должны следовать тем проектам, кои будут рассмотрены и одобрены Главным управлением. В случае же надобности, директор работ прикажет сочинить новые проекты подведомственным ему инженерам по правилам искусства. При составлении проектов шоссе должно руководствоваться нормальными чертежами и профилями как в расстройке насыпей, сообразно местному положению, так и относительно сооружения мостов.

Инженеры ответственны за правильное производство работ и их прочность. Всякое нарушение по делам службы и вообще поступки своевольные и противные правилам, по части работ постановленным, подлежат непременно и строжайшему рассмотрению.

*(Собрание постановлений, с. 318)*

1816 года, ноября 15

### **Циркуляр**

**«О правилах определения в Мастерскую бригаду чиновников и о непредставлении их к повышению в чины»**

*Дыхание недавно отгремевшей войны чувствуется и в этом документе – дорожное строительство рассматривалось государством как один из способов подать помощь увечным воинам, пострадавшим за Отечество.*

По силе высочайшего утверждения об Управлении путей сообщения, Мастерская бригада состоит на военном положении.

---

<sup>13</sup> Фрунт— строй. Фрунтовая часть— здесь, обязанности, касающиеся строевой подготовки (учения) войск.

С начала формирования округов хотя и было наблюдаемо, чтоб в офицеры сей бригады поступали чиновники только армейской службы, но по разным обстоятельствам, а иногда и по необходимости, допущены в сие звание и штатские чиновники разных классов<sup>14</sup>.

Ныне, когда именным Его Императорского Величества высочайшим указом, в 5 день мая 1816 года состоявшимся, повелено, дабы по ведомству путей сообщения в чиновники Мастерской бригады определяемы были отставные увечные военные офицеры, должно удерживать порядок определения в Мастерскую бригаду чиновников на точном основании учреждения об Управлении путей сообщения и вышеизображенного Высочайшего указа.

Вследствие чего предписывается:

1) Когда в Мастерской бригаде откроется вакансия чиновника, то доносить главному директору для замещения оной из отставных увечных военных офицеров; в случае же неимения таковых, представлять окружным начальникам к определению достойных людей по их усмотрению, но не иначе как с производством в военный чин подпоручика.

2) К повышению чинами их не представлять, поскольку в штатах путей сообщения не положено для них ни высших чинов, ни других окладов жалованья.

3) За тем, всем состоящим ныне налицо в Мастерской бригаде офицерам из штатских именоваться отныне в должности чиновника Мастерской бригады; о повышении коих равным образом представлений не делать.

(Собрание постановлений, с. 327–329)

### **Речь,**

**произнесенная директором Института корпуса инженеров путей сообщения генерал-лейтенантом Базеном<sup>15</sup> на публичном испытании 2 мая 1831 года**

*Интересно, какое значение придавалось гуманитарным дисциплинам при подготовке инженеров путей сообщения.*

В нашем институте приуготовительные классы суть 6-й, 5-й и 4-й: они состоят из кадет, которые при поступлении в заведение должны иметь не менее 14 лет. Учебный курс их состоит в Законе Божиим, в основаниях математики, то есть в арифметике, алгебре, геометрии, тригонометрии прямолинейной и сферической, в геодезии с описанием главнейших употребляемых в оной инструментов, в аналитической геометрии с полным исследованием линий изображаемых уравнениями двух первых степеней и главных свойств конических сечений; в начальных основаниях архитектуры, тактики, географии вообще и в особенности отечественной; в российской гидрографии, рисовании и черчении планов, в грамматиках русской и французской и в риторике. Сии две последние части составляют в точном смысле курс словесности.

Вы, верно, не удивитесь, что подобный курс входит в важные и строгие занятия наших воспитанников. Вы удостоверены в истине, что изучение грамматики, по словам Квинтилиана<sup>16</sup>, приносит более, нежели обещает, что великие мужи древности ощущали важность оной, так что сам Цезарь посреди победы писал сочинение о сходстве слов, и наконец, что наука, столь тесно сопряженная с искусством говорить и писать, необходима для юношей, которым некогда предлежит рассуждать в советах, отдавать письменные приказания, составлять донесения, проекты, записки о предметах, которые, может быть, будут иметь влияние на благоденствие или на безопасность государства.

---

<sup>14</sup> Военные, гражданские и придворные чины в Российской империи раз, согласно Табели о рангах, делились на 14 классов.

<sup>15</sup> Пьер-Доминик, русифицировано Петр Петрович, Базен (1786–1838) – француз по происхождению, на русской службе – инженер путей сообщения, математик, механик; генерал-лейтенант.

<sup>16</sup> Квинтилиан Марк Фабий (I в.) – величайший римский ритор (учитель красноречия), чьи труды были посвящены воспитанию образцового оратора-гражданина.

Что же касается до риторики, которую Его Королевскому Высочеству<sup>17</sup> угодно было присоединить как необходимое дополнение к нашему учебному курсу и преподавание которой поручено им одному из отличнейших профессоров сей столицы, мне не нужно доказывать счастливого влияния оной, ибо наука сия связана со всеми прочими и приложена быть может к каждой из оных. Риторика сокращает и облегчает науки, научая воспитанников приводить в порядок мысли, и выражать их с большею ясностью и беглостью. Явление сей части между занятиями, долженствующими по-видимому быть исключительно учеными, может быть оправдано теми же причинами, кои заставляли поместить оную в число необходимых отраслей обучения в том знаменитом училище<sup>18</sup>, на которое Европа уже 30 лет взирает как на богатый рассадник отличнейших офицеров и ученых. Литературное воспитание, внушая действительное чувство приличий, образуя и очищая вкусы воспитанников, смягчает их нравы и улучшает характеры. Повеления начальников облагораживаются и теряют суровость; повиновение становится быстрее и догадливее; сношения по службе облегчаются и благоприятствуют согласию, долженствующему всегда соединять людей, имеющих общей целью заслужить благоволение Государя, действуя к славе и благу отечества. Наконец, изучение словесности, заключенное в истинных пределах, приличных верным и преданным слугам монарха, приучая разум к удовольствиям более изысканным, предупреждает грубые склонности или сопротивляется оным, умеряет силу страстей, и во всех положениях, предназначенных судьбой человеку, сохраняет его достоинство.

...Я представил в сокращенном виде причины, изложенные Советом, учрежденным для усовершенствования Политехнического училища в то время, когда предназначали ввести в сие заведение курс грамматики и словесности.

*(Журнал путей сообщения, 1831, т. 22, с. 4–7)*

---

<sup>17</sup> Его Королевское Высочество герцог Александр Вюртембергский, главноуправляющий путями сообщения (1822–1833).

<sup>18</sup> Парижская Политехническая школа – высшая школа для подготовки инженеров, основанная в 1794 году.

## В.А. Панаев Воспоминания

*Массу интересных сведений о подготовке инженеров путей сообщения представляют воспоминания Валериана Александровича Панаева (1824–1899). Науками будующие инженеры занимались по 9,5 часов в день – неудивительно, что из стен военно-учебного заведения выходили люди, всесторонне подготовленные профессионально и развитые духовно. Эти качества очень помогали им в не только нелегком, но и на первых порах весьма опасном труде. Нельзя также не отметить, что это были настоящие «инженеры-бессребреники», по выражению Н.С. Лескова, честно исполнявшие свой гражданский долг.*

Я поступил в начале января 1840 г. для приготовления в Институт путей сообщения. До экзамена оставалось всего три с половиной месяца, а надо было держать такой экзамен, какой требовался для поступления в университет, за исключением латыни и с той разницей, что экзамен из математики был особенно строг.



*Валериан Александрович Панаев*

В то время Институт был закрытым заведением, имея четыре класса, а затем два офицерских класса. Экзамены в то время производились вообще с особенно строгой обстановкой и торжественностью. Экзаменаторов по каждому главному предмету было не менее трех человек, кроме членов экзаменационной комиссии, состоящей из многих компетентных лиц, которые тоже нередко задавали вопросы. Экзаменаторами были непременно профессора высших классов, к которым должны были поступать экзаменующиеся юноши, следовательно, первые были заинтересованы, чтобы эти юноши были хорошо подготовлены для слушания в будущем их лекций. Экзамены производились открыто, в больших залах, в присутствии всех прочих экзаменующихся, и баллы объявлялись тотчас же, как экзаменующийся отойдет от доски или стола. При таком порядке немислимы были самоналейшие фаворитства или, обратно, незаслуженные обиды.

По поводу моего приготовления в Институт я вспомнил одно курьезное обстоятельство, немало способствовавшее моему успешному учению. У нас, воспитанников, не было обыкновенных кроватей, а были деревянные шкафы, из которых выкидывалась кровать на ночь, а днем убиралась в шкаф. В этих шкафах кишели мириады клопов. Никакими мерами не было возможности истребить их. Первую ночь я провел напролет без сна, товарищи же, должно быть, по привычке и спали как нельзя лучше. Не только одно кусанье клопов, но эти гады действуют

на меня нравственно. Я не имел духу лечь на другой день в постель и придумал следующее: я поставил три табурета к столу, положил на стол подушку и расположился спать в халате на этих табуретах, но на такой мягкой постели долго не проспал, и в пять часов или ранее я проснулся и поневоле стал заниматься. Таким образом, я решился продолжать эту систему, и в течение трех с половиной месяцев, я спал на табуретках, просыпаясь не позже пяти часов, и моментально принимался за занятие. К тому времени, когда товарищи вставали, я был уже готов к трем предстоящим каждый день урокам из математики. Нельзя отрицать, что рассказанное сейчас курьезное обстоятельство немало способствовало моим успешным занятиям.

\* \* \*

Институт путей сообщения заключал всего 6 классов: четыре класса составляли строго закрытое заведение, так что никто и никогда ни под каким предлогом не мог проводить ночь вне заведения. Затем следовали два класса офицерских. Офицеры жили на вольных квартирах, слушали два года академический курс, и по экзамену выпускались поручиками в действительную службу. Не выдержавшие экзамена не получали звания инженера и отчислялись в так называвшийся строительный отряд.

Хотя в мое время институт имел внешний облик военно-учебного заведения: воспитанники имели кадетскую форму, обучались фронту и ходили на разводы и парады, но внутренний, данный первоначально французскими инженерами и профессорами, сохранялся еще вполне.

Начальство в институте разделялось на две независимые отрасли: часть учебная и часть фронтовая в совокупности с хозяйственной. Это были два враждебных лагеря, что немало облегчало нашу участь.

В одном начальстве, в учебном, мы встречали полнейшую справедливость, усерднейшее старание дать нам наилучшее образование и радушнейшее поощрение ко всему хорошему при неумолимой строгости в оценке познаний. Это начальство мы глубоко уважали и сильно любили.

Другое начальство смотрело на всех воспитанников с какой-то предвзятой злобой. Эта злоба проявлялась в каждом шаге, в каждом слове. В течение дня мы попадали под власть этого начальства утром с 7-ми до 8-ми, среди дня с 2-х до 5-ти. И вечером с 8-ми до 9-ти часов. Это начальство очень злило, что по принятому с самого основания заведения правилу, надо было говорить воспитанникам на «вы», а не на «ты».

Время распределялось следующим порядком. В 7 ч. мы вставали, а в 8 ч. уходили из дортуаров<sup>19</sup> пить сбитень<sup>20</sup>; к сбитню давали полторы булки и кусок черного хлеба, и затем до 2 ч. дня, т. е. до обеда, ничего не давали.

В 8½ часов начиналась первая лекция. Для всех лекций назначались полтора часа, и они читались в особых аудиториях, устроенных лестницей, так что классы заключали до 100 человек и более, дабы каждый мог видеть, что пишет или чертит профессор. Время с 10 до 11½ предназначалось для черчения проектов, планов, эпюров и проч., и все это делалось в классных залах. С 11½ до 12½ была рекреация<sup>21</sup>, а с 12½ до 2 ч. вторая лекция. В 2 часа шли к обеду, а потом на фронтовое ученье до 5 ч., коим занимали новичков, а остальные могли заниматься науками в классах. Время от 5 до 8 ч. было занято или лекциями из второстепенных предметов, или, по преимуществу, репетициями<sup>22</sup>. В 8 часов был ужин, а в 9 ложились спать.

---

<sup>19</sup> Дортуар – общее спальное помещение для учащихся.

<sup>20</sup> Сбитень – горячий напиток из воды, меда и пряностей.

<sup>21</sup> Рекреация – отдых, перерыв между занятиями.

<sup>22</sup> Репетиция – здесь, занятия с репетитором.

\* \* \*

По поводу взгляда на офицеров мне припоминаются слова Герцена<sup>23</sup> в гораздо позднее время, а именно в 1858 году, которые я кстати приведу здесь. Ниже в своем месте я подробно опишу мое знакомство с Герценом, а здесь скажу только несколько слов из разговора с ним при первой нашей встрече в Лондоне.

– Чем вы можете объяснить, – спросил он меня, – следующий факт. Надо вам сказать, что меня атакуют разные посетители из России, принадлежащие к разным сферам, включая и генералов. Можете ли себе представить, что по моим убеждениям я встречаю несравненно более развитых и более образованных людей в среде офицеров, чем в среде учащихся в университетах.

– Позвольте мне пояснить вам ваше недоумение, – отвечал я приблизительно в следующих выражениях. – По обстоятельствам, которые мне известны, вы не могли ознакомиться со всеми отраслями русской жизни до вашего отъезда за границу; а с тех пор Россия совсем вам неведома, а потому у вас могли сложиться вообще воззрения неверные. Вам неизвестно, что император Николай Павлович всеми мерами старался поднять образование в военно-учебных заведениях, вследствие чего начальство привлекало к этим заведениям наилучшие силы. Ведь в Дворянском полку русскую словесность преподавал Гребенка<sup>24</sup>. В юнкерской школе и в других заведениях русскую словесность читал Комаров<sup>25</sup>, о котором вы должны иметь понятие, если не знали его лично. Затем гениальный геометр-философ академик Остроградский<sup>26</sup> был до того отвлечен лекциями в разных военно-учебных заведениях, что не имел времени читать в университете. Знаменитый математик академик Буняковский<sup>27</sup> тоже читал в некоторых военно-учебных заведениях. Между тем, например, профессор Казанского университета, весьма известный в математической литературе, Лобачевский<sup>28</sup>, в собственном сочинении, трактуя один вопрос, признал, что он не знаком по этому вопросу с трудами молодого Штурма<sup>29</sup>. Нас же в заведении еще до производства в офицеры ознакомили с означенными трудами великого математика, оставившего по себе навсегда громкое имя.

\* \* \*

По производстве в офицеры, мы отправились с братом в отпуск к родителям в Казанскую губернию. Из Петербурга до Москвы мы поехали в дилижансе, а далее надо было ехать на перекладных. В то время не было еще за Москвой ни единого шоссированного тракта, а по тракту от Москвы до Владимира немислимо было пускаться на почтовых лошадях, не рискуя сидеть на станциях за недостатком лошадей по суткам и более. Спасителями для этого тракта являлись вольные ямщики, которые, обходя гостиницы, предлагали доставлять во Владимир в известный срок в своих рыдванах за двойную цену против прогонов. Так поступили и мы. Но далее от Владимира надо было ехать на перекладных. Мы пробыли в дороге шесть суток,

---

<sup>23</sup> Герцен А.И. (1812–1870) – видный русский оппозиционный деятель, писатель, педагог и общественный деятель.

<sup>24</sup> Гребенка Е.П. (1812–1848) – малороссийский поэт и писатель.

<sup>25</sup> Комаров А.А. (1813–1874) – поэт, преподаватель русской словесности в петербургских военно-учебных заведениях.

<sup>26</sup> Остроградский М.В. (1801–1862) – выдающийся российский математик, академик.

<sup>27</sup> Буняковский В.Я. (1804–1889) – российский математик, ученик М.В. Остроградского, вице-президент (1864–1889) Академии наук.

<sup>28</sup> Лобачевский Н.И. (1792–1856) – русский математик, один из создателей неевклидовой геометрии.

<sup>29</sup> Штурм, Жак Шарль Франсуа (1803–1855) – французский математик, известный разработкой теории решения некоторых видов интегральных уравнений.

ехав безостановочно днем и ночью, чтобы скорее попасть домой. Каждый час отдохновения казался каким-то преступлением, ибо наш отпуск был весьма краткосрочен. Помню, что после такой через меру напряженной езды, от бессонницы, от усталости, от тряски и от бесконечного бряцания колокольчиков я в течение трех дней был почти глух, и мне казалось, что все и я сам говорили шепотом, и это очень встревожило мою матушку. Я упоминаю об этом факте потому, что подобного странного состояния не случалось уже мне испытывать другой раз в жизни.

В двух офицерских классах было более чем по сто человек в каждом. Для слушания лекций, составления проектов и для репетиций мы собирались два раза в день от девяти до двух утром и от пяти до восьми вечером. Посещение офицерами Института в означенные часы было обязательно, и таким образом о каких-либо развлечениях нельзя было и помышлять. Не пришедший на лекции и не представивший уважительной тому причины подвергался аресту. Когда кто-нибудь желал идти в театр, то по приходе в пять часов должен был предупредить о том старшего дежурного, который обыкновенно разрешал уйти после первой послеобеденной лекции или репетиции в шесть с половиной часов. В правилах этих досрочных отлучек не значилось, а потому дежурный мог и не разрешить их.

После выдержанного экзамена произведенных в подпоручики командировали обыкновенно на практические занятия, а отпусков не давали, за исключением особенных случайностей. На этот раз всех высокостоящих по списку по просьбе инженер-полковника Мельникова<sup>30</sup>, который был назначен на изыскания и постройку Николаевской железной дороги, командировали к нему не как практикантов, а как ответственных лиц для самостоятельных поручений на летнее время.

Когда мы с братом явились к Мельникову, он сказал, что назначает нас на изыскания и предоставляет нам, как стоящим первыми по списку, избрать район, ближайший к Петербургу. Мы ответили ему, что нельзя ли послать нас подальше от Петербурга.

– Странно, – сказал он, – но я этому очень рад потому, что многие просились поближе к Петербургу. В таком случае, я назначу вас на самый отдаленный край моей дирекции.

И он назначил нас на пространство, которое находилось ныне между Окуловкой и Бологое.



*Павел Петрович Мельников*

---

<sup>30</sup> Мельников П.П. (1804–1880) – один из авторов проекта первой российской Николаевской железной дороги Санкт-Петербург – Москва, первый министр путей сообщения (1865–1869) Российской империи.

