

О ПРИМѢНЕНІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

къ

ВОЕННОМУ ДѢЛУ.

Изучая военныя дѣйствія Юлія Цезаря, Фридриха II, Суворова, Наполеона и вообще великихъ полководцевъ всѣхъ временъ, нельзя не замѣтить, что успѣхъ въ бою, въ большинствѣ случаевъ, опредѣляется перевѣсомъ въ силахъ, и что, вслѣдствіе этого, удержаніе за собою такого перевѣса на извѣстномъ рѣшительномъ пунктѣ, какъ ручательство успѣшнаго исхода цѣлой кампаніи, было всегда однимъ изъ главнѣйшихъ началъ военнаго искусства. Побѣда — говорилъ Наполеонъ — всегда на сторонѣ количества баталіоновъ. (*La victoire est aux gros bataillons.*)

Конечно, вооруженіе, дисциплина, обученіе и снаряженіе войска имѣютъ весьма важное вліяніе на ходъ борьбы; но въ настоящее время, когда ни за одной изъ армій большихъ державъ не можетъ быть признано въ этомъ отношеніи значительное преимущество передъ прочими, побѣда, почти несомнѣнно, остается за тѣмъ изъ противниковъ, который въ извѣстный, рѣшительный моментъ сумѣетъ сосредоточить бблшія силы, не подвергнувъ себя предварительно частнымъ пораженіямъ. Послѣднія блистательныя побѣды прусаковъ служатъ тому новымъ и лучшимъ доказательствомъ.

Поэтому устройство хорошей сѣти комунікаціонныхъ линій, которая давала бы возможность сосредоточивать свои войска съ наибольшею скоростію, было постоянною заботою всѣхъ великихъ военныхъ націй и великихъ полководцевъ. Римляне предпринимали громадныя работы для устройства дорогъ въ

завоеванныхъ ими странахъ. Наполеонъ считалъ Италію своею только тогда, когда соединилъ ее великолѣпными шоссе съ Франціею. Проложеніе военныхъ дорогъ нашими войсками на Кавказѣ значительно содѣйствовало окончательному покоренію этого края.

По этой причинѣ Жюмини придавалъ такое важное значеніе своимъ знаменитымъ внутреннимъ линіямъ, все преимущество которыхъ предъ внѣшними состоитъ въ томъ, что онѣ даютъ возможность съ большею скоростію сосредоточивать свои войска.

Очевидно, слѣдовательно, что введеніе желѣзныхъ дорогъ и пара, какъ двигателя, при помощи которыхъ, такъ сказать, уничтожились всѣ разстоянія, должно было оказать весьма значительное вліяніе на весь ходъ военныхъ дѣйствій.

Послѣднія кампаніи: итальянская, сѣверо-американская, и недавно окончившаяся борьба между Австріей и Пруссіей обнаружили степень этого вліянія, и въ наше время значеніе желѣзныхъ путей, какъ главнѣйшихъ комунікаціонныхъ линій, не подлежитъ сомнѣнію. Дѣйствительно, мы видимъ, что всѣ движенія совершаются рядомъ съ ними, защищаются, главнымъ образомъ, узлы, станціи, гдѣ соединяются нѣсколько линій; по нимъ подходятъ къ арміямъ военные запасы и продовольствіе; употребляются огромныя усилія, съ одной стороны, чтобы затруднить, а съ другой возстановить сообщеніе по желѣзнымъ дорогамъ. Но до сихъ поръ не было еще опредѣлено положительно, какое вліяніе будутъ имѣть желѣзныя дороги на ходъ военныхъ дѣйствій при передвиженіи по нимъ въ короткое время значительныхъ армій, хотя и было нѣсколько частныхъ случаевъ передвиженія войскъ, имѣвшихъ весьма важное значеніе и получившихъ громкую извѣстность въ новейшей исторіи военнаго искусства.