Когда мы вернулись в Петербург для продолжения курса наук в последнем классе подпоручиков и явились откланяться Мельникову, он, выразив нам свое удовольствие за исполненные нами поручения, сказал, что если мы хотим, то он по окончании нами в будущем году курса потребует нас к себе. Мы ответили, конечно, нашим согласием, и в следующем году мы поступили на службу постройки Николаевской железной дороги на северную дирекцию под начальством Мельникова, наилучшего инженера, человека ученого, умнейшего и благороднейшего.

Дорога делилась на две дирекции: северную и южную; каждая дирекция делилась на несколько участков, а участок на несколько дистанций. Начальником северной дирекции был инженер-полковник Мельников, а южной – инженер-полковник Крафт.

Мельников посещал работы довольно часто, непременно раз в месяц, а то и более. Простота его обращения, рассказы о путешествиях, его широкие человеческие взгляды, его образованность, чистота и возвышенность его отношения к делу приводили нас в восторг, поднимали наш дух и поддерживали в нас энергию в глуши, где мы были отрезаны от бела света. Иметь начальника с такими качествами и свойствами, да притом у нас первого инженера по образованию, таланту и знаниям, было великое счастье.

Нелишним считаю теперь упомянуть о направлении линии Николаевской железной дороги. Начну с того, чтобы объяснить нелепость легенды о том, что будто бы император Николай I, положив линейку на поданную ему карту и проведя прямую линию карандашом, приказал вести железную дорогу по этой прямой линии. Легенда эта повторялась бесконечное число раз стоустой молвой, признавалась за неоспоримый факт в образованных кружках и даже в высших сферах и неоднократно подтверждалась серьезными органами печати.

Вопрос о направлении железной дороги от Петербурга до Москвы долгое время обсуждался в особом комитете, называвшемся тогда комитетом железных дорог, в котором заседали министры и некоторые члены Государственного Совета. Огромное большинство означенного учреждения полагало, что надо вести дорогу на Новгород. Между тем государь не разделял этого мнения. Утомленный бесконечными спорами по этому предмету, он призвал к себе инженера-полковника Мельникова (впоследствии министр). Мельников считался особенно талантливым и блестяще образованным во всех отношениях человеком, что и было известно государю.

Государь спросил Мельникова, какого он мнения о направлении дороги.

Мельников коротко и ясно высказался так:

– Дорога должна соединять две весьма населенные столицы: все движение, как грузовое, так и пассажирское, будет сквозное. В непродолжительном времени должны примкнуть к Москве другие дороги со всех концов России; таким образом, сквозное движение между Петербургом и Москвой разовьется в несколько десятков раз против настоящего. Было бы ошибкой большой и неисчислимой потерей в общей государственной экономии, если обречь дальнейшие поколения на уплату восьмидесяти с лишком верст в продолжение целого века или более, пока прямой расчет не вынудил бы строить другую, кратчайшую дорогу от Петербурга до Москвы.

– Рад, – сказал государь, – что ты одного со мной мнения, веди дорогу прямо!

Слова «веди дорогу прямо» не означали вести по прямой линии, а относились к тому, чтобы не держаться направления на Новгород.

Только исключительное невежество по отношению к известным предметам могло поддерживать означенную легенду. Множество раз мне случалось слышать повторение ее людьми образованными. Обыкновенно в подобном случае я спрашивал такого господина, проезжал ли он по Николаевской дороге.

– Как же, много раз.

– Разве же вы не обратили внимания на то, что во многих местах поезд идет по кривой, что для каждого пассажира должно быть очевидно.

Я начал свою деятельность с самого возникновения устройства Николаевской железной дороги. В то время не было сколько-нибудь сносных карт на пространстве между Петербургом и Москвой, годных для того, чтобы руководствоваться ими для начертания наивыгоднейшей линии в техническом отношении.



*Петр Андреевич Клейнмихель*

Вследствие такого обстоятельства, решено было пробить сперва прямую линию от Петербурга до Москвы. Для этого на основании астрономических данных о долготе и широте означенных пунктов, были рассчитаны углы прямой линии с меридианами, и под этими углами приступили одновременно к пробиванию линии. Обе партии встретились около небольшой деревушки Бологое. Замечательно, что линии, пробитые на основании вышесказанного расчета, разошлись около Бологое около полуверсты. Понятно, что такой результат был признан блестящим, и в то же время показавшим, с какой аккуратностью и точностью велась пробивка обеих линий.

Тверь и Клин попали почти на прямую линию от Москвы до Волочка, а на прямой от Петербурга до Волочка сделано лишь незначительное отклонение к Чудову, вследствие удобства местности.

При отсутствии сколько-нибудь годных карт и при местности, на 9/10 покрытой сплошными лесами, не было никакой возможности, даже в частностях, ориентироваться обзором местности, хотя с отдаленных возвышенных пунктов. Понятно, что промахи относительно проведения линии обнаруживались уже во время самой постройки, по мере развития работ. Тогда-то я и пришел к твердому убеждению, что возможное сокращение миллионов зависит исключительно от наивыгоднейшего начертания линии. Все прочие обстоятельства не играют очень существенной роли в деле сокращения расходов.

Через 7 лет после начала постройки Николаевской дороги, она еще не была окончена, чему воспрепятствовали политические события 1848 и 1849 года<sup>31</sup>, когда суммы, ассигнованные на железную дорогу, должны были быть употреблены на другие надобности. Но в 1850 году во время приезда государя в Москву император спросил Клейнмихеля<sup>32</sup> за обеденным столом:

---

<sup>31</sup> В 1848–1849 гг. состоялась Венгерская революция, в подавлении которой участвовали русские войска под командованием генерал-фельдмаршала И.Ф. Паскевича.

<sup>32</sup> Клейнмихель П.А. (1793–1869) – главноуправляющий путей сообщения (1842–1855), куратор строительства Николаевской железной дороги, граф.

– Когда же ты провезешь меня в Москву по железной дороге?

Клейнмихель ответил моментально:

– На будущий год, ваше величество!

За столом был директор работ Мельников; но Клейнмихель не спросил у него, а после обеда позвал его в кабинет и спросил:

– Вы слышали мой ответ государю?

– Слышал, – ответил Мельников, – но это немыслимо.

– Вы слышали, и это должно быть и будет!

Не зная еще ничего об означенном эпизоде, мы получаем в половине сентября предписание, гласящее, что дорога к 1-му августа будущего 1851 года должна быть приведена в такой вид, чтобы войска гвардейского корпуса могли быть доставлены в Москву, начиная с 15-го августа, и чтобы император мог приехать в Москву к 22-му августа.

На общем совете решено было производить работы зимой, несмотря на то, что выемки состояли из крепко-глинистого грунта, который при морозе обращался в камень. Работы эти могли быть производимы только посредством пороховых взрывов. Оказалось, что взрывать порохом каменные породы гораздо удобнее, чем взрывать замерзшую глину, которая не делится на пласты.

За зиму успех был значительный, а между тем подошла весна. Едва крестьяне засеяли яровое поле, мы кликнули клич по всем окрестным деревням, и к нам явились тысячи народа с бабами. Мужики рыли землю сошниками<sup>33</sup>, а бабы таскали ее, – кто в мешках, кто в рогожах, кто в фартуках и даже просто в подолах. В один месяц выемки были пробиты на ширину одного пути без откосов, и дело возможности открытия движения было обеспечено.

Таким образом, с 15-го августа началось движение войск, а 20-го мы провезли государя, а государыня осталась в Петербурге. После того ежедневно с конвертом к императрице посылался поезд из Москвы, причем обратный поезд для пущей предосторожности не должен был выезжать из Петербурга ранее прибытия поезда из Москвы, потому что был уложен лишь один путь, на многих станциях не было разъездов, и телеграф не был еще устроен.

Случилось, что один из поездов в Москву не прибыл вовремя. Государь встревожился, и Клейнмихель послал немедленно пакет, адресованный государыне, так, чтобы он доставлялся дистанционными офицерами на дрезинах. Отправленный из Москвы утром, этот пакет дошел до меня в 350 верстах от Москвы часов в семь вечера. Доехав до соседа, я не застал его дома и поехал до следующего офицера, но и того не застал дома. Тогда я, в виду наступившей ночи, решил ехать прямо до Петербурга на дрезине, меняя людей. Я каждую минуту мог встретить поезд, который не мог ожидать встретить едущую на пути дрезину. Надо было ежесекундно глядеть вперед, а сон неудержимо клонил меня, так как продолжительная езда на дрезине сильно располагает ко сну. Чувствуя, что, задремав, я могу кувыркнуться вперед под дрезину, я приказал людям привязать меня к спинке дрезины и прибыл в Петербург к 7 часам утра, находясь в езде 11 часов и проехав 250 верст.

Передав конверт, я вскочил на паровоз и поехал обратно. На Угловской станции я сошел с паровоза, не думая, конечно, какая ужасная участь предстояла этому паровозу.

В Москве прошло уже более полутора суток, что не было известий из Петербурга о прибытии поезда и никакого известия о причине его задержки, и Клейнмихель не выдержал и послал поезд из Москвы. Мельников, понимая, всю опасность такого распоряжения, решил сам ехать с поездом, и вот этот-то поезд столкнулся с тем, с которого я сошел на Угловке. Поезда встретились около Клина на кривой в выемке так, что машинисты могли увидеть передовые фонари только тогда, когда уже не было спасения, но они успели открыть свистки. Вот что рассказывал Мельников:

---

<sup>33</sup> Острый наконечник сохи.

– Я сидел в вагоне, как вдруг последовал такой сильный толчок, что я слетел с сиденья и растянулся на полу; вагон не раздробило, потому что он был один. Выйдя из него, первое, что я увидел, – это кондуктора, перерезанного тормозным кругом; оба паровоза поднялись на дыбы, уперлись друг в друга передними колесами и ревели в открытые свистки, как борющиеся львы. Машинист одного паровоза был убит, а кочегар выброшен, но остался жив, но на другом паровозе тендер наскочил на паровоз и придавил машиниста и кочегара на котле паровоза.

Не было никакой возможности высвободить их оттуда, и они жарились в течение нескольких часов в неслыханных страданиях у всех на виду.

Поэтому невольно рождается сравнение между воином, идущим на приступ, или стоящим под ядрами и пулями, ожидая смерти, и машинистом паровоза, могущим ожидать ежесекундно смерти, и ежесекундно напрягать свое внимание, чтобы не сгубить тысячи людей, жизнь которых находится в зависимости от него.

К 1-му октября дорога была в следующем положении. На некоторых больших станциях паровозные здания не были готовы, и потому паровозы стояли на открытом воздухе. Зданий для водоснабжения на многих промежуточных станциях вовсе не было, пассажирские станции тоже не были готовы.

Несмотря на такие условия, 1-го октября 1851 года движение было открыто. При сказанных условиях бедствия начались с первых же дней движения. Нечего и говорить, что поезда не приходили вовремя; от господствовавших в это время метелей и заносов поезда останавливались, не дойдя до той или иной станции, и замерзали, оставаясь на месте часов по 12 и более. Представьте себе положение пассажиров: стоять многие часы на морозе, в неоттапливавшихся еще тогда вагонах и без пищи.

Когда поезд останавливался на дороге, то приходилось посылать на станцию сторожа пешком с требованием помощи. Хорошо, если станция, где стояли паровозы, была близка, а если нет, то сторож сообщал лишь на ближайшей станции, откуда надо было еще ехать с известием на дрезине, так как телеграфа не существовало, а станции, где были паровозы, отстояли друг от друга на 70 верст.

Многие начальники станций, присланные на места, не только не имели никакого понятия о движении, но иные никогда не видели железной дороги. Таким образом, в первое время явился такой сумбур, что невозможно себе представить и описать.

Движением заведовал не Мельников, а особое начальство, и мы, как производители работ постройки дороги, не принимали в этом движении участия. Вдруг, внезапно последовало распоряжение графа Клейнмихеля, которым приказывалось дистанционным офицерам сопровождать все почтовые поезда по своей дистанции.

По поводу временно порученного нам, начальникам дистанций, наблюдения за движением я нахожу нужным пояснить следующий факт. В то время, когда у нас не было железных дорог, то в Институте путей сообщения была прочитана буквально лишь одна лекция о конструкции паровозов в общих чертах. Таким образом, не было в то время ни одного инженера в корпусе, который был бы знаком с этой отраслью знаний, за исключением лишь общей теории сопротивления движению по рельсам.

Чувствуя такой пробел в существенном вопросе, до железной дороги относящемся, я принялся за изучение означенного вопроса. Вследствие этого ко времени открытия движения по Николаевской железной дороге я ознакомился с теоретической стороной вопроса, а с открытием движения стал знакомиться и с практической стороной дела. Для этого я почти ежедневно ездил с поездами на паровозе. Сначала, конечно, высматривал, а потом сам стал водить поезда.

Прослужив года полтора на ремонте, имея уже опытность в постройке и ознакомившись в достаточной мере с механической стороной подвижного состава, я не пожелал оставаться более на ремонте, который не мог представлять никакого поприща для инженерного дела. Поэтому я обратился к начальству с просьбой о прикомандировании меня к Александров-

скому механическому заводу, рассчитывая образовать себя таким образом в смысле компетентного инженера для постройки паровозов и проч. Рапорт мой дошел до графа Клейнмихеля.

После того не прошло и недели, как последовал приказ главноуправляющего следующего содержания: «Инженер-капитан Панаев 2-й назначается начальником изысканий особой ветви для железной дороги, имеющей целью развитие каменноугольной промышленности в Донецком бассейне».

Ни начальный, ни окончательный пункты в приказе не были обозначены. Понятно, что эта ветвь должна была примкнуть к предполагавшейся Черноморской дороге в каком-либо пункте. Я несказанно обрадовался такому поручению, которое открывало мне широкое поле для изучения вопроса, о котором я мечтал. Передо мною явилась территория с лишком в двести верст ширины и более пятисот верст длины.

\* \* \*

По распространенному общественному мнению, ведомство путей сообщения считалось как бы исключительно зараженным болезнью казнообирательства. Между тем, мнение это сильно грешило против истины.

Чем менее человек развит и менее образован, тем менее он щекотлив в отношении нравственного своего долга и тем более является он в этом отношении циничным. Институт путей сообщения до конца сороковых годов давал самое серьезное и самое высокое образование.

Одно время он стоял даже выше Политехнической Парижской школы с ее специальностями. В институте сосредоточилась тогда целая плеяда великих и знаменитых профессоров, которые не только блестящим образом передавали ученикам свои познания, но, кроме того, действовали на облагораживание духа последних и на их нравственную сторону.

Я позволю себе утверждать, что вследствие большей степени развития инженеров сравнительно с чиновными массами других ведомств, ведомство путей сообщения несло на себе незаслуженный укор в исключительной греховности казнообирательства. Я полагаю, что многим случалось слышать бесцеремонные разговоры товарищей о получении тепленького местечка или о хлопотах по этому предмету. Могу засвидетельствовать, что мне ни разу не приходилось слышать такого циничного разговора между инженерами путей сообщения. Это может служить доказательством, что известная степень развития накладывает узду, т. е. внутреннее сознание о греховности того или другого.

Ведомство путей сообщения сооружало каналы, шоссе, мосты, шлюзы и проч. т. е. оставляло видимый навек след ассигнуемых ему бюджетов, которые всегда можно проконтролировать и убедиться, что укоры ведомству были сущим вздором.

*(Русская старина, 1893, 1901–1902)*

## Первый опыт постройки военной железной дороги в России

*Вслед за строительством государственных железных дорог настала очередь опытов железнодорожного строительства в военных целях.*

Еще два года тому назад были командированы от полков на железные дороги нижние чины, преимущественно мастеровые, или служившие прежде на железных дорогах, для изучения всех подробностей железнодорожного дела.

Летом нынешнего 1871 г. было предложено произвести первый опыт скорой постройки военной железной дороги и удостовериться, какие знания приобретены нижними чинами железнодорожных команд, чтобы определить и пользу таких команд.

Местностью для постройки пробной дороги выбран промежуток между Петергофской и Варшавской линиями от ст. Лигово до пересечения Варшавской дороги с Пулковским шоссе, всего на расстоянии 9 верст.

Работу предложено было произвести одновременно с ходом маневров и окончить с таким расчетом времени, чтобы войска смогли воспользоваться этой соединительной ветвью.

К вечеру 25-го июля около 450 нижних чинов военных железнодорожных команд со всех железных дорог прибыли к управлению Петербургского воинского начальника, где из них тотчас же сформировали две военные железнодорожные роты, в состав которых включили одинаковое число людей каждой специальности железнодорожного дела.

В помощь им был назначен 1-й саперный резервный батальон в составе 2-х сводных рот в числе 8 обер-офицеров<sup>34</sup>, 28 унтер-офицеров и 160 рядовых. Затем из железнодорожных рот и сапер были составлены два железнодорожных полубатальона под командой офицеров Генерального штаба.

[27-го июля] саперы приступили к насыпке полотна новой дороги. Высота на всем протяжении дороги была различная, ширина пути делалась в 2 саж., заложение откосов в 1½ высоты, берма составлялась шириной в 1 саж., а ширина канав зависела от количества потребной земли, и им давалось падение в протекающие поблизости ручьи.

По мере того как продвигалось железнодорожное полотно, железнодорожная команда укладывала по нему шпалы и рельсы. Шпалы употреблялись из пластин длиной от 7 до 9 фут., толщиной около 5 дюйм.; перед употреблением на каждой шпале зарубалось место для помещения подошвы рельса с уклоном посередине, который делался для большей устойчивости рельса. По укладке шпал, на них клались рельсы; расстояние между ними определялось и проверялось шаблоном.

Рельсы прибывались к шпалам двумя костылями: одним с внутренней, другим с наружной стороны; костыль имел 7 дюйм, длины и был снабжен ушком, служащим для выдергивания его из шпалы посредством лапчатого лома. Рельсы соединялись между собой двумя железными накладками длиной около 15 дюйм, с 4-мя отверстиями для привинчивания накладки к рельсам болтами; чтобы болты при завинчивании не вертелись вместе с гайками, отверстия делают не круглыми, а овальными.

В стыках рельсов оставляли зазор, чтобы при расширении от возвышения температуры концы рельсов не упирались один в другой во избежание искривления рельсов.

Кроме этих работ нижние чины железнодорожной команды под руководством телеграфного механика прокладывали телеграфную линию вдоль строившейся дороги.

---

<sup>34</sup> Обер-офицерские чины соответствовали званиям младшего офицерского, штаб-офицерские – старшего офицерского состава.

Таким образом, с обоих конечных пунктов открылась спешная деятельная работа. Как офицеры, так и нижние чины были заинтересованы совершенно новым делом, и они работали с полной охотой и усердием.

На другой день, вместе с насыпкой дороги и укладкой рельсов, началась и плотницкая работа. В это время ожидали посещения работ Государем Императором, поэтому было приказано устроить для принятия Его Величества на Петергофской дороге временную платформу.

На другой день к вечеру телеграфная линия была проложена, и телеграфные аппараты, временно поставленные в палатках, открыли свое действие.

Насыпка полотна и укладка рельсов продолжались своим чередом; с каждой стороны было уложено пути более чем на версту; саперы и железнодорожники друг друга подгоняли, явилось соревнование, и саперы торопились делать укладку полотна так, чтобы не задержать укладку рельсов.

30-го июля для увеличения числа рабочих на постройку дороги прибыла 22-я пехотная дивизия; полки ее на другой день были потребованы на работу и вывели по 600 человек каждый. На работу выходили только по 2 полка ежедневно, другие же 2 полка отдыхали.

Саперы с этого времени были назначаемы десятниками, по два человека на роту для примотра и указания армейским войскам производства работы; остальные саперы употреблялись для выравнивания полотна, подбивки шпал, выравнивания рельсов и одежды крутостей дерном.

К вечеру 4-го августа между обоими участками осталось неуложенным рельсов на 60 саж. Это пространство оставлено, чтобы смычку рельсов произвести при электрическом освещении и испробовать возможность работать в случае нужды ночью.

В 9 час. вечера с обеих конечных станций отправились поезда с железнодорожными командами. Через четверть часа поезда были уже на месте смычки. В это время играли 2 хора музыки, чередуясь с саперными песенниками. В продолжение получаса 60 саж. пути было уложено и последние костыли прибиты.

11-го августа, по окончании маневров, дано было знать, что Государь Император изволил проехать по вновь построенной дороге. Прибыв на Екатерининскую станцию, Государь Император изволил поблагодарить людей и гг. офицеров за произведенную работу, затем сел в приготовленный для него вагон и благополучно прибыл на Петровскую станцию, где также благодарил выстроенный тут 2-й железнодорожный полубатальон и гг. офицеров, после чего в том же поезде изволил отправиться далее по Петергофской дороге.

Итак, весьма успешная постройка этой железной дороги вполне доказала как знание солдат железнодорожных команд, так и пользу учреждения у нас таких команд. Описанная работа дала им хорошую практику. Последние войны доказали, какое важное влияние оказывают на ход войны устройство тыла армии. В нашу Крымскую кампанию, несмотря на массу отправлявшихся в действующую армию полков, мы не могли сосредоточить в Крыму достаточного количества войск.

Теперь у нас в России положено прочное основание будущей организации военных железнодорожных команд, так что есть надежда, что в случае нужды все затруднения для устройства тыла армии относительно путей сообщения будут устранены.

*(Инженерный журнал, 1871, № 10, с. 1120–1134)*

## Глава 2

### Обязанности, инструкции, уставы...

#### Обязанности инспектора военных сообщений

*Начиная с николаевского времени, служба военных сообщений была тщательно регламентирована: заведование ею делили Управление дежурного генерала армии<sup>35</sup> и служба генерал-квартирмейстера<sup>36</sup>. Службу генерал-вагенмейстера<sup>37</sup> с ними путать нельзя – в его ведении находились войсковые обозы. Интересно, что от временных комендантов и этапных начальников городов и местечек, лежащих на военных дорогах, требовалось знание языка того края, куда они назначались.*

Инспектор военных сообщений избирается из штаб-офицеров собственно на время войны для заведывания военными дорогами.

В помощь ему определяются обер-офицеры Корпуса инженеров путей сообщения по распоряжению генерал-квартирмейстера.

Инспектор военных сообщений обязан наблюдать за исправностью военных дорог и находящихся на оных мостов, гатей и переправ, заботясь особенно, чтобы всякого рода военные транспорты не встречали на пути своем препятствий.

Совокупно с временными комендантами и этапными начальниками инспектор военных сообщений способствует беспрепятственному следованию почт, курьеров, эстафет и проезжающих.

По званию своему он обязан обзирать и водяные сообщения. В случае, если откроет по сей части какие-либо неурядицы, он доносит об оных немедленно дежурному генералу и сообщает начальнику тех же сообщений. Если же замеченные им беспорядки требуют безотлагательного исправления, то требует этого от ближайшего начальства водяных сообщений и доносит о том дежурному генералу.

Местное начальство губерний и областей, объявленных в военном положении, и земель, занятых армией по праву войны, содействует всеми зависящими от него мерами инспектору военных сообщений к исправному содержанию военных дорог.

Коменданты и этапные начальники исполняют следующее:

1) Они заботятся о совершенном спокойствии округов или дистанций, им вверенных, и сохраняют в них строгий военный порядок и тишину.

2) При следовании всякого рода команд, транспортов, парков, обозов и проч., они оказывают им всевозможное содействие и пособие, дабы ни в чем остановки не имели; предостерегают в случае опасностей и, наблюдая за следованием их по данным маршрутам, не позволяют медлить в пути без необходимости.

---

<sup>35</sup> С 1812 г. в ведении дежурного генерала находились вопросы, относящиеся к строевой, тыловой, санитарной, военно-полицейской и военно-судебной службам; после милютинских реформ 1860-х гг. – инспекторской, строевой, санитарной и военно-судебной службам.

<sup>36</sup> Генерал-квартирмейстер ведал вопросами передвижения, размещения и службы войск, организации боевой подготовки и мобилизационной готовности, изучения и подготовки театра военных действий, в том числе и путей сообщения.

<sup>37</sup> Только Петровским уставом 1716 г. генерал-вагенмейстеру вменялось в обязанности наблюдение за состоянием дорог и мостов на пути следования армейских обозов.

3) Они строго наблюдают, дабы все военные команды, транспорты, парки, обозы и проч. следовали не иначе как по назначенным им военным дорогам; чтобы соблюдали во время пути военную дисциплину и не делали жителям никаких притеснений и незаконных требований.

4) Они смотрят за исправным расквартированием команд таким образом, чтобы жители не имели отягощения.

5) Они должны быть во всегдашней известности о всех воинских командах, парках, транспортах и обозах, по какому-либо случаю остающихся во вверенных им округах или дистанциях.

6) Они должны быть также во всегдашней известности о всех находящихся в округах или дистанциях воинских и других чинах, армии принадлежащих, и отставших оной за ранами, болезнями и по другим обстоятельствам.

7) Они имеют подробные сведения о всех чинах армии, оставленных в госпиталях вверенных им округов или дистанций за ранами и болезнями и пользующихся вне госпиталей, а равно и об умерших.

8) Они наблюдают, чтобы никто из чинов, принадлежащих армии, без законной причины и дозволения не проживал во вверенных им округах или дистанциях и тем уклонялся от службы; чтобы раненые и оставленные за болезнями тотчас по выздоровлении отправлялись к своим командам.

9) Они покровительствуют обывателей вверенных округов или дистанций, пекутся о сохранении доброго согласия между ними и военными служащими, разбирают могущие встретиться с обеих сторон жалобы и доставляют удовлетворение обиженным.

10) Они обращают особенное внимание на поведение жителей; шпионов и других подозрительных людей берут под стражу и представляют начальству вместе с бумагами и вещами, которые при них найдутся.

11) Они берут под стражу всех мародеров и дезертиров и поступают с ними по силе Военно-уголовного устава: за дезертиров считаются бродяжничающие и отделившиеся от своих команд.

12) Они принимают и препровождают по назначению арестантов и военнопленных со всеми необходимыми предосторожностями

*(Устав для управления армиями в мирное и военное время, 1847, с. 306–313)*

### **Положение о военных дорогах**

(введено 5 дек. 1846 г. как временное приложение к Уставу)

Военные дороги суть полосы земли, по почтовым и иным дорогам взятые, либо вновь проложенные, на которых учреждаются станции или этапы, для движения по оным войск и военных транспортов, для возки почт, курьеров и проч.

Военные дороги учреждаются:

1) Для общего движения в тех случаях, когда армии предстоит проходить эшелонами значительные пространства.

2) Для постоянного следования отрядов и военных транспортов, идущих на присоединение к армии или отсылаемых из оной.

3) В местах, где пресекается почтовое сообщение между частями армии для возки почт и курьеров.

4) Для возки за границей на подводах по открытым листам чинов, принадлежащих армии, следующих по делам службы, но не по экстренной надобности, в облегчение почтовых сообщений и во избежание платежа больших прогонов, установленных местными таксами.

К сим предметам учреждения военных дорог присоединяется усиление почтовых станций наймом вольных лошадей или выставкой обывательских подвод там, где по большому проезду почт, курьеров и вообще проезжающих окажется это необходимым.

Для непосредственного заведывания военными дорогами назначаются: а) инспектор военных сообщений и б) штаб- и обер-офицеры в звании временных комендантов и этапных начальников.

Войска и транспорты должны находить на этапах военной дороги продовольствие и число обывательских подвод, определенное им во время следования.

О продовольствии на военных дорогах транспортов и войск, следующих в малом составе, составляется особое положение. Сим положением определяется к каждому этапу по бокам военной дороги на расстоянии около 20 верст особый район земли, от которого должно быть доставляемо транспортам и войскам продовольствие по квартирам от хозяев или на этапы, а равно выставляемы подводы в определенном для них числе.

Учреждение продовольствия по военным дорогам, распоряжение о выставке на них обывательских подвод для войск, транспортов и чинов, следующих по открытым листам, принадлежит к обязанностям генерал-интенданта<sup>38</sup> армии.

Прочие распоряжения по учреждению и управлению военными дорогами, как то: учреждение самих этапов и надзор за их исправностью; учреждение почтовых станций там, где оных вовсе не имеется, и усиление в случае надобности существующих почтовых станций вольным наймом лошадей или выставкой обывательских подвод относятся до дежурного генерала армии.

Подлинное подписал:

Военный министр, генерал-адъютант

Князь Чернышев

*(Устав для управления армиями в мирное и военное время, 1847)*

---

<sup>38</sup> Генерал-интендант заведовал снабжением, финансовой и хозяйственной частью армии.

## **Обязанности офицера, заведующего передвижением войск по железным дорогам и водным путям**

Обязанности офицера, заведующего передвижением войск по железным дорогам и водным путям, заключаются:

а) в изучении линии железных дорог и других вверенных ему путей сообщения в военном отношении и для военных целей.

б) в наблюдении за правильным и успешным передвижением войск и обозов.

в) в заведовании чинами, командированными от Военного ведомства на железные дороги, а также в ведении установленных списков временно и бессрочно отпускным нижним чином, служащих на железных дорогах по найму.

Офицер, заведующий передвижениями войск, составляет военно-топографическое описание железных дорог и других важных вверенных ему наблюдению путей сообщения с указанием тех мер, которые могут быть приняты для охранения дорог и станций в случае, если бы данная местность сделалась театром военных действий.

Он составляет также подробные сборники сведений о состоянии путей, ведущих к станциям железных дорог, от ближайших к ним городов, о населенных по этим путям пунктах в видах временного размещения в них войск, приблизительно в десятиверстном расстоянии от станции.

Составляет подробные описания станций, могущих быть пунктами больших отправок войск, в смысле удобств, предоставляемых местными приспособлениями для загрузки войсковых поездов.

Собирает точные сведения о движущей силе и подвижном составе железных дорог, а также о средствах паровозных обществ и паровозовладельцев.

Принимает личное участие в отправке всякой части войска, перевозимой в особом войсковом поезде.

По соглашению с управлениями железных дорог офицер, заведующий передвижениями войск, составляет четыре раза в год нормальные расписания и графические таблицы движения поездов, предназначенных для передвижения: а) рекрутских партий; б) молодых солдат резервных батальонов; в) бессрочно-отпускных нижних чинов и г) ремонтных лошадей, с тем, чтобы эти периодические передвижения не нарушали порядка в установленном пассажирском и товарном движении.

Независимо от упомянутых расписаний, офицеры, заведующие передвижениями войск, должны составлять и представлять в Комитет в конце каждого года расписания наибольшего числа поездов, которое может быть отправлено по всякой дороге, соображаясь: а) с устройством пути, и б) с количеством подвижного состава.

При составлении расписания войсковых поездов, он определяет достаточно продолжительные остановки для довольствия людей горячей пищей, а также для проводки и водопоя лошадей.

Заведующий передвижениями войск разъясняет все недоразумения, возникающие между администрацией железной дороги и перевозимыми войсками, и принимает меры к их устранению.

Заведующий передвижениями войск пользуется каждым удобным случаем для того, чтобы практически ознакомить войска с правилами их передвижения по железным дорогам. Для сего каждая посадка людей в войсковой поезд, каждое размещение в нем обоза должны исполняться точно, по указаниям наставлений. Сверх того, он составляет предположения о посадке и поезда каждой части войск так, чтобы пехота, артиллерия и кавалерия, находящиеся

в лагере близ железной дороги, не менее как по одному разу в лето совершили посадку в поезд и высадку.

*(Приказ по Военному ведомству № 132, мая 7-го дня 1873 г.)*

## Обязанности коменданта железнодорожной станции

1) Он исполняет все распоряжения заведующего передвижениями войск и военного начальника дороги.

2) Он строго наблюдает, чтобы отправляемые и прибывающие воинские части и команды соблюдали должный порядок на станции.

3) Совместно с начальником станции он распределяет места загрузки и разгрузки воинских поездов, устанавливает порядок пропуска прибывающих к отправлению воинских частей и команд и грузов на станции и станционном дворе, причем направляет прибывающие команды и грузы на указанные для перегрузки места.

4) При значительном отпадении войск он не допускает посторонним лицам входить на станцию и устанавливает порядок передачи от *публики* отправляемым воинским чинам всякого рода приношений, посылок и вещей.

5) Он отнюдь не должен вмешиваться в распоряжения по станции, исходящие от начальника станции и других агентов станционной службы, но наблюдает только за своевременностью распоряжений, относящихся до перевозки войск, донося о всех неисправностях станционной службы заведующему передвижением войск или военному начальнику дороги.

6) Он передает начальникам перевозимых эшелонов и транспортов все распоряжения, относительно производства загрузки и разгрузки, причем наблюдает за правильностью и своевременным выполнением сделанных распоряжений.

7) Он уверяет, чтобы в предложениях на перевозку, предъявляемых начальниками эшелонов начальнику станции, прописывались прописью числа, соответствующие действительному состоянию перевозимых эшелонов.

8) Он следит, чтобы интендантские и артиллерийские грузы складывались на станции в места безопасные от огня и сырости и за немедленным свозом их со станции.

9) Он наблюдает, чтобы разгрузка, перегрузка вагонов и платформ или передачи их грузными на другие дороги производилась без замедления.

10) В случае неисполнения начальниками перевозимых частей и грузов распоряжений, влекущих за собой беспорядок на станции, и в случае неуспешности мер, принятых комендантом к восстановлению порядка, он немедленно телеграфирует заведующему передвижениями войск и военному начальнику дороги и в то же время обращается к содействию местной военной власти.

11) Он наблюдает, чтобы обмен вагонов с воинским грузом с одной дороги на другую производился согласно сделанным по сему предмету распоряжениям.

12) Он непосредственно наблюдает за военными приспособлениями, находящимися на складе: за их целостью, порядком хранения и употребления, их исправностью и своевременным ремонтом, для чего обращает внимание надлежащих агентов железных дорог.

13) Он наблюдает, чтобы вагоны, назначенные для перевозки войск, имели надлежащие приспособления, как то: мостки, фонари и ведра, причем следует, чтобы они были освещаемы, а в холодное время – отапливаемы.

14) Если на станции будет устроен продовольственный пункт, то наблюдает за своевременным приготовлением горячей пищи для тех поездов, которым назначено довольствие и чтобы приготовленная пища была хорошего качества.

15) Он наблюдает, чтобы к приходу воинских поездов приготовлено было достаточно воды для питья нижних чинов и водопоя лошадей, чтобы станции были освещены и открыты буфеты, причем воспрещает продажу крепких напитков целыми посудами с отпуском ее в вагоны.

16) Если какая-либо часть прибывает на станцию позже времени, назначенного для ее отправления, или же если при отправлении произойдут такие беспорядки, которые могут

повлечь задержки и неудобства в следовании других частей, то комендант станции имеет право устранить ее впредь до назначения особого поезда офицером, заведующим передвижением войск или военным начальником дороги.

17) Об опоздании воинских поездов, влекущих неправильность скрещения и о всех крушениях *в пути* между соседней станцией он *немедленно телеграфирует* заведующему передвижениями войск или военному начальнику дороги и в то же время отправляется на место крушения поезда. Принимает все меры к облегчению и удобному размещению пострадавших воинских чинов и лошадей и к восстановлению движения следующих за этим поездов.

18) Составляет совместно с лицом правительственной инспекции и жандармским офицером акт с подробным изложением всех признаков и обстоятельств происшедшего крушения и представляет заведующему передвижениями войск или военному начальнику дороги.

19) Потерпевших от крушения и заболевших воинских чинов и лошадей передает на попечение местного военного или гражданского начальства.

20) Отставших от поездов нижних чинов он отправляет под надзором местной полицейской власти к ближайшему уездному воинскому начальнику. Если по расчету времени представится возможность случайно отставших нижних чинов отправить с пассажирским поездом, дабы присоединить их к своим частям и командам, то передает их под особый надзор оберкондуктора пассажирского поезда для доставления их на ту станцию, где производится скрещение, и вместе с этим телеграфирует начальнику эшелона о принятии этих людей.

21) О всех отставших от поезда, а также потерпевших при крушениях или заболевших воинских чинах он немедленно доносит заведующему передвижениями войск или военному начальнику дороги.

22) По прибытии поездов на конечную станцию, он наблюдает, чтобы начальники эшелонов немедленно производили разгрузку и уводили со станции свои части.

23) Он должен вести книгу о перевозке воинских чинов, лошадей и грузов с указанием, какого числа сколько чинов, лошадей, повозок и грузов и с каким поездом отправлено или прибыло, каких частей и команд перевозились воинские чины и грузы, каким частям и когда производилось довольствие горячей пищей. Выписки из этих книг представляет заведующему передвижениями войск или военному начальнику дороги в установленные сроки.