Такъ, напримѣръ, при движеніи французской арміи отъ Вогера до Казале, корпусъ Канробера былъ перевезенъ по желѣзной дорогѣ; но при этомъ голова колонны прибыла на мѣсто одновременно съ войсками, прошедшими все—впрочемъ, незначительное — разстояніе (верстъ 60) пѣшкомъ. Примѣръ этотъ приводится въ прекрасномъ трудѣ полковника Драгомирова: „Лекціи тактики для офицеровъ учебнаго пѣхотнаго баталіона“. Авторъ прибавляетъ, что перевозка войскъ по желѣзнымъ дорогамъ на небольшія разстоянія не представляетъ

войскамъ значительной выгоды. Нѣтъ никакого сомнѣнія, чѣмъ длиннѣе коммуникаціонная линія, по которой можно воспользоваться перевозкой войскъ по желѣзной дорогѣ, тѣмъ выгоднѣе. Но въ данномъ случаѣ не было заранее заготовлено достаточнаго количества подвижнаго состава, и кромѣ того войска совершенно не имѣли понятія о нагрузкѣ и выгрузкѣ. Составителю статьи случилось самому слышать отъ начальника штаба одной изъ дивизій корпуса Канробера, какихъ невѣроятныхъ усилій стоила эта нагрузка и выгрузка французамъ.

Американцы пользовались желѣзными дорогами какъ средствомъ для быстрого передвиженія войскъ въ болѣе значительныхъ размѣрахъ; они даже устраивали подвижныя батареи на рельсахъ, однако и въ этой войнѣ не были соединены, при помощи пара, разомъ значительныя массы войскъ. Такъ, во время самаго сраженія при Боль-Ронѣ, прибыло на подкрѣпленіе Борегара 2,500 человекъ изъ арміи Джонсона, но остальные войска не могли быть отправлены къ мѣсту боя, по недостатку перевозочныхъ средствъ.

Въ послѣдней кампаніи, австрійцы, которые имѣли на своей сторонѣ всѣ выгоды внутреннихъ линій, не счумѣли воспользоваться превосходствомъ своего положенія. Имѣя желѣзную дорогу между Прагою и Пардубицемъ, они, по полученіи отъ своихъ авангардовъ извѣстій о наступленіи пруссаковъ изъ Саксоніи и Силезіи, могли быстро сосредоточиться противъ одной изъ двухъ прусскихъ армій и разбить ее гораздо ранѣе соединенія съ другой, которое было назначено въ Гичинѣ—пунитъ, занятомъ непріятелемъ.

Надо при этомъ замѣтить, что 1-я и 2-я прусскія арміи были раздѣлены болѣе нежели на 60 верстъ Исполиновыми горами. Въ этой кампаніи только прусская армія счумѣла воспользоваться желѣзными дорогами, какъ перевозочнымъ средствомъ для быстрого передвиженія и сосредоточенія значительной массы войскъ передъ самою войною.

Вмѣстѣ съ тѣмъ надо сказать, что, несмотря на все превосходство прусской военной администраціи и отличное устройство управленія желѣзныхъ дорогъ въ этой странѣ, при передвиженіи значительныхъ массъ войскъ, прусская армія не достигла еще всѣхъ тѣхъ результатовъ, которыхъ, по нашему крайнему разумѣнію, можно было бы ожидать.

Знаменитое изрѣченіе маршала Саксонскаго: „тайна побѣды

въ ногахъ“, перестаетъ быть истиною. Въ наше время побѣда, при нынѣшнихъ условіяхъ военнаго искусства, на сторонѣ того, кто сумѣетъ сосредоточить наибольшее количество войскъ при помощи пара.

Между тѣмъ, до настоящаго времени, въ желѣзныхъ дорогахъ видѣли не средство для быстраго сосредоточенія значительныхъ армій, а только ту выгоду, какую представляетъ возможность сохранить при передвиженіяхъ физическія силы войскъ (*).

До сихъ поръ, даже въ военное время, порядокъ передвиженія войскъ по желѣзнымъ дорогамъ опредѣлялся администраціею послѣднихъ, которая въ извѣстный періодъ времени находила возможнымъ отправить только опредѣленное количество поѣздовъ. Между тѣмъ, дѣло это можетъ идти успѣшно въ такомъ лишь случаѣ, когда военныя власти, зная средства подвижнаго состава пути и, принимая, конечно, въ соображеніе мнѣніе администраціи дорогъ въ техническомъ отношеніи, самымъ движеніемъ войскъ будутъ распоряжаться по своему усмотрѣнію.