Заведующий передвижениями войск

по железным дорогам и водным путям империи

Свиты Его Величества генерал-майор *Анненков*

(*Положение об офицерах, назначаемых комендантами железнодорожных станций, 1876*)

## О Железнодорожном отделе штаба главнокомандующего

*Положение о полевом управлении войск в военное время 1890 г. оставило централизованным управление железнодорожными перевозками ввиду их особой важности, подчинив его начальнику штаба главнокомандующего. Начальнику военных сообщений армии передавались: полевое управление этапами, полевое дорожное управление (которое ведало эксплуатацией железнодорожных и водных сообщений), управление почт и телеграфов и полевое управление транспортов армии, изъяв его из ведения интендантства (против порядка, прописанного в Положении 1876 г.).*

*Полевой штаб армии состоял из управлений генерал-квартирмейстера, дежурного генерала и начальника военных сообщений, что также свидетельствовало об осознании первоочередной важности БОСО.*

*Вместе с тем, на что неоднократно обращали внимание современники, в Положении не был прописан порядок взаимодействия начальников отделов и служб с военными начальниками и администрацией железных дорог, что приводило к дублированию функций, умножению документооборота и было чревато неразберихой, особенно в военное время.*

**78.** В Железнодорожном отделе штаба главнокомандующего сосредоточивается общее руководство эксплуатацией всей железнодорожной сети театра войны. В этом смысле к обязанностям отдела относятся: распределение паровозов и подвижного состава между отдельными линиями, общие распоряжения об усилении пропускной и провозной способности отдельных линий, о восстановлении линий испорченных и о постройке новых; распределение отдельных линий (или поездов сих линий) между армиями.

*Примечание:* Распоряжения отдела не касаются технической и административной частей, кои находятся в ведении начальников военных сообщений армий по принадлежности.

**79.** Отдел находится в общем заведовании начальника отдела, который распределяет дела между чинами отдела по своему усмотрению.

**80.** Начальник отдела есть общий распорядитель всех средств железнодорожной сети театра войны и от него исходят общие указания для ее эксплуатации.

**81.** Он составляет и представляет через генерал-квартирмейстера на утверждение начальника штаба соображения о распределении железнодорожных линий театра войны между отдельными армиями, а в тех случаях, когда одна и та же линия должна служить для удовлетворения потребностей двух армий, он представляет начальнику штаба о распределении поездов сей линии между армиями.

**82.** Он принимает меры к тому, чтобы железные дороги были в состоянии выполнять необходимые провозки, распоряжаясь, буде нужно, усилением их пропускной и провозной способности.

**83.** В отношении эксплуатации железнодорожных линий он сообщает необходимые указания руководству и исполнению тем начальникам военных сообщений армии, в ведении которых означенные линии состоят.

*(Положение о полевом управлении войск в военное время, 1890, с. 12–13)*

## Об управлении начальника военных сообщений армии

**308.** В управлении начальника военных сообщений армии сосредотачиваются: 1) заведывание устройством и эксплуатацией железных дорог, а равно почтовых и телеграфных станций в районе действия армии; 2) наблюдение за охранением на всем этом пространстве безопасности, порядка и благоустройства и 3) временное управление занятыми армией по праву войны частями неприятельского края до учреждения в них особого местного управления.

**309.** Управление начальника военных сообщений армии распоряжается доставлением к армии всего необходимого и обратным отвозом всего подлежащего отправлению из оной. Начальники прочих отделов полевого управления армии обращаются с требованиями своими по указанному предмету исключительно к начальнику военных сообщений армии.

**310.** Управление начальника военных сообщений армии состоит из канцелярии и чинов для поручений. Делопроизводством в канцелярии заведует правитель канцелярии на правах начальника штаба корпуса.

**311.** Независимо от полевых управлений, подчиненных начальнику военных сообщений армии, в общем порядке службы и в отношении наблюдения за охранением наружного порядка и благоустройства ему подчиняются во все время нахождения в подведомственном ему районе:

1) Части войск, всякого рода команды и отдельные чины всех ведомств, следующие по военным дорогам к армии и обратно.

2) Местные и подвижные учреждения, заведения, всякого рода склады, лазареты и госпитали, находящиеся в следовании или расположенные в подведомственном ему районе.

**312.** Начальник военных сообщений армии в подведомственном ему районе заведует: 1) всеми военными дорогами (коммуникационными линиями) армии; 2) всеми управлениями и административными органами, учреждаемыми как на военных дорогах для эксплуатации их, так и в частях занятого неприятельского края для временного управления ими; 3) войсками и командами, состоящими на военных дорогах для службы на них и ближайшего охранения этих дорог, и 4) перевозочными средствами армии, не принадлежащими частям войск и управлениям.

**313.** Подчиняясь непосредственно начальнику штаба армии, он вместе с тем исполняет все распоряжения начальника железнодорожного отдела штаба главнокомандующего, относящиеся до устройства и эксплуатации железных дорог, доводя о всяком подобном распоряжении до сведения начальника штаба армии.

**314.** Все доклады начальнику штаба армии он делает: личные в присутствии генерал-квартирмейстера, а письменные – через сего последнего.

*(Положение о полевом управлении войск в военное время, 1890, с. 47–48)*

## Забывтая профессия

*Железнодорожного персонала, или, как раньше говорили, «агентов железных дорог» в России в XIX в. хронически не хватало. Тем более, если учесть, что железнодорожные составы не были оснащены пневматическими тормозами, и тормозить приходилось при помощи механических тормозов, установленных на тормозных площадках вагонов. Для этого от военнослужащих, назначенных для действия тормозом, требовалось особое внимание и немалая сноровка.*

При назначении нижнего чина для действия тормозом, он получает от главного кондуктора перед отходом поезда: 1) красный флаг; 2) зеленый флаг; 3) фонарь с красным, зеленым и белым стеклами, и ему надлежит объяснить следующее:

1. Развернутый красный флаг днем или красный фонарь ночью, показываемые поезду путевой стражей, или поставленные на пути, требуют немедленной остановки поезда. Развернутый зеленый флаг днем и зеленый фонарь ночью требуют тихого прохождения поезда по огражденному сигналами месту, и, наконец, свернутый зеленый флаг днем и белый свет ночью показывают, что путь свободен, и что поезд может идти полным ходом.

2. Действовать тормозом следует не иначе, как по требованию машиниста поезда с паровоза, причем, для затормаживания рукоятку следует вертеть обеими руками вправо до тех пор, пока она вертится довольно свободно, а для освобождения – вертеть рукоятку в обратную сторону (влево), пока она может вертеться.

3. Тормозить в пути следует тогда только, когда машинист даст три коротких свистка, отпустить тормоза – когда машинист даст два коротких свистка. Когда при отезде поезда со станции машинист даст один короткий и один длинный свисток, тормоза должны быть непременно свободны. Если на пути машинист даст частые короткие свистки (тревожные) надо употребить все усилия, чтобы затормозить поезд.

4. Буде при торможении из-под колес вагона покажутся искры, то тормоз следует немного отпустить, когда искры перестанут появляться, то опять затормозить, и таким образом, то нажимая колодки, то отпуская их, добиться того, чтобы колеса не скользили по рельсам.

5. Если нижний чин, сидящий на тормозе, заметит, что путевой сторож показывает развернутый красный флаг днем или красный фонарь ночью, то он немедленно дает такой же сигнал машинисту или тянет сигнальную веревку, проведенную на паровоз; заметив же в поезде какое-нибудь повреждение, или пожар, или видя, что кто-нибудь из поезда упал, или кого-нибудь переехали, следует подавать по направлению к паровозу сигналы остановки, т. е. показывать красный флаг днем или красный фонарь ночью.

6. При разрыве поезда, когда передняя часть его уйдет с паровозом, а задняя останется одна, нижний чин, сидящий на тормозе вагона, отставшего от поезда, должен немедленно тормозить, пока вагоны остановятся, и затем огородить остановившиеся на пути вагоны красными сигналами, поставив их на расстоянии около 100 саж. от концов поезда; если же нижний чин находится на части, оставшейся с паровозом, то он должен сперва показывать развернутый красный флаг, а когда этот сигнал будет замечен машинистом, строго исполнять сигнальные требования машиниста.

*(Наставление для воинских чинов при исполнении обязанностей тормозных кондукторов, 1889, с. 3–7)*

## Глава 3 «За славянское братство...»

### На железных дорогах Румынии...

*В статье содержатся сведения об организационно-штатной структуре, вооружении и деятельности первого подразделения железнодорожных войск русской армии в Русско-турецкой войне 1877–1878 гг.*

В ноябре 1876 года при мобилизации армии признано было необходимостью для обеспечения движения по железным дорогам, проходящим по тылу действующих войск:

Во-первых: увеличить личный и усилить подвижной состав железных дорог.

Во-вторых: назначить офицеров на главнейших станциях, наблюдающих за передвижениями войск.

В-третьих: сформировать особую строительную часть, которая могла бы немедленно исправлять все случайные повреждения на эксплуатируемых дорогах.

В-четвертых: иметь в составе действующей армии особые части для обеспечения движения по железным дорогам соседних государств при занятии их нашими войсками.

А потому предложено было сформировать военно-железнодорожный батальон, включив его в состав 3-й саперной бригады и наименовать 3-м железнодорожным батальоном, с тем отличием, что на эполетах и погонах кроме номера должна быть буква Ж.

Означенный батальон предполагалось организовать из:

24 офицеров, служивших на железных дорогах,

14 инженеров путей сообщения,

8 чиновников телеграфного ведомства,

868 мастеровых различных специальностей из военно-железнодорожных команд,

198 нижних чинов,

4 техника,

22 машиниста,

2 котельщика,

3 водопроводчика.

Таким образом, батальон состоял из 2 штаб-офицеров, 22 обер-офицеров, 23 гражданских чиновников, 1066 нижних чинов, 31 вольнонаемных.

Железнодорожный батальон делился на 4 роты, две из которых предназначались для обновления, исправления и разрушения железных дорог (строительные роты), другие же две – для усиления эксплуатации дорог (эксплуатационные роты).

Для производства работ строительные роты должны были иметь свой подвижной состав, состоящий из:

4-х паровозов,

2-х вспомогательных вагонов,

4-х платформ,

32-х людских вагонов,

2-х офицерских вагонов.

Эксплуатационные роты имели на 10 поездов принадлежностей поездной прислуги.

Нижние чины железнодорожного батальона были вооружены 807 ружьями системы Крнка, а 186 человек револьверами системы Smith&Wesson.

4-го ноября 1876 года 3-й железнодорожный батальон начал организовываться, а 24-го декабря был уже окончательно сформирован и находился на месте своего назначения на границе Румынии в м. Унгени.

Так как в этом местечке по малочисленности дворов невозможно было поместить весь батальон, то пришлось разместить поротно вблизи расположенных деревень, так что батальон растянулся на 35 верст.

Вследствие требования от железнодорожного батальона знания фронтовой службы как от строевой части, пришлось заниматься с нижними чинами, проходить рекрутскую школу; наконец, офицеры, назначенные в батальон, тоже были новички по фронтовой части, так как все время до поступления своего в 3-й железнодорожный батальон находились на службе железных дорог. Таким образом, хотя батальон и приобретал офицеров, сведущих и компетентных в железнодорожном деле, приходилось этим офицерам выучивать уставы, много изменившиеся за последнее время. Несмотря на это нижние чины настолько подготовились по фронтовой части, что 11-го апреля 1877 года весь батальон был выведен на смотр Государю Императору, причем вовсе не отличался от других частей.

Кроме фронтового занятия люди практиковались в стрельбе как из ружей, так и из револьверов, производили проверку знаний в железнодорожном деле, занимались разборкой и подготовкой инструментов, приемкой приспособлений к вагонам для перевозки войск, причем было подготовлено полный комплект приспособлений для 740 людских и 500 конских румынских вагонов. Кроме означенных работ, строительные роты формировали дорожные артели, занимались выгрузкой и сортировкой рельсов и укладывали второй путь (узкоколейный) от ст. Унгени до моста через р. Прут.

Эксплуатационные роты обучались сигналам, принятым на румынских железных дорогах.

По объявлении Высочайшего повеления о переходе через р. Прут, в ночь на 12 апреля 1877 года был отправлен по железной дороге передовой отряд, в числе которого была команда 3-го железнодорожного батальона. Назначением отряда было быстрое занятие важных пунктов на румынских железных дорогах и обезопасить движение войсковых поездов от случайностей вследствие открытия в Румынии недоброжелательной к России партии. Отрядом в один день были заняты все главнейшие пункты на расстоянии 362,45 километра, и так как это пространство было вполне охраняемо, то с 13 апреля началось отправление войсковых поездов. Управление румынской железной дороги хоть и отказывалось отправлять войсковые поезда с этого числа, так как конвенция о проходе русских войск через Румынию должна была быть утверждена румынским сенатом только 18 апреля, но соглашалось отправить первые эшелоны как частных пассажиров, заставив купить для каждого солдата пассажирский билет 3-го класса.

Начатое движение пришлось было прекратить на продолжительное время, так как в ночь на 15 апреля произошел прорыв всех плотин, находившихся на озерах, следствием чего было затопление железнодорожного пути на расстоянии между ст. Кукотени и Яссами пространством 3 километра и между Яссами и Кристешти пространством 7 километров и разрыва его в нескольких местах. Хотя румынские инженеры и обещали исправить все повреждения в самый короткий срок, а именно, двухнедельный, но так как подобная остановка могла иметь вредное следствие на все войсковое движение, исправление повреждений было передано 3-му железнодорожному батальону. Люди строительных рот батальона, вполне сознавая важность быстрого исправления повреждений, работая день и ночь по пояс в воде, окончили работу через двое суток, так что с 17 числа снова началось движение войсковых поездов.

3-й железнодорожный батальон состоял из службы тяги, к которой принадлежали люди 2-й роты; ремонта пути – люди 1-й и 4-й роты и службы движения и телеграфа, к которым принадлежали люди 4-й роты.

Начиная с 25 апреля, в продолжении 10 месяцев, службой тяги готовились ежедневно приспособления для войсковых поездов, так как обратные поезда возвращались постоянно без приспособлений; таким образом, с 18 апреля по 31 декабря 1877 года было отправлено по румынским дорогам 829 поездов с войсковыми командами или 24 870 вагонов. Кроме этого службой тяги было приспособлено:

10 вагонов для перевозки почты,

148 вагонов для больных и раненых,

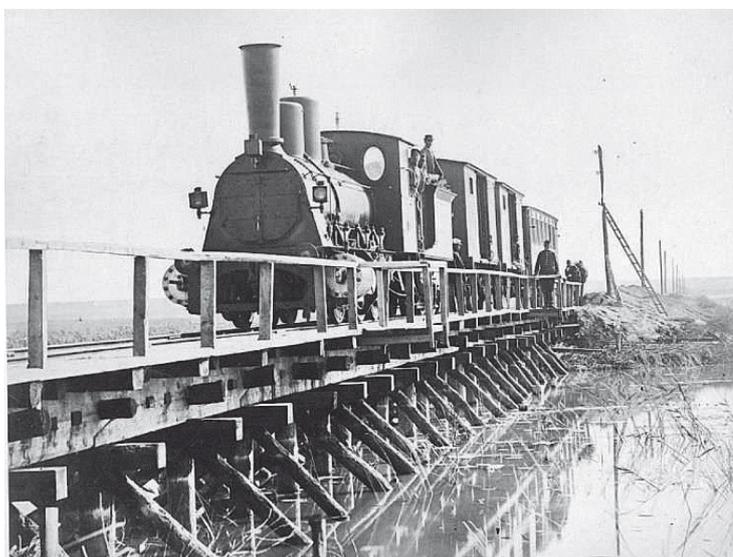
38 паровозов переделано из ширококолейных в узкоколейные. Приспособлены и исправлены купленные за границей:

40 паровозов,

600 крытых вагонов,

400 платформ.

При отправлении батальона в мае 1878 года в Турцию, правление румынских железных дорог с большим сожалением расставалось с машинистами 3-го железнодорожного батальона, которым кроме денежной награды были выданы похвальные аттестаты.



*Полевая железная дорога в Румынии во время войны 1877–1878 гг. (мост через р. Веду)*

Людьми строительных рот было занято расстояние, простирающееся на 798,62 километра. Кроме постоянного исправления железнодорожного полотна, размываемого дождями, дорожными артелями во время сноса водой моста близ ст. Саксут был устроен временный железнодорожный мост, и только благодаря усердию артелей и энергии инженера, руководившего работами, движение войсковых поездов было прервано только на одни сутки.

Несмотря на то, что в продолжении 10 месяцев по линии в обе стороны прошло 2496 поездов с войсками и грузом, не произошло ни одного несчастного случая.

Людьми телеграфной службы было подвешено 90 километров телеграфных проводов, устроено 13 телеграфных станций. На устроенных станциях принимались депеши от комендантов и Общества Красного Креста, железнодорожных и санитарных поездов, отправляемых в Россию.

Офицерами 3-го железнодорожного батальона исполнялись обязанности трудные, невидные, впоследствии никем не оцененные. Им неоднократно приходилось во время движения по несколько дней не сходить с перегрузочных платформ, невзирая ни на какую погоду, так как движение не прекращалось; им надо было иметь много терпения и хладнокровия, чтобы

выносить всю несправедливую брань и неудовольствие начальников эшелонов в ответ на свои законные требования.

10 мая 1878 года приказано было снять всех людей батальона с линий в Румынии и отправиться походным порядком за Балканы. Несмотря на то, что батальон не был подготовлен для походных движений, тем более такого трудного перехода, как переход через Балканы, 3-й железнодорожный батальон прибыл, не имея ни одного человека отставшим.

По размещении по линии южных турецких дорог, дорожными артелями строительных рот были заняты важнейшие пункты от Сан-Стефано до Адрианополя. Из людей 3-й роты была устроена летучая почта по всем линиям дороги, занятым русскими войсками.

Во время эвакуации больных из Болгарии и Турции были сформированы санитарные поезда, на которых поездную и санитарную прислугу заменяли люди 2-й роты.

В заключение можно сказать, что двухлетняя деятельность 3-го железнодорожного батальона служит лучшим доказательством необходимости существования железнодорожных батальонов. Самая невидная, но вместе с тем полезная деятельность выпала на долю людей батальона, который при малых средствах и всех затруднениях, и при том плачевном состоянии железных дорог в Румынии и в особенности мостов в Болгарии и Турции, сумел охранить войсковые поезда от несчастных случаев и содержать линию в Румынии в продолжении 13 месяцев на расстоянии свыше 685 километров, а в Болгарии и Турции в продолжении 5 месяцев на расстоянии свыше 748 километров.

Будущность железнодорожных батальонов еще впереди.

*(Записка о двухлетней деятельности 3-го железнодорожного батальона, с. 1–18)*

## ...и Турции

*«Невидная», т. е. незаметная, но столь необходимая армии деятельность военных железнодорожников не осталась без внимания и благодарности как однопольчан, так и самого высокого начальства.*

Южно-турецкая железная дорога во время кампании имела протяжение 723 километра. Путь везде одиночный; шпалы дубовые, но по климатическим условиям не лежат в пути более трех лет; рельсы в исправном состоянии. Слабую сторону дороги составляют мосты – деревянные и большей частью погнившие. Ручьи, реки, входящие в состав бассейна реки Марицы, имеют горный характер с весьма изменчивыми руслами и сильными разливами.

Уже через несколько месяцев после начала кампании наступают для южно-турецкой дороги тяжелые дни. Во время первого забалканского набега отряда генерала Гурко<sup>39</sup> были сожжены три станции. После падения Плевны и сдачи Османа-паши<sup>40</sup> все мусульманское население бежало в Константинополь. Объятая паническим ужасом толпа ютилась на всех площадках, буферах и даже на крышах вагонов. Между тем, дорога потеряла всех рабочих, сторожей и кондукторов; начались сходы поездов с рельс, катастрофа следовала за катастрофой.

Авангард колонны генерала Скобелева<sup>41</sup> под предводительством генерала Струкова<sup>42</sup> занял 1-го января [1878 г.] важнейшие пункты турецкой дороги. Захватив паровоз и несколько вагонов, генерал Скобелев приказал составить поезд, с которым лично отправился в Адрианополь. 8-го января Адрианополь был взят нашими войсками, 14-го прибыл главнокомандующий<sup>43</sup>, встреченный депутациями от города и духовенства, а 19-го января было подписано перемирие с турками. После заключения перемирия южно-турецкая дорога была в наших руках.

Эксплуатация этой дороги послужила нам прежде всего для быстрого сосредоточения армии под Сан-Стефано, а затем для подвоза боевых и интендантских грузов войскам, эвакуации как наших, так и неприятельских больных, и наконец для перевозки возвращающихся на родину войск.

Служба наших железнодорожных войск на южно-турецкой дороге начинается с марта. В мае прибыл в Турцию 3-й железнодорожный батальон, приняв на себя не только военно-полицейский, но и технический надзор над дорогой. Замена 3-го – 4-м железнодорожным батальоном, последовавшая в ноябре, вызвана была тем, что в составе 3-го батальона было большое число нижних чинов, подлежащих увольнению в отставку. Почти восемь месяцев пробыл 4-й батальон на оккупации южно-турецкой дороги; возвращение его из Турции замыкало шествие русских войск на родину.

Охрана линии производилась батальоном следующим образом: на станциях и промежуточных постах на расстоянии 10 км выставлены были сторожевые посты в составе 1–2 унтер-офицеров и 3–6 рядовых. Обязанности сторожевых постов заключались: 1) в наблюдении за служащими на дороге, а также всеми посторонними лицами, находившимися в районе железной дороги, 2) в надзоре за состоянием пути и искусственных сооружений, которое проверялось ежедневно.

---

<sup>39</sup> Гурко И.В. (1828–1901) – русский генерал, начальник передового отряда в Русско-турецкую войну 1877–1878 гг., перешедшего Балканы в июле 1877 г.

<sup>40</sup> Осман Нури-паша (1832–1900) – турецкий военачальник, прославившийся упорной обороной крепости Плевна.

<sup>41</sup> Знаменитый «белый генерал» М.Д. Скобелев (1843–1882) – герой Русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

<sup>42</sup> Струков А.П. (1840–1911) – русский генерал, начальник авангарда в отряде М.Д. Скобелева.

<sup>43</sup> Главнокомандующим русской армией был великий князь Николай Николаевич Старший (1831–1891) – третий сын императора Николая I.

Кроме усиления надзора за путем, оказалось необходимым учредить надзор за стрелочниками, сцепщиками и составителями поездов<sup>44</sup>. Все чины батальона о всех неисправностях обязаны были доносить комендантам, которые, если неисправность не была немедленно устранена, телеграфировали участковым инспекторам дороги для распоряжений по соответствующим службам. Мало заметная, часто невидная деятельность батальона гарантировала, однако, безопасность движения по дороге для всей армии.

Нижние чины, состоявшие на охране линии, квартировали в помещениях дорожной стражи; прочим отводились квартиры уместных жителей; жили также в землянках и палатках. Белые мазанки с черепичными крышами, окруженные густыми садами черешневых и сливовых деревьев, опрятные, но лишенные всякой мебели и убранства, кроме ковров – вот часть картины той обстановки, в которой жили роты. Кроме говядины употреблялись в пищу баранина и рис.

12-го февраля последовал приказ главнокомандующего, в котором была объявлена благодарность за службу войскам действующей армии и вместе с тем объявлено, какие из частей остаются для оккупации Болгарии; в числе последних состоял и 4-й железнодорожный батальон. 20-го мая последовало Высочайшее повеление об очищении нашими войсками Болгарии.

26-го июня офицеры батальона были приглашены болгарской дружиной на праздник. На живописном берегу Марицы были раскинута шатры, в них настланы деревянные полы и сервированы буфеты с закусками и прохладительными напитками. В одном из шатров была устроена уютная гостиная в турецком вкусе; там сидел генерал-губернатор Восточной Румелии Алеко-паша, покуривая кальян и прохладяясь шербетом<sup>45</sup>; он с интересом всматривался в оживленные лица болгарских дам, танцующих с русскими офицерами. Веселый праздник продолжался с 8 часов вечера до 6 часов утра.

27-го июня батальонный штаб распростился навсегда с Филиппополем. В Бургасе был произведен батальону смотр, после чего люди и тяжести погружены на пароходы, и 19-го июля батальон отплыл в Одессу.

22-го июля при утреннем блеске солнца мы увидели Одессу. Батальон был назначен в состав 4-й саперной бригады с расположением штаба в Варшаве. После благодарственного молебна начальник бригады приветствовал батальон и поздравил с благополучным окончанием похода.

21-го августа в числе прочих частей Варшавского гарнизона батальону был произведен Высочайший смотр. В 12 часов на правом фланге показалась величественная фигура императора Александра II на белом коне. Государь крупным галопом подъехал к 4-му железнодорожному батальону и произнес следующие незабвенные для батальона слова: «Спасибо, 4-й железнодорожный батальон, за ваши усиленные труды в действующей армии. Молодцы, ребята!» Громкое «ура» было ответом на милостивые слова монарха.

*(Инженерный журнал, 1897, №№ 6–7, с. 794–802)*

---

<sup>44</sup> Железнодорожный персонал южно-турецкой дороги представлял собой самый настоящий «интернационал»: тут были и болгары, и греки, и армяне, и турки, за которыми, конечно, необходимо было приглядывать.

<sup>45</sup> Шербет – восточный напиток из шиповника, кизила, розы или лакрицы, одобренный специями.

## А. Измайлов

### Недостатки организации перевозок

*Любая война есть самый строгий и суровый экзаменатор действий командования и войск. Организация перевозок на театре первой для железнодорожных войск войны оставляла желать лучшего.*

Все недостатки и неблагоприятные обстоятельства, равно как и вообще положение, в котором находились румынские железные дороги, их перевозочная способность были в подробности известны лицам, составлявшим планы перевозки, и потому должны были бы пробудить особую осторожность в составлении этих планов и вызвать скидку известного числа процентов с теоретического расчета наибольшей перевозочной способности дорог.

Между тем, планы составлялись на основании таблицы, в которой самым полнейшим и добросовестнейшим образом было рассчитано, сколько нужно паровозов на известное число поездов и на известное расстояние дороги.

Согласно чисто арифметическим выводам этой таблицы, предполагалось увеличение числа поездов по дням с момента вступления в дело приготавливавшихся русских паровозов. Такой расчет легко мог оказаться неверным, тем более что усиление числа паровозов на румынских дорогах совершалось далеко не с предположением. Предполагалось, что все наши паровозы поступят в дело никак не позже 25 мая 1877 года, а между тем еще 30 мая вместо обещанных 25 поступило всего 3 паровоза.

Предполагалось возможным отправлять по румынским дорогам до поступления ожидавшихся 50 русских паровозов ежедневно 5 поездов, а потом довести это число до 9-ти. Когда же было решено двинуть на театр войны подкрепления, то предположили довести перевозочную способность дорог до 10 в сутки.

В действительности же результаты были получены следующие:

Месяцы	Числа	Среднее число перевезенных поездов в сутки
Апрель	2-я половина	4,1
Май	1-я половина	4,6
	2-я	4,5

Июнь	1-я половина	4,06
	2-я	5
Июль	1-я половина	5,8
	2-я	5,6
Август	1-я половина	6,6
	2-я	6,4
Сентябрь	1-я половина	7
	2-я	6,2
Октябрь	1-я половина	6,6
	2-я	4
Ноябрь	1-я половина	1,5

До половины января число ежедневно отправленных поездов не увеличивалось против печальных результатов ноября месяца.

Мы можем изложить нижеследующие причины неудовлетворительного положения дел.

Требования к администрации железных дорог формулировались вопросом о возможности отправления известного числа поездов. Как периодическое количество, так и род перевозимых предметов был неизвестен. Этот порядок лишал возможности специалистов принимать

соответствующие меры, которые резко различаются друг от друга, смотря по роду груза, и экономить перевозочные средства.

Между отдельными частями разных управлений было мало связи. Военная администрация, распоряжавшаяся перевозкой, не имела своего телеграфа, или вернее не имела его вовсе. Могли ли при этом своевременно получаться нужные распоряжения и сколько их вовсе пропало.

Мнение это основывается на следующих фактах.

В последних числах мая было отправлено из Ясс 35 поездов с сухарями, и вслед за сим движение остановилось на два дня, вследствие абсолютной недостачи вагонов в Яссах и переполнения груженными вагонами обеих станций в Бухаресте.

Эта остановка произошла вследствие того, что для выгрузки сухарей интендантством был назначен всего один сарай вместимостью до Ют. мешков, в котором *при самой энергичной работе* можно было разгрузить в день не более 50 вагонов, тогда как их прибывало ежедневно по 150, а во всех 35-ти поездах заключалось не менее 100 т. мешков.

Остановка движения была устранена тем, что почти все сухари были весьма энергично по распоряжению главнокомандующего выгружены на станции между путями прямо на землю в местности низменной, сырой и болотистой, на которой даже летом от всякого дождя образовывалась грязь.

Для склада артиллерийских запасов в Бухаресте еще в мае устроены были шесть сараев в стороне от станций, и к ним подведена ветвь железной дороги. Для складов же интендантских грузов, кроме вышеупомянутого сарая, не было ничего приготовлено.

В июне начальник интендантства признал необходимым и ходатайствовал об устройстве сараев вместимостью на 100 т. мешков и особых путей к ним. Необходимость этих устройств была признана и особой комиссией, рассматривавшей в конце августа меры по улучшению сообщений с армией. А между тем пути были окончены только в октябре, а сараи – в ноябре месяце.

На обеих станциях железной дороги в Бухаресте все свободные места были завалены горами интендантского груза.

Наблюдая всю картину постепенного и быстрого переполнения станций, мы вполне убеждены и заявляли неоднократно, что таким же своевременным устройством интендантских складов, какое было сделано для артиллерии, избегли бы очень многого.

*(Исследование причин, вредно влиявших на сообщение с армией в прошедшую войну, и средства к их устранению, с. 3–8)*

## **Н.А. Демчинский**

### **Постройка железных дорог на театре войны**

*Вдвойне обидно и даже преступно, когда живое, столь необходимое всем дело тормозится бессмысленными бюрократическими вывертами и проволочками, когда героические усилия одних перечеркиваются упрямством других, действующих по принципу «моя хата с краю». Жертвой бездушной «канцелярии» всегда оказываются люди.*

Истари ведется так, что, готовясь к войне, все силы напрягают прежде всего на организацию действующей армии, предоставляя заботы о тыле, времени, которое будто бы укажет, что нужно будет сделать. «Действующая» армия может только в том случае действовать, если она накормлена, напоена, обута, одета. Стало быть, прежде чем собирать войска, нужно все для них приготовить.

Когда мы перешли границу, то явилась мысль соединить наши дороги с Дунаем широкой колеёй. Начальным пунктом избрали Бендеры, одну из станций Кишиневской ветви Одесской железной дороги, конечным пунктом был избран Галац. Осуществлению этой полезной, даже необходимой дороги с самого начала кампании, помешала наша уверенность в быстром окончании войны; предполагалось, что окончим кампании раньше, чем можно будет построить дорогу, а потому все разговоры велись в совершенно мирном настроении.

Переход через Дунай и затем полное, будто бы, отсутствие турок на всем пути позволило нам быстро ринуться за Балканы. Где уж тут думать о тыле, не догнать ему наш форсированный марш к Константинополю! Но вот показался на горизонте Осман-паша, и все мечты превратились в прах. Нужно было осесть на месте и ждать подкреплений, много подкреплений...

Тут-то вспомнили о дороге. Взясся за постройку известный концессионер С.С. Поляков. Работа закипела... С того момента, как был поставлен первый нивелир для изысканий, *через 58 дней была открыта дорога 258 верст длиной.*

До того времени всюду указывалось как пример особенно быстрой постройки железной дороги на окружную дорогу у Меца во время франко-прусской войны<sup>46</sup>. Но там было построено 18 верст в 40 дней.

Нужно принять во внимание, что наша дорога проходила по гористой местности, имела три весьма серьезных перевала, общее протяжение мостов и труб достигало 2000 саж., 16 станций и один большой мост через Прут *с разводной частью*. Все это было сделано в 58 дней, несмотря на то, что все дороги, по которым должен был идти строительный материал, были забиты воинскими перевозками.

Вот один из эпизодов этой постройки. Срок открытия дороги по договору был определен 20-го ноября 1877 г., но г. Поляков лично обещал главнокомандующему, что дорога будет готова раньше, – вероятно, 6–7 ноября. 2-го ноября уже было ясно, что несмотря ни на какие усилия дорогу нельзя открыть раньше 10–12 числа, но Поляков телеграфировал: «Что бы ни стоило – будет дешево, если дорога будет открыта 7-го числа».

Очевидно, что дорога нужна была экстренно для перевозок, а если нужна, то дремать некогда. Поди-ка разберись, кто на войне нужнее: который ружье несет, или тот, который пули для него везет.

Получив такую телеграмму, вся линия закипела, как в огне. На последнем участке платили золотой за день и два золотых за ночь на человека! А чтобы видно было работать и ночью, вся линия освещалась кострами из шпал, за которые платили по 2 р. 50 коп. за штуку.

---

<sup>46</sup> Франко-прусская война 1870–1871 гг.

Кроме всего этого, главный инженер снарядил в Бендерах поезд, посадил на него 1000 человек с инструментом и двинулся по линии. Где встречалась задержка, весь поезд высыпал на работу, а по окончании двигался дальше.

7-го ноября в 12 час. дня этот поезд, украшенный флагами, прибыл в Галац. Это и был 58-й день!

Когда прошел первый поезд, весь участок представлял интересную картину: кто где стоял во время прохода поезда, тот там и спал. Откосы высот и насыпей буквально были устланы спящими людьми. Четыре дня и четыре ночи никто, начиная от начальства и кончая последним землекопом, не смыкал глаз.

Да! Это было героическое время путейцев. Честь им и слава. Но что же случилось с дорогой? Вы, читатель, конечно, убеждены, что с 8-го ноября по ней повезли пушки, снаряды, муку, сапоги... Увы! Бумага загубила и это живое дело.

Представленный официальный акт осмотра дороги возвращают Полякову и пишут ему, что лица, осматривавшие дорогу, не имели *достаточно полномочий*. И пошла переписка по регистратурам, а дорога стояла без движения; двигались бумаги своим обычным темпом, «медленно поспешая».

И так, вот что сделал бумага:

Строилась дорога – 58 дней.

Осматривалась – 70 дней.

Послужила – 80 дней.

За это время мы сидели без провианта под Плевной и на Шипке. Берите на войну побольше энергичных людей, а регистраторов оставьте, им там не место.

\* \* \*

Организация военных сообщений была поставлена из рук вон плохо. По странной комбинации, распределением вагонов под грузы ведал не отдел и даже не управление начальника инженеров, а штаб тыла армии, что дало лишний повод к переписке. Вагоны давались предпочтительно под воинский груз, но как понимать слово «воинский»? Штаб толковал так: воинский груз тот, который уже составляет собственность казны, а груз заказанный, но еще не сданный – есть груз частный, хотя бы он нужен был до зарезу, а потому вагоны под него подлежат разверстке по очереди. На такой груз предъявлялось требование до тысячи вагонов ежедневно, а отпускалось по 10–20 вагонов.

Разделение грузов, неудачно установленное, было причиной того, что ст. Филарет, например, отмечала у себя в апреле теплые вещи для балканской армии (на Шипке), отправленные из России в начале октября. Это произошло потому лишь, что груз не был сдан казне под квитанцию, а потому почитался частным. Никакие убеждения и настояния представителей Красного Креста не могли нарушить «форму», армия наша мерзла, потому что для согревания ее шел груз «частный». Пусть мерзнет, но от формы отступить нельзя.

Та же форма, загубившая Бендеро-Галацкую дорогу, загубила и Фратешти-Зимницкую. Наряд на постройку ее Поляков получил 17-го сентября, причем обещал закончить ее через месяц (60 верст). Но система разделения грузов задержала окончание дороги до первых чисел ноября, а бумажная волокита продолжалась еще столько же, так что официальное открытие последовало 7-го января.

Сколько десятков тысяч жизней загубила за эти дни волокита. Это была самая горячая пора движения людей вдоль этой дороги, так как по ней прошли пешком 30 000 турок, сдавшихся в Плевне, да около десятка тысяч наших больных и обмороженных. Они торжественно маршировали по рельсам, ибо дорога была еще под бумажным спудом.

Что за страшная была картина. Торжественный марш смерти...

Душу раздирающие сцены представляли собой толпы людей полуголодных, изморенных переходом более 120 верст, почти совсем раздетых при 20° мороза. Буквально вся дорога была усеяна отсталыми, с отмороженными конечностями людьми, хотя каждый из них шел до последней крайности, напрягая все силы, зная, что там, где он присядет – там его и могила. Никакой армии подвод не хватило бы, чтобы подвезти для такой массы людей хотя бы по фунту хлеба на день, а дорога ждала протокола об открытии.