Принятый нынѣ способъ передвиженія войскъ по желѣзнымъ дорогамъ такъ же мало основателенъ, какъ, напримѣръ, исключительное подчиненіе всѣхъ военныхъ движеній указаніямъ генераль-интенданта.

Конечно, отъ возможности добыть продовольствіе зависитъ, въ извѣстной степени, опредѣленіе направленія, по которому должны двигаться войска; но изъ этого не слѣдуетъ, что всѣ военныя соображенія должны подчиняться исключительно только этому условію. Въ этомъ отношеніи Пруссія также сдѣлала весьма значительный шагъ впередъ: она составила центральный комитетъ въ Берлинѣ изъ чиновниковъ министерствъ торговли и военнаго, также изъ лицъ, принадлежащихъ къ администраціи желѣзныхъ дорогъ, и кромѣ того нѣсколько частныхъ комитетовъ по главнымъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи изъ офицеровъ и лицъ, входящихъ въ составъ управленія компаній.

Комитеты эти учреждены съ тою именно цѣлію, чтобы со-

(*) За исключеніемъ только прусской арміи, которая впервые, какъ мы видѣли, показала, какое можно сдѣлать важное употребленіе изъ желѣзныхъ дорогъ для сосредоточенія войскъ передъ началомъ кампаніи.

гласить требованія военнаго вѣдомства съ силами и техническими средствами желѣзныхъ дорогъ.

Въ этомъ столь важномъ, въ настоящее время, вопросѣ главное—умѣнье войскъ пользоваться желѣзными дорогами какъ перевозочнымъ средствомъ.

Эскадронъ кавалеріи, на примѣръ, или сотня казаковъ, умѣющіе входить въ вагоны, употребляютъ на это не болѣе $\frac{1}{4}$ часа, между тѣмъ какъ тѣ же части, передвигаемыя по желѣзной дорогѣ въ первый разъ, тратятъ на нагрузку отъ $1\frac{1}{2}$ до 2 часовъ. Еще большая разница во времени встрѣчается при посадкѣ артилеріи и нагрузкѣ обозовъ пѣхотныхъ частей.

Во время послѣдняго польскаго возстанія намъ нерѣдко случалось видѣть (*), что, при неумѣннн людей и непривычкѣ лошадей, отправленіе поѣздовъ задерживалось по цѣлому часу изъ-за одной повозки или изъ-за одной тройки. Такое же затрудненіе встрѣчалось и при высадкѣ войскъ.

Все это убѣждаетъ насъ въ необходимости обученія войскъ этому дѣлу въ мирное время.

Кромѣ того, для удобства нагрузки и выгрузки необходимы нѣкоторые приспособленія въ вагонахъ и составленіе поѣздовъ особымъ порядкомъ, соответствующимъ именно тому роду войскъ, который предназначенъ для перевозки.

Только при такомъ условіи передвиженіе войскъ по желѣзнымъ дорогамъ можетъ производиться успѣшно, быстро и большими массами.

Для быстраго передвиженія значительной массы войскъ необходимо дать и администраціи дороги возможность собрать заблаговременно достаточное количество подвижнаго состава, а также необходимо знать протяженіе желѣзнаго пути около станціи, на которомъ могутъ быть установлены приготовленные для отправленія войскъ поѣзды.

Такимъ образомъ, для разъясненія вопроса объ успѣшной и возможно-быстрой перевозкѣ большихъ массъ войскъ намъ предстоитъ:

- 1) Опредѣлить, какаго рода свѣдѣнія должны быть заблаго-

(*) Составитель статьи, во время послѣдняго возстанія поляковъ, исправлялъ должность военно-полицейскаго инспектора варшавско-вѣнской и варшавско-бромберской желѣзныхъ дорогъ.

временно собраны о той желѣзной дорогѣ, которая предназначена для перевозки значительной массы войскъ.

2) Определить порядокъ составленія поѣздовъ для войскъ каждаго рода оружія и тѣ приспособленія, которыя необходимо сдѣлать въ вагонахъ и платформахъ, для большаго удобства нагрузки и выгрузки войскъ.

3) Определить порядокъ самой нагрузки и выгрузки и тѣ расчеты, которые должны быть предварительно сдѣланы во всѣхъ боевыхъ единицахъ всѣхъ родовъ войскъ, для того, чтобы нагрузка