*(Железнодорожное дело, 1907, №№ 29–30, с. 332–336)*

## Заметка о санитарных поездах

*В войну 1877–1878 гг. впервые была широко применена эвакуация раненых и больных с театра военных действий, которая стала возможной только благодаря железнодорожному сообщению. Как во всяком новом деле, здесь не обошлось без ошибок, но сколько жизней было спасено!*

Перевозка больных и раненых в течение настоящей войны по железным дорогам производится как в пассажирских и товарных вагонах, так и в специально сформированных санитарных поездах.

Большинство публики, незнакомое с подробностями такого сложного дела, как эвакуация больных и раненых, и замечая гораздо более удобств в способе перевозки в специальных поездах, не раз путем печати высказывалось в пользу увеличения таких поездов.

Между тем для разъяснения вполне вопроса о перевозке больных и раненых необходимо иметь в виду следующие соображения:

Всех санитарных поездов в настоящее время сформировано и находится на службе 14; из них два находятся в распоряжении Владикавказской и 12 в распоряжении Ясской эвакуационных комиссий; кроме того, три поезда находятся в постройке, а один поезд предполагается устроить, о чем уже сделаны предварительные распоряжения; таким образом, число всех поездов будет 18.

Как самое число поездов, так и постепенность их сформирования определялись на основании радиусов пополнения военных госпиталей и больниц Красного Креста, в зависимости от которых находится пробег каждого поезда; вследствие чего с развитием эвакуации и прибавлением поездов явилась возможность развозить раненых и больных на более дальние расстояния; так, например, в настоящее время при 12 санитарных поездах раненые и больные могут развозиться, в среднем, по пяти дней пути от Ясс, т. е. на 1500 верст; некоторые же достигают Риги, Петербурга и Сызрани.

При новом порядке эвакуации район Ясской эвакуационной комиссии сокращается, а потому представляется возможным уменьшить для нее число санитарных поездов на два, т. е. предоставить в распоряжение означенной комиссии десять поездов, а два поезда будут отданы в распоряжение Киевской эвакуационной комиссии, которую предполагается усилить еще двумя; затем остальные два будут находиться в резерве как для экстренного усиления средств перевозки раненых и больных Владикавказской и Киевской комиссий, так и для замены поездов, выводимых на технический осмотр подвижного состава и для отдыха персонала.

Десять поездов для Ясской эвакуационной комиссии определяется тем расчетом, что, отправляя ежедневно из Ясс по одному санитарному поезду на среднее расстояние пробега 1000 верст, т. е. от трех до четырех дней пути в одну сторону, представляется необходимым иметь для кругового оборота поездов со включением времени, необходимого для остановок в пунктах приема и сдачи больных и раненых, десять санитарных поездов при условии их правильного движения.

Более одного санитарного поезда в день из Ясс отправлять невозможно, так как каждый санитарный поезд возвращается в Яссы порожний, а потому увеличение числа санитарных поездов неизбежно повлечет за собою уменьшение возможности перевозить по направлению к Яссам воинские грузы, необходимые для армии, и именно на то число поездов, на которое будут увеличены средства эвакуации постоянными санитарными поездами.

Принимая во внимание, что каждый санитарный поезд, выходящий из Ясс, будет делать, в среднем, пробег 1000 верст в одну сторону и считая, что в каждом рейсе он будет иметь полную загрузку, т. е. 180 раненых и больных, выходит, что каждый из десяти санитарных поездов

Ясской эвакуационной комиссии в состоянии будет совершить в месяц три рейса, в которых вывезет 540 раненых и больных; следовательно, все десять санитарных поездов в состоянии вывезти в месяц 5400, а при работе таким порядком в течение года всего до 64 800 человек; но это теоретический расчет, основанный на полной нагрузке и на совершенно правильном движении поездов; на практике же, по тому ходу перевозки, как она производится теперь и при действии ежедневно одним поездом на расстоянии 1000 верст, вывозку больных и раненых из Ясс санитарными поездами следует считать от 55 000 до 60 000 в год.

Между тем по опыту войны 1870 года<sup>47</sup>, а также судя по вывозке больных и раненых из Ясс, производящейся в последнее время<sup>48</sup>, нам следует ожидать возвращения с дунайского театра войны от 12 000 до 15 000 в месяц.

Из вышеизложенного очевидно, что для своевременного вывоза больных и раненых из Ясс необходимо перевозку их производить в обратноидущих пассажирских и товарных вагонах, приспособив их на скорую руку для перевозки легкобольных и раненых, и формируя из них временные санитарные поезда. Постоянные же санитарные поезда предоставить для труднотранспортабельных и раненых, которые требуют продолжительного клинического или госпитального лечения.

Перевозка больных и раненых во временных санитарных поездах должна производиться с неперемным условием, чтобы по доставлении перевозимых больных и раненых вагоны эти тотчас очищались и употреблялись под перевозку грузов или войск, чтобы не занимать, как выше было сказано, напрасно поезда. Приспособления же должны быть снимаемы и отправляемы в Яссы отдельно, как грузы; лица, сопровождавшие поезд, должны возвращаться с пассажирскими поездами.

Нет сомнения, что такая перевозка составляет большой контраст с перевозкой в специальных санитарных поездах, но это необходимость, которую обойти почти невозможно, а потому на долю военного ведомства и Красного Креста выпадает весьма трудная задача – доставлять перевозимым таким образом больным такие удобства, которые бы давали возможность совершить переезд без ухудшения их здоровья.

Все мероприятия для этого должны быть направлены непосредственно на больных, а не на различные переделки вагонов, в которых больные перевозятся, и которые по доставлении больных должны быть употреблены на производительную перевозку.

Перевозка больных и раненых во временных санитарных поездах по необходимости должна совершаться до Киева и Кременчуга и в крайнем случае до Полтавы и Харькова; далее же, во внутренние губернии, развозка по больницам должна производиться на основании § 61 «Положения о перевозке войск» малыми командами от 20 до 40 человек в пассажирских ежедневных поездах, занимая для этой цели по одному или два вагона.

Что такая перевозка может быть успешна, доказательством тому служит Москва, которая может очищать свои госпитали и больницы, отправляя ежедневно по четырем железным дорогам от 80 до 160 человек; точно также может действовать, конечно, в меньшей степени, Харьков, Киев, Орел, Тула и все больницы, расположенные на узловых станциях. Хотя перевозка больных и раненых в пассажирских поездах не представляет таких удобств как в постоянных санитарных поездах, но неудобства эти уравниваются тем, что больные будут находиться в пути значительно менее времени, чем это было бы в санитарных поездах; так, например, больные, отправляемые из Москвы в Нижний Новгород в пассажирском поезде, будут находиться в пути 14 часов, в санитарном же поезде они будут в пути 24 или 26 часов.

---

<sup>47</sup> Имеется в виду Франко-прусская война 1870–1871 гг.

<sup>48</sup> С 16 июля по 14 сентября, т. е. в 59 дней, вывезено из Ясс всего 28 000 человек.

Для пополнения больниц Красного Креста с небольшим числом кроватей должно пользоваться исключительно перевозкой в пассажирских поездах, так как этим устраняется бесполезный и дорого стоящий пробег санитарных поездов.

Перевозка больных и раненых в обратных пассажирских и товарных вагонах и на дорогах внутри Империи, в пассажирских поездах малыми командами должна составлять *главный вид эвакуации* и включать в себя тех воинских чинов, которые по состоянию своего здоровья без особенного вреда могут перенести переезд при неизбежных и сопряженных с ними неудобствах, оставляя для перевозки в постоянных санитарных поездах труднобольных и раненых, требующих клинического лечения, как во время переезда, и по доставлении больных по назначению.

Так как из числа больных и раненых, подлежащих ежедневной отправке из Ясс, только одна треть может быть перевезена в санитарных поездах, а две трети по необходимости должны вывозиться в обратных пассажирских и товарных вагонах при неблагоприятных условиях для здоровья, то желательно по возможности уменьшить это отношение; единственным средством для достижения такого результата представляется увеличение вместимости санитарных поездов насколько это окажется возможным, причем придется отказаться от таких принадлежностей наших санитарных поездов как столовые, перевязочные, кухни для персонала и прачечные, которые не только не приносят пользы, но вредят общему делу эвакуации.

Задача настоящей заметки далека от того, чтобы порицать учреждение и полезную деятельность санитарных поездов, которые, несмотря на свое короткое существование, успели оказать огромную услугу.

Результат этой деятельности по 14 сентября выразился тем, что из числа 28 000 больных и раненых из Ясс отправлено было: 11 000 в постоянных санитарных поездах с такими удобствами в пути, которыми по справедливости можно гордиться, причем некоторые больные и раненые были перевезены более чем за 2 500 верст; около 5 000 перевезено в пассажирских классных вагонах, и затем, остальные (12 000) перевезены были в товарных вагонах, приспособленных для этой цели и снабженных всем необходимым для возможного удобства в пути.

*(Военный сборник, 1877, т. 118, № 11, с. 73–82)*

\* \* \*

Переходя к краткому своду цифровых данных о результате деятельности нашего поезда, считаю нужным прежде всего упомянуть, что в течение шестнадцати месяцев им было сделано всего 24 рейса, из коих 21 больших и 3 малых переезда, а именно он ходил: 5 раз в С.-Петербург, 1 – в Нижний Новгород, 1 – в Тамбов, 1 – в Коломну, 4 – в Москву, 5 – в Киев, и по одному разу в Черкассы, Elizavetgrad, Шестаковку и Полтаву; три небольшие поездочки были совершены (по 1 разу) в Одессу, Тирасполь и Кишинев.

В течение означенных 16 месяцев поезд прошел всего 59 306 верст и из этого числа 28 370/4 верст с больными, находясь всего в пути 110 суток и 15 часов. Самый короткий рейс с больными продолжался 15 часов, самый длинный – 9 суток и 2 часа. Средняя продолжительность рейсов с больными составляет 4 суток и 1434 часов, а всего рейса (в обе стороны) – 11 суток; средняя же величина рейса с больными 1181 верста, а вообще всего рейса (в обе стороны) 2445 верст, и среднее число пробега поезда в сутки составляет 225 верст.

В первые 20 рейсов (за исключением четырех) больные и раненые приняты в Яссах; рейсом седьмым больные эвакуированы из Москвы; тринадцатым – из Кишинева; девятнадцатым – из Николаева.

В последние четыре рейса поезд эвакуировал больных из Бендер.

Больных и раненых в течение 16 месяцев поездом перевезено:

Офицеров раненых – 113 чел.

больных – 103 чел.

Нижних чинов раненых – 1029 чел.

больных – 2617 чел.

Больных сестер милосердия – 9 чел.

Всего 3871 чел., которые провели в поезде 17 979 дней. Средним числом каждый больной был в поезде четверо суток и 16 часов.

*(Шперк Ф. Санитарный поезд № 1*

*имени Государыни Императрицы и его 16-месячная*

*деятельность во время войны в 1877–1878 гг. 73–75)*

## Глава 4

### Перед великими потрясениями

#### Под Императорским вензелем

*Пока еще не было воздушного транспорта, все труды по обеспечению безопасности поездок, как сейчас принято выражаться, первых лиц государства несли военные железнодорожники. Как можно заметить, всех чинов 1-го железнодорожного батальона соединяла любовь и преданность друг другу и монарху, мужественное поведение которого в критический момент и постоянное внимание к личному составу батальона показывает, что он был в полной мере достоин такого отношения.*

По окончании Русско-турецкой войны в 1878 г. создалась необходимость сформировать в Москве еще один железнодорожный батальон. Нашему батальону не удалось в первые дни его жизни получить боевое крещение. Первым командиром 1-го Железнодорожного батальона был назначен Генерального штаба подполковник Павел Николаевич Басов, а после него— Высочайшим приказом 29 июля 1879 г. подполковник Леонид Маркович Албертов. Ему обязан батальон своим теперешним исключительным положением.

Командуя батальоном, подполковник Албертов не раз задумывался о назначении вверенной ему части и о неимении средств заниматься своей специальностью.

В то время положение железнодорожных батальонов было вообще не отрадное. Недавно сформированные, они не имели никаких инструкций и программ. Материальных средств также было недостаточно. Стремясь дать батальону соответствующую его специальности практику, подполковник Албертов испросил разрешение принять предложение о постройке железнодорожной ветки от ст. Саблино до имения Пустынна [графа Л.Н. Толстого].

Так наступил 1881 год, и вот 1-го марта роковой удар поразил всю Россию – ее благодетеля ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II внезапно не стало. Скорбные события этих дней навели подполковника Албертова на мысль о той пользе, которую мог бы принести батальон, если бы ему поручить охрану железных дорог во время Высочайших путешествий. Батальон мог распространить полную и всестороннюю охрану пути на протяжении 100–150 верст.

Подполковник Албертов довел свою мысль до ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА. Его Императорское Величество изволил выслушать подполковника Албертова, одобрил мысль его и повелел представить подробную докладную записку. После этого доклада в главное инженерное управление прислано было письмо военного министра графа Милютина: «ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР изволил желать, чтобы делу этому дан был ход без замедлений».

6-го мая 1881 года ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ угодно было приказать кадры 1-го Железнодорожного батальона немедленно перевести в г. Гатчино. Прибыв в г. Гатчино, батальон был приведен и выстроен в правом садике дворца Его Императорского Величества, который милостиво поздоровался с батальоном, прошел вдоль фронта и, осчастливив командира поданием руки, сказал: «Я надеюсь, что батальон будет служить хорошо», на что подполковник Албертов ответил: «Батальон все свои силы положит для службы Вашему Императорскому Величеству!»

Батальон на другое утро выехал из г. Гатчино по Балтийской железной дороге для принятия линии Гатчино – Лигово и Петербург – Новый Петергоф под охрану.

Штаб батальона разместились на мызе Стрельно.

Для своевременного пополнения впрямь 1-го Железнодорожного батальона людьми уже испытанными, с надлежащей строевой подготовкой, развитыми, грамотными, знающими необходимые мастерства, вполне здоровыми и безукоризненного поведения, установлен был особый порядок комплектования его, по которому необходимое ежегодно батальону число рядовых назначается не из новобранцев, а из числа прослуживших годичный срок в частях инженерных войск.

Лиц польского и еврейского происхождения принимать в службу в батальон было запрещено<sup>49</sup>.

Вслед за возложением заведования составом Императорского поезда на 1-й Железнодорожный батальон военным инспектором железных дорог был назначен командир 1-го Железнодорожного батальона подполковник Албертов.

На обязанности военного инспектора лежало наблюдение за безопасностью железнодорожных путей и заведование технической частью Императорского поезда.

Специально для Императорского поезда были приобретены два паровоза, и как паровозная, так и поездная прислуга, а также рабочие в мастерские были назначены от 1-го Железнодорожного батальона.

Для охраны Императорского поезда 1-й Железнодорожный батальон стал назначать в поезд свой караул в составе 1 унтер-офицера, 2-х ефрейторов и 12 рядовых.

Охраняя постоянно линии железных дорог, ведущих к загородным резиденциям ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, батальон выступал в дальнюю командировку и размещался по всей линии железных дорог следования императорского поезда для осмотра и охраны пути.

17-го октября 1888 года некоторые чины батальона были на линии вблизи места крушения Императорского поезда при возвращении ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III из Крыма в С.-Петербург.

Императорский поезд потерпел крушение на 227-й версте между станциями Тарановка и Борки на насыпи, пролегающей сквозь довольно глубокую балку. При сходе с рельсов первого вагона произошла страшная качка; следующие вагоны слетали на обе стороны; вагон-столовая (где за завтраком находилась императорская семья) хоть и остался на полотне, но в неузнаваемом виде: все основание с колесами выбросило, стенки сплюснулись и только крыша, съехав на одну сторону, прикрыла находившихся в вагоне. Невозможно было представить, чтобы кто-либо мог уцелеть при таком разрушении. Но Господь Бог сохранил ЦАРЯ и ЕГО СЕМЬЮ.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР изволил лично распорядиться организацией помощи раненым. При пронизывающем дожде и сильной грязи Его Императорское Величество несколько раз спускался под откос к убитым и раненым и поместился в вытребованный к месту крушения свитский поезд<sup>50</sup> только тогда, когда последний раненый был перенесен в санитарный поезд.

Погибшие нижние чины [1-го Железнодорожного батальона] похоронены на городском кладбище в Харькове. Согласно Высочайшему повелению, при похоронах были отданы такие же воинские почести, как убитым на войне. Над братской могилой был воздвигнут по Высочайшему повелению памятник в виде гранитного монумента с крестом и надписью: «Шести нижним чинам 1-го Железнодорожного батальона погибшим при исполнении служебных обязанностей при крушении поезда 17 октября 1888 года на железной дороге».

С постройкой нового Императорского поезда поездной караул от 1-го Железнодорожного батальона в путешествиях в поезде уже не ездил, а выставлялся к последнему лишь на местах остановки.

---

<sup>49</sup> Конечно, в этом решении проявлялась не ксенофобия русского командования – среди евреев и поляков было немало революционеров, занимавшихся, в том числе, и террористической деятельностью.

<sup>50</sup> Т.е. поезд, предназначенный для перевозки чинов Свиты Его Императорского Величества.

В последние годы командования батальоном полковника Албертова болезнь, которой страдал он, стала принимать серьезные размеры; ему пришлось расстаться с батальоном. Полковник Албертов был произведен в генерал-майоры с увольнением от службы с мундиром и пенсией. Не имея возможности лично попрощаться с батальоном, генерал-майор Албертов прислал своему заместителю письмо следующего содержания, которое он просил сделать известным всем чинам:

«Глубоко убежденный в том, что каждый чин батальона предан своему долгу, возложенному на него драгоценнейшим доверием нашего обожаемого царя, я с душевной грустью оставляя дорогой наш батальон, утешаю себя мыслью, что часть эта беззаветной своей верностью и неутомимыми усилиями по охране Священной Особы Его Величества и Его Августейшей Семьи, никогда не пощадит лучших своих сил, чтобы и впредь быть достойной Все милостивейшего к ней внимания ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА.

Усердная молитва, безусловное повиновение начальнику, точнейшая исполнительность и безукоризненное нравственное поведение – вот условия, при коих исполнение долга, каким бы он тяжелым не представлялся, становится доступным честному солдату.

Превосходное во всех отношениях направление, господствующее в среде общества гг. офицеров, на которое с сердечной гордостью смотрел я в течение последних 10 лет, служит вернейшим ручательством тому, что 1-й Железнодорожный батальон сохранит навсегда за собой честно заслуженную известность и останется на высоте своего назначения. В заключение прошу всех не поминать меня лихом. Не ошибается тот, кто ничего не делает; этому общему закону подлежал конечно и я. Смело однако заявляю, что служил я по совести и крайнему моему разумению; больше я не мог или не сумел сделать. *Л. Албертов*».

С 1881 года батальон был в 43 дальних командировках общей сложностью 40 месяцев, т. е. около 1/6 всей своей службы в охране. В этих командировках в особенности оказывается необходимость для батальона в надежном и сведущем личном составе. Сталкиваясь по службе с людьми разных положений, чины батальона, в особенности офицеры, кроме знания, должны обладать тактом, умелым обращением с людьми и такой опытностью по службе, которая бы давала возможность разъяснить войскам наилучшие способы достижения безопасности следования Императорского поезда.

За службу свою батальон постоянно удостоивается щедрых милостей ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА. 6-го декабря в день батальонного праздника часть чинов, не занятых службой на линии, принимает участие в церковном параде в Высочайшем присутствии. После парада офицеры удостоиваются приглашения к завтраку в присутствии Их Императорских Величеств. После завтрака командир и офицеры удостоиваются милостивой беседы, которая всегда заканчивалась драгоценным для батальона Высочайшим одобрением службы его.

Ныне благополучно царствующий ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР и ГОСУДАРЫНЯ ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА ФЕДОРОВНА 6-го декабря 1895 года также осчастливили командира батальона и гг. офицеров разговором. ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОР изволил сказать [командиру батальона]: «Благодарю Вас за парад. Батальон представился как линейные войска, хотя этим не следует увлекаться»<sup>51</sup>.

Такие проявления высокого внимания и милостивая оценка Царя ответственной и чрезвычайно важной службы, возложенной на батальон, служат ручательством, что верноподданные сердца чинов батальона не дрогнут в ту минуту, когда придется служить не только верой и правдой, но и до последней капли крови.

*(Историческая записка*

*1-го Железнодорожного батальона, с. 1–49)*

---

<sup>51</sup> Смысл слов императора заключался в следующем: не стоит муштровывать инженерные войска – их предназначение – работать головой и руками, а не ногами на строевом плацу.

## **Н.И. Гродеков<sup>52</sup> В Азию с мечом...**

*Серьезнейшим испытанием со стороны пустынной местности и климата стала для военных железнодорожников Ахал-Текинская экспедиция (1885–1886) генерала М.Д. Скобелева, ознаменовавшая начало завоевания Средней Азии. И хотя в полной мере осуществить задуманное строительство не удалось (строители просто не угадали за стремительным «белым генералом» – война победоносно завершилась взятием крепости Геок-Тепе), оно послужило базой для дальнейшего планомерного освоения края.*

### **Справка**

Нанесение неприятелю решительного удара не должно быть поставлено в исключительную зависимость от успеха постройки железной дороги; удар – смотря по обстоятельствам, которые одни повелевают на войне.

Переходя теперь к вопросу о скорейшем покорении Ахал-Текинского оазиса и о прочном утверждении нашем в нем, я должен заметить, что для достижения этих целей не следует рисковать, ограничиваясь каким-либо одним средством, например, верблюдами или паровой железной дорогой, а необходимо пользоваться всеми средствами, которыми можем располагать, т. е. паровой и переносной железными дорогами, верблюдами и колесным транспортом.

Расчеты времени сделаны самые широкие, а именно: а) паровая железная дорога предположена к открытию только до Айдина и то к 1 декабря 1880 г.; б) переносная железная дорога предположена к открытию только к 1 сентября, причем, подъемная сила ее уменьшена вдвое, против заявлений предпринимателей. Уже одна постройка паровой железной дороги в срок ближе, против указанного и только до Айдина, значительно ускорит ход экспедиции, не говоря о продолжении до Кизил-Арвата в нынешнем году.

Подписал: генерал-адъютант *Скобелев*

*(Гродеков Н.И. Война в Туркмении, 1883, т. 1, с. 52–56)*

\* \* \*

23 августа [1880 г.] прибыл в Красноводск генерал Анненков<sup>53</sup>, командированный в Закаспийский край для заведования постройкой железной дороги от Михайловского залива до Мулла-кари. Временно командующий войсками<sup>54</sup> назначил Анненкова начальником сообщений и сверх того поручил его непосредственному заведованию перевозку войск и транспортов от Красноводска до Михайловского залива водой.

---

<sup>52</sup> Гродеков Н.И. (1843–1913) в Ахал-Текинской экспедиции был начальником передового отряда.

<sup>53</sup> Анненков М.Н. (1839–1899) – в описываемое время заведующий передвижениями войск по железным дорогам и водным путям империи, строитель Закаспийской железной дороги.

<sup>54</sup> Т.е. генерал М.Д. Скобелев.



*Михаил Николаевич Анненков*

К работам по постройке дороги от Михайловского залива было приступлено 18 июля. На земляных работах было всего 1000 человек, нанятых на западном берегу Каспия, и в сущности работы подвинулись весьма мало. К числу обстоятельств, которые к немалой степени задержали постройку дороги, нужно причислить панику между рабочими в начале августа, вследствие порчи плавучего опреснителя. Недостаток воды в Михайловском заливе заставил перевести рабочих в Мулла-кари и оттуда начать работы. Через это было потеряно 12 дней, и к началу сентября полотно было окончено участками только на протяжении 8 верст. Перевозка железнодорожных материалов подвигалась туго.

Одним из главных препятствий к устройству железнодорожного пути и содержанию его в исправности считались: необыкновенно бугристая и пересеченная местность и сыпучесть песков. Когда после необыкновенных усилий прорезаны были все главные бугры и устроены насыпи, оказалось, что наносы песков легко могут быть счищаемы обыкновенным ремонтом, а выдувание песков из-под шпал может быть устранено одеждой откосов и насыпей тяжелым глинистым грунтом.

В каком бы положении ни находился железнодорожный вопрос, Скобелев решил употребить все усилия, чтобы достигнуть прочного занятия Геок-Тепе, вне зависимости от него; хотя не подлежало сомнению, что удержаться в Ахал-Текинском оазисе без помощи железной дороги вряд ли возможно. Без нее, кроме того, нельзя себе позволять думать воспользоваться оазисом в случае, если бы общая политика империи того требовала. Главнокомандующий Кавказской армией<sup>55</sup> был того же мнения.

Дав такой отзыв о первом участке железной дороги, главнокомандующий Кавказской армией вместе с тем высказал, что продолжение железной дороги до Кизил-Арвата является тем более желательным, что рассчитывать на какие-либо иные перевозочные средства от морского побережья в глубину оазиса в будущем нет возможности. Поэтому он ожидает от Скобелева подробных соображений по вопросу о постройке этого железнодорожного пути.

Вследствие такого заявления Его Императорского Высочества Государь Император повелел продолжать перевозку в Михайловский залив всех материалов, нужных для дальнейшей постройки железной дороги.

Такой важный шаг нашего правительства заставил Скобелева просить о назначении компетентного лица как для рассмотрения технической сметы, так и для проверки изысканий. Такое лицо — инженер Статковский<sup>56</sup> — было командировано в Закаспийский край в конце сентября.

<sup>55</sup> Великий князь Михаил Николаевич (1832–1909) – четвертый сын императора Николая I.

<sup>56</sup> Статковский Б.И. (1825–1898) – русский инженер.

(Гродеков Н.И. *Война в Туркмении, 1883, т. 2, с. 235–237*)

\* \* \*

Статковский прибыл в Михайловский залив 4 октября.

Осмотрев произведенные уже работы и самые трудные части Закаспийской железной дороги, он пришел к убеждению, что главные препятствия уже преодолены.

4 октября путь был уже уложен до Мулла-кари на протяжении 22 % верст и того же дня был отправлен в Мулла-кари первый интендантский поезд с девятью вагонами, нагруженными провиантом.

Паровозов товаро-пассажирских, собранных и находившихся в движении, имелось 2. Товарные паровозы, которые были бы более полезны, еще не прибыли, но ожидалось в скором времени. Вагонов имелось: открытых 57, закрытых 6.

100 верст пути системы Деконвиля<sup>57</sup> оказывали огромную помощь при перевозке материалов и разных грузов от пристани к магазинам, складам, мастерским и от них к вагонам паровой железной дороги. Путь Деконвиля, по мнению Статковского, мог оказать неоценимые услуги на следующих участках дороги, где местность солончаковая и гладкая.

Эксплуатация деконвильского пути производилась посредством 450 киргизских лошадей, но в начале октября прибыли два паровоза для этой дороги.



*Болеслав Игнатьевич Статковский*

Статковский указал на ст. Айдин, как на пункт, где должно быть устроено паровозное депо для смены паровозов, ибо только в этом случае будет более равномерное распределение работы их. Мастерские пока были устроены в Михайловском заливе, где в них собирались паровозы и вагоны, и могли производиться незначительные починки. Но генерал Анненков уже командировал в Москву начальника тяги князя Хилкова для покупки, доставки и заказа всех необходимых станков.

Между станциями предполагалось построить через каждые 10 верст деревянные блок-гаузы на двадцать человек с вышками, с которых часовые могли бы обозревать пространство на 5 верст кругом.

---

<sup>57</sup> Узкоколейная железная дорога проекта французского инженера Деконвиля.

На работе находилось кроме 2-х рот железнодорожного батальона до 1820 вольных рабочих.

Распоряжением Главного штаба в течение октября было доставлено в Астрахань 870 000 пудов рельсов, 15 паровозов, 275 товарных вагонов и 225 платформ. Железнодорожные грузы были доставлены в Михайловский залив до начала навигации (20 ноября). С доставкой их на восточный берег Каспия, работы возобновились, и к 1 декабря паровая железная дорога дошла до ст. Кутол, а деконвильская уложена почти на 25 верст по направлению к Айдину.

*(Гродеков Н.И. Война в Туркмени, 1883, т. 3, с. 71–76)*

\* \* \*

С открытием навигации в Астрахани, на линию железной дороги были доставлены шпалы, и укладка пути деятельно продолжалась по устроенному уже полотну из Айдина через Ахча-Куйминский перевал. К 1 апреля [1885 г.] было уложено 108 верст рельсового пути до подошвы Малых Балхан, где была устроена ст. Перевал. В то же время деконвильская железная дорога спустилась с Ахча-Куйминского перевал, и голова ее находилась от головы паровой дороги в 25 верстах. Воду по всей линии железнодорожных работ развозили из опреснителей, устроенных в Михайловском заливе.

Железная дорога проложена до 115-й версты, спустившись на восточный склон перевала. До этого места производилась эксплуатация дороги и перевозка грузов, войск и пассажиров. Параллельно с этим полотном проложена деконвильская дорога до 146-й версты.

Земляные работы производились частью подрядным, частью хозяйственным способом, а укладка пути до прибытия рабочих к подрядчику, велась людьми железнодорожного батальона и вольнонаемными казенными рабочими.

*(Гродеков Н.И. Война в Туркмени, 1884, т. 4, с. 118–126)*

## **...и светочем культуры**

*Закаспийская железная дорога стала путем, которым в Среднюю Азию пришла европейская цивилизация с ее техническим и культурным прогрессом. Следует помнить, что империи создаются только отчасти благодаря военной силе; не меньшее значение имеет приобщение народов к высокой культуре и стремительному прогрессу. В этой связи на военных железнодорожниках всегда лежала ответственная и благородная миссия – соединять народы и способствовать их взаимному обогащению – материальному и духовному.*

ВЫСОЧАЙШИМ повелением ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III от 23-го апреля 1885 г. 2-й Закаспийский железнодорожный батальон сформирован в Москве для нужд постройки Закаспийской военной железной дороги от г. Кизил-Арвата до г. Самарканда протяжением 1101 версты.

Полагаться на наем рабочих из туземцев, еще враждебных в те времена народов Средней Азии, мы не могли, поэтому лучшей мерой, обеспечивающей постройку надежной рабочей силой, служило формирование нашего батальона.

Кроме того, это был первый опыт постройки длинной магистрали железной дороги нашим Военным ведомством, так как до сооружения Закаспийской железной дороги ни в одном из государств Западной Европы не было подобного примера.

Первым командиром батальона был назначен Генерального штаба полковник Андреев Михаил Семенович. Батальон состоял из 4-х рот, численностью 22 офицера, 3 чиновников и 1028 нижних чинов.

С первых дней приезда 24-го и 27-го июня 1885 г. к начальному пункту предстоявшей постройки в Кизил-Арват, батальон был размещен в особо приспособленных двухэтажных вагонах (40 вагонов), составлявших так называемый «укладочный поезд». В этом же поезде жили главный строитель генерал-лейтенант Анненков Михаил Николаевич, командир и гг. офицеры батальона.

2-го июля 1885 г. батальон с полным воодушевлением и рвением приступил к выполнению постройки дороги от Кизил-Арвата к Мерву – чрезвычайно трудной задачи, возложенной на него ЦАРСКИМ приказом.

Особенности характера природы Средней Азии создавали невообразимые преграды в постройке. Приходилось прокладывать путь под знойно палящим солнцем в дикой, пустынной, безводной местности с солончаковой почвой, среди океана песков. Ужас наводили бушевания песков-барханов во время урагана.

Представьте себе горы мелкого легкого песка, быстро переносимого малым ветром по неукрепленным, безбрежным пространствам, и тогда вы поймете всю грандиозность ужасной игры стихии! Живому не было места там, в этой мертвой пустыне, где природа в полной силе и на свободе сокрушала все встречавшиеся ей преграды!

Бывали случаи, что сегодня построенное полотно в бурную ночь меняло назавтра профиль до неузнаваемости: там, где была насыпь, ураганом выдувало все основание, и образовывался глубочайший овраг, а в местах выемок вырастали наносные горы песка.

Для генерал-лейтенанта Анненкова в технико-строительном искусстве и в борьбе с природой не было недостижимого и неосуществимого, так же, как не признавал преград и наш великий полководец Суворов.

Ничто не смущало наших предшественников-строителей: они с новой и более настойчивой энергией брались за кирку и лопату, исправляли повреждения, укрепляли слабые места насаждением растительности – альфы и саксаула – и, доблестно преодолев встреченные препятствия, победоносно вели постройку дороги.

Осенью 1885 года, ноября 30 дня подошли к Ашхабаду, и в этот день торжественно был принят первый поезд из Кизил-Арвата.

К первым числам июля 1886 г. укладка доведена до Мерва, и 2-го июля прибыл первый русский паровоз с подвижным составом на ст. Мерв.

Ликовал 2-й Закаспийский железнодорожный батальон, воспринимая чудные чувства восторга и благодарности со стороны войск, обывателей и купечества, приветствовавших прибывший паровоз – быстроходный вестник цивилизации.

Единодушно всем хотелось выразить доброе приветствие, и оно выливалось в пении гимна «Боже, Царя храни», в несмолкаемом «ура», сопровождавшимся игрой оркестров и салютационной стрельбой.

В приказе по батальону от 16 августа 1886 г. было объявлено о выступлении на укладку рельсового пути от ст. Мерв по направлению ст. Чарджуй.

Чрезвычайно трудную задачу представляло устройство перехода и подача грузов через реку Аму-Дарью, быструю, многоводную, с неустойчивыми берегами, разделенную на несколько рукавов островами, с постоянно меняющимся руслом, при общей ширине реки до 3-х верст.

2-го сентября 1887 г. команда [2-го Закаспийского железнодорожного батальона] забила первую сваю временного деревянного моста на правом берегу реки после молебна и парада.

Мост состоял из 2-х частей: главная имела 811 сажен длины, другая – 80 саж.; кроме того были построены два малых моста в 60 и 28 сажен. Постройка моста стоила 369 728 руб.

Поразительно быстро, в течение 4-х месяцев выстроенный мост не только обеспечил успех Самаркандского участка, но и оказал в дальнейшем чрезвычайно важную услугу эксплуатации дороги в перевозке миллионов пудов коммерческих грузов.

28 февраля 1888 года стоялось торжественное открытие ст. Бухара.

9-го марта укладочный поезд передвинут на 1119 версту.

1-го апреля 1888 года завершён труд постройки 1000 верст, начатый у ст. Кизил-Арват.

Батальон, преодолевая все препятствия в необитаемой пустыне, в чужой нам Бухаре проложил 1000-верстную железнодорожную магистраль.

14-го апреля батальон вступил в Самаркандскую область.

Подошли к ст. Самарканд и 14-го мая было указано уложить последние звенья всей постройки 1101-й версты, а также положить запасные пути на ст. Самарканд.

15-го мая 1888 г. закончили постройку 1101-й версты и прибыли на ст. Самарканд. Батальону был произведен 16-го мая парад.

Живо рисуя себе картину лишений от жажды, новизны и сложности работ в бушующих песках в неведомой до того стране, невольно сосредоточился над серьезностью выпавшей задачи, над титаническим трудом строителей и сделаешь вывод: да, действительно труд и деятельность наших предшественников родного 2-го Закаспийского железнодорожного батальона в эпоху постройки Закаспийского военной железной дороги в 1885–1888 гг. достойны служить славным украшением имени нашего батальона, и мы гордимся их беспримерными успехами в техническом искусстве, их доблестной строительной деятельностью.

Они трудились, воодушевляемые идеалами: верой и правдой послужить на пользу, честь и во славу ЦАРЯ и Отечества.

Ура нашим чудо-богатырям, опоясавшим стальным звеном дикие среднеазиатские владения для развития среди подвластных народов духовной жизни, для пролития лучей просвещения, насаждения культуры и процветания торговли Туркестанского края!

Будем же вечно помнить славную деятельность предков, и пусть среди потомства вечно живут эти драгоценные воспоминания из минувшей жизни и деятельности батальона.

*(Краткая военно-историческая летопись 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, с. 1–59)*

## **Песни, сложенные солдатами при постройке Закаспийской железной дороги**

Закаспийская железная дорога  
Дружно, быстро, мы, ребята,  
Подвигаемся вперед!  
Лихо от Кизил-Арвата  
Батальон второй идет.

Наши лагеря – укладка,  
А вагон у нас – палатка;  
Мы среди полей живем,  
Нам и горе нипочем.

Стелем рельсы мы и шпалы,  
И чугунок в степь ведем;  
Верст прошли уже немало,  
Скоро к Мерву подойдем.

Мы усталости не знаем:  
Наш солдат не уставал;  
На работе не зеваем —  
Впереди сам генерал.

Сам он делом управляет,  
Он для нас отец родной;  
Никогда не унывает  
Батальон зато второй.

Анненков спасибо скажет,  
А солдат сердечно рад;  
Батальон второй покажет,  
Где дорога на Герат.

Чрез пески мы проходили;  
Знаем холод, вьюгу, зной;  
Но себя не посрамили:  
Командир у нас лихой.

Лишь полковник скажет слово,  
А работа уж кипит:  
Живо дело все готово,  
Только пар столбом валит.

Мы работаем ведь дружно:  
Ломом, киркой, молотком,  
А как только будет нужно —

Поработаем штыком.

Ну, дружнее же, ребята,  
Не жалеете вы свой труд;  
Эти рельсы азиатам  
Просвещение принесут.

Им придется убедиться,  
Что где русский – там заря,  
И начнут они молиться  
За российского Царя.

*(соч. Г. Душкин)*

2-й Закаспийский железнодорожный батальон  
В белокаменной столице  
Батальон составлен наш,  
Знать по царскому приказу  
Мы собрались тот же час.

Мы, как соколы, слетались  
Из различных из частей,  
Принести желая пользу  
Специальностью своей.

Между нами есть такие,  
Что куда ни поверни,  
Могут сделать, что угодно,  
Только толком разъясни.

Кондукторы, кочегары,  
Машинисты, слесаря,  
Больше все мастеровые —  
Путевые мастера.

Батальонный командир наш  
Не начальник, а отец:  
Он по службе справедливый,  
А собою молодец.

Нам погода не мешает —  
Подвигаемся вперед,  
Чарка водки и спасибо —  
Дело-то быстрее пойдет.

Чрез пять месяцев укладки  
К Ашхабаду подошли,  
И спасибо заслужили —  
Угощение нашли.

Для нас музыка играла,  
Встреча славная была.  
Артиллерия стреляла,  
Все кричали нам «Ура!»

Ты, железная дорога,  
Много стоишь нам труда,  
Но за ЦАРСКОЕ спасибо  
Мы готовы хоть куда!

*(сон. ряд. Толкачев)*

*(Краткая военно-историческая летопись 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, с. 314–317)*

## **Совершая подвиги... (из приказа по батальону)**

*Сметливость, быстрота реакции, находчивость, смелость – вот черты, издавна присущие военнослужащим железнодорожных войск.*

Начальник ст. Мерв рапортом донес, что 5 ноября 1899 г. в 1 час 25 минут ночи сильным порывом ветра, переходящего в бурю, четыре порожних вагона были сдвинуты с места и покатались в сторону ст. Байрам-Али по первому пути, с которой в то же время вышел в Мерв почтовый поезд, бывший уже 20 минут в ходу.

Услышав тревогу, поданную стрелочником рядовым Прохоровым, бывшие с ним в станционном здании составитель поездов рядовой 2 роты Герасим Новичков и сцепщики той же роты рядовой Иван Нагие и 1 роты – Емельян Карнаухов, выбежав на платформу и увидев, в чем дело, старались задержать катившиеся вагоны за задние буфера, но когда им это не удалось, то Карнаухов вскочил в передний вагон с красным сигналом, который и держал по направлению. Составитель же Новичков и сцепщик Нагие вместе с дежурным по станции отправились на маневровом паровозе вслед за катившимися вагонами навстречу почтовому поезду. Когда в начале третьей версты вагоны были настигнуты паровозом, то составитель рядовой Новичков спрыгнул с паровоза и на бегу старался накинуть паровозный фаркоп на упряжной крюк последнего вагона, что после нескольких попыток ему и удалось сделать, после чего вагоны были доставлены на станцию обратно, и неминуемое крушение почтового поезда было предотвращено.

О столь доблестном исполнении своих обязанностей рядовыми: 1 роты Карнауховым, который впрыгнув в первый вагон с целью подаваемым сигналом предупредить встречу с поездом, рисковал заведомо своей жизнью; 2 роты составителем Новичковым, благодаря ловкости и хладнокровию которого удалось сцепить вагоны с паровозом, рискуя при этом попасть под паровоз, и сцепщиком рядовым 2 роты Нагие, который вместе с двумя первыми, видя, что нужна помощь, немедленно отправился с паровозом, готовый подать ее, будет доведено до сведения высшего начальства для исходатайствования **ВЫСОЧАЙШЕЙ** награды.

*(Краткая военно-историческая летопись 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, с. 145–146)*

## **...и двигая технический прогресс**

*Мирное время должно всегда использоваться для качественной подготовки к грядущим военным испытаниям. Военные железнодорожники всегда стремились освоить новые, эффективные методы прокладки путей для перевозки войск и снабжения фронта всеми необходимыми запасами. Сегодня, конечно, вызовет улыбку как техническая немота первых автомобилей, так и размышления автора о целесообразности их использования в военном деле.*

*Менее чем через два десятка лет автомобили прочно займут свое место в системе военных перевозок.*

В 1896 г. в окрестностях г. Люблина начались обширные опыты с полевыми железными дорогами. Вопрос о полевых железных дорогах разрабатывался строительством полевых железных дорог, но главный труд во время опытов выпал на 2-й и 3-й железнодорожный батальоны.

В апреле 1896 г. офицерами 3-го железнодорожного батальона были произведены изыскания от г. Люблина до г. Янова австрийской границы, всего на 100 верст. По выбранному направлению предложена была постройка полевой дороги с паровой тягой с условием выработать наибольшую скорость укладки пути. В качестве рабочей силы строителям было назначено 8 батальонов пехоты.

Работы начались в октябре по всей линии сразу. На ст. Люблин тогда же началась укладка верхнего строения, состоящего из стальных звеньев рельсов с приклепанными к ним металлическими шпалами.

Программа постройки вскоре нарушилась, так как шпалы оказались слишком слабой конструкции, и под тяжестью поездов звенья врезались в грунт.

В 1898 г. произведен был вторичный опыт, давший большую скорость постройки. Основания опыта были все те же: вести работу без балласта; но приняты были во внимание данные первого опыта: 1) звенья укладывались по хорошо утрамбованному полотну, 2) шпалы были взяты более сильной конструкции, и 3) линия велась по водоразделу, почти без кривых малого радиуса.

Кроме того, тогда же были произведены опыты с конной тягой.

В августе 1899 г. вновь были повторены опыты с полевыми железными дорогами. Постройка велась с большой быстротой, земляные работы окончены в  $\sqrt{2}$  дня, звенья укладывались со скоростью 11 верст в сутки; работа шла бесперывно день и ночь.

По окончании опыта главным начальником инженеров был дан следующий отзыв о работе: «Присутствуя почти в течение целого месяца на опытах по постройке полевых железных дорог и при подготовительных к этим опытам работах, я не мог не проникнуться особым чувством уважения ко всем участникам в этих опытах. Гг. военные инженеры и гг. офицеры железнодорожных батальонов, работая без усталости изо дня в день, работая часто без отдыха по целым суткам в самых тяжелых условиях, без крова, без пищи, временами под дождем, не теряли энергии и как в первый день, так и в последний исполняли одинаково ровно те тяжелые обязанности, которые на них были возложены. Все гг. офицеры в течение всего периода работ ясно осознавали важность проведенных опытов и не щадили своих сил, чтобы по мере возможности выяснить те вопросы и данные, которые должны были лечь в основу дальнейших работ по организации полевого железнодорожного дела в нашей армии...» Далее была выражена благодарность всем лицам, принимавшим участие в опытах, а вместе с тем офицерам железнодорожных войск и «спасибо» нижним чинам.

1 августа 1902 г. команда из 9 нижних чинов 2-го железнодорожного батальона была командирована для изучения езды на дорожных паровозах (автомобилях) и для участия потом в маневрах в г. Курске в Высочайшем присутствии.

Сначала команда была послана в С.-Петербург, где и производила первые опыты с двумя дорожными паровозами (автомобилями). Паровозы были двух типов: 1) 18 лош. сил, вес 6 тонн при полном запасе воды и угля, и 2) 36 лош. сил и 1034 тонн весом.

Подвижной состав: к первому паровозу – три платформы весом 3 тонны и подъемной силой 4 тонны, ко второму – три платформы весом 4 тонны и подъемной силой 6 тонн.

Скорость движения по шоссе была 6-10 верст, а по грунтовым, не намочшим дорогам – 3-5 верст.

Дорожные паровозы по своей тяжести и сложности мало пригодны для русских дорог и особенно при наших мостах.

Паровоз более сильной конструкции даже не нашли возможным пускать в работу на маневрах, так как являлось опасение за существовавшие в районе действия войск мосты, и этот паровоз в период маневров простоял на станции.

*(Инженерный журнал, 1902, № 11-12, с. 1431-1436)*

## Глава 5

### Испытание войной и революцией

#### Штабс-капитан Гиршфельд Очерк деятельности 1-го Уссурийского железнодорожного батальона в Китае в 1900–1902 гг

*Действия войск международной коалиции по подавлению т. н. Ихэтуаньского восстания (1899–1901) в Китае потребовали помощи от военных железнодорожников. Восставшие против хищнической эксплуатации западными государствами ресурсов Китая жители разрушали практически до основания немногочисленные железные дороги, видя в них источник зол, исходящих от «белых дьяволов». Железнодорожникам приходилось проявлять немалое мужество и сообразительность, изыскивая материалы для скорейшего восстановления пути.*

К лету 1900 г. в провинции Чжили были 2 железнодорожные линии:

1) Тонгку – Пекин и 2) Тонгку – Шанхай. Эти дороги являлись единственно удобными коммуникационными линиями. Таким образом, ясно, что без обладания железными дорогами действия союзников могли бы оказаться значительно менее успешными, особенно если сопротивление китайцев оказалось бы более энергичным. Обе дороги были разрушены, и пришлось союзникам обратиться к России, так как в Уссурийском крае дорога Хабаровск – Владивосток эксплуатируется железнодорожным батальоном.

Вслед за этим решением приказом 1-му Уссурийскому железнодорожному батальону было объявлено, что Высочайше повелено сформировать железнодорожную роту для отправки в распоряжение командующего войсками Квантунской области вице-адмирала Алексеева.

13-го июня полурота после молебствия села во Владивостоке на пароход. В состав полуроты вошли 5 офицеров и 154 нижних чина; для общего наблюдения был назначен подполковник К.В. Подгорецкий.

Плавание продолжалось несколько часов, к Тонгку подошли поздно вечером. В момент прибытия полуроты станция не принадлежала никому, или вернее принадлежала всем понемногу: кое-где на жилых домах развевались английские флаги, на паровозах катались американцы, а пути и мастерские были брошены без призрения. Сама станция пострадала сравнительно немного – слегка было испорчено пассажирское здание и совсем испорчено водоснабжение.

19-го утром полуроту встретил начальник военных сообщений подполковник Генерального штаба Самойлов; в тот же день была решена рекогносцировка к Тяньцзиню для определения вида и степени разрушения дороги. На рекогносцировку выехали подполковники Самойлов, Подгорецкий и поручик Лосьев. Рекогносцировка выяснила следующее: линия, начинаясь от Тонгку, тянется по ровной полосе; путь однопутный, ширина колеи 0,680. Картина разрушений была такова: земляное полотно цело и покрыто слоем балласта; рельсы лежат на полотне, звенья большей частью разболчены; скрепления, по слухам, частью зарыты по соседним деревням, частью брошены в каналы; шпалы частью зарыты, частью сожжены.

На следующий день работы начались с утра. Материалов не было никаких, поэтому приходилось брать с неповрежденных участков половинное число шпал и укладывать путь вперед, не сбалчивая звенья, ввиду отсутствия накладок, а пришивая стыки костылями. Для доставки материалов были посланы команды по соседним деревням. Работа шла медленно и была крайне

тяжела, так как найденные материалы подвозились в лучшем случае на двуколках, а то и прямо растаскивались на руках.

Ясно, что при таком способе работ укладка пути далеко не ушла бы – необходимо было доставить подвижной состав и организовать правильную доставку материалов. Паровозы и подвижной состав можно было доставить на станции Тяньцзинь, а материалы, – разобрав несколько карьерных путей близ станции. Паровозы стояли в депо, а подвижной состав на путях станции.

Рекогносцировка, проведенная 21 – го июня, выяснила, что 1) вся станция и паровозное депо обстреливается неприятельской батареей, расположенной в 1 1/2 версте за станцией, и что это обстреливание неминуемо повлечет разрушение здания и порчу стоящих там паровозов; 2) пути от депо пострадали от гранат и требуют замены рельсов и исправления стрелок, и 3) полотно дороги от депо к нашему бивуаку обстреливается той же батареей и неприятельской стрелковой цепью, расположенной в 1500 шагах от станции.

Несмотря на неблагоприятную обстановку, было решено произвести попытку захвата паровозов и подвижного состава. План действий был составлен так: подполковник Подгорецкий с командой рабочих должен разобрать часть карьерных путей, нагрузить шпалами и скреплениями балластные платформы и доставить все это, поручик же Лосьев с командой ремонтных рабочих и машинистов должен исправить пути и стрелки по пути следования поезда.

Предприятие подполковника Подгорецкого удалось вполне – китайцы не обратили на наших никакого внимания. Придя в депо, машинисты взойшли на два более целых паровоза, исправили кое-какие мелкие повреждения и стали разводить пары. Воду носили ведрами из водоемного здания и тендеров соседних паровозов; в это время команда ремонтных рабочих принялась за исправление прилегающих к депо путей и стрелок. Оживление около депо, белые рубахи, ярко выделявшиеся на солнце, не осталось незамеченным китайцами: они открыли огонь с батареи, продолжавшийся с перерывами почти до 5 часов вечера. Потерь в людях у нас не было, но один из заправляемых паровозов пришлось бросить, так как граната разбила всю арматуру котла. Наконец, все было готово: пути исправлены, стрелка наглухо пришта, и паровоз нагрет. Поручик Лосьев приказал прицепить к паровозу четыре платформы с углем и еще один холодный паровоз и затем готовиться к выходу.

Поезд тронулся и, разогнавшись, вылетел из депо. В тот же момент раздался залп, перешедший затем в одиночный огонь, не прекращавшийся 10–15 минут, пока поезд не дошел до бивуака русских войск.

Повреждения оказались значительными: холодный паровоз был весь так усеян пробоинами, что к работе не годился, в тендер действующего паровоза попала граната, в ведущем колесе была обнаружена неразорвавшийся снаряд, будка машиниста была сильно повреждена шрапнельными осколками и пулями.

Весь лагерь под Тяньцзинем приветствовал подошедший поезд.

Одного паровоза, однако же, было мало, и подполковник Подгорецкий приказал вывести из депо остальные паровозы и захватить со станции возможно больше подвижного состава.

Приказание это было исполнено так же удачно, как и в первый раз и вечером 23-го под артиллерийским и ружейным огнем поезд, состоящий из двух паровозов и нескольких товарных платформ, был благополучно приведен к месту назначения.

Таким образом, в распоряжении укладочной партии оказалось три годных к работе паровоза; подвижного состава тоже было достаточно, и укладка с этого времени пошла нормальным порядком. И так в течение двух недель было восстановлено 20 верст пути.

*(Инженерный журнал, 1902, № 6, с. 891–904)*

## **ПРИКАЗ**

по Военному ведомству № 603

*Серьезнейшая ситуация, сложившаяся с началом Русско-японской войны (1904–1905) на наших коммуникациях, способствовала осознанию роли железнодорожных войск как стратегического компонента вооруженной силы.*

Санкт-Петербург, октября 1-го дня 1904 года

Военный совет, журналом 2-го сего сентября, между прочим положил:

Все существующие железнодорожные батальоны выделить в особую категорию железнодорожных войск с сохранением им прав, предоставленных специальным войскам, с оставлением их в ведении Главного штаба.

Комплектование железнодорожных войск производить: офицерским составом: а) выпуском юнкеров из Николаевского инженерного училища по возможности и лучших юнкеров из военных училищ, преимущественно из числа получивших высшее или среднее техническое образование, б) переводом офицеров из строевых частей, получивших образование в высших технических заведениях, из инженерных войск и из наблюдающих за перевозкой войск, отбывших установленный 4-летний срок, отлично аттестованных заведующими передвижением войск в нравственном и служебном отношении и основательно ознакомленных с железнодорожной службой, а нижними чинами – на существующих основаниях.

1) Выделить офицеров, служивших в железнодорожных войсках, в особую категорию запаса армии.

2) Установить особую линию производства капитанов железнодорожных войск в подполковники, не разделяя на производство «по старшинству и по избранию»<sup>58</sup>.

3) В остальном прохождении службы в железнодорожных войсках оставить на общих основаниях.

4) Предоставить главному штабу по окончании войны выработать и представить на рассмотрение Военного совета положение о железнодорожных войсках, руководствуясь данными, полученными из опыта войны.

Первые пять пунктов сего положения Высочайше утверждены 20-го сентября сего года.

Объявляю об изложенном по военному ведомству для сведения и надлежащего, до кого касается, исполнения.

Подписал: военный министр

генерал-адъютант *Сахаров*

*(Фельдт В. Железнодорожные войска и их неотложные нужды, с. 69–70)*

---

<sup>58</sup> Аналогом данных видов производства в чин можно считать: по аттестации начальства и по выслуге лет. Капитаны железнодорожных войск, таким образом получали преимущественное право на производство в подполковники за заслуги или «вне правил». Следует учитывать, что в русской армии капитанский чин соответствовал современному званию «майор». После Русско-японской войны в армейских полках чин подполковника был упразднен. Была введена должность старшего штаб-офицера в чине полковника.

## **В. Рыкачев**

### **Подвиг подполковника Спиридонова<sup>59</sup>**

*Трудно сложившаяся для нас война в первые ее месяцы озарилась замечательным подвигом отряда подполковника Ф.И. Спиридонова, приведшего в практически осажденный Порт-Артур под носом у японцев состав с боевыми припасами. Его доблестный пример учит, что никакая обстановка не может служить оправданием трусости и малодушия, и никакие «объективные» обстоятельства не могут стать преградой мужественному человеку, начертавшему на своем знамени: «Победить или погибнуть!»*

---

<sup>59</sup> Спиридонов Федор Иосифович (7-1915) – по последней занимаемой должности командир 3-го Заамурского железнодорожного полка (КВЖД); посмертно произведен в генерал-майоры.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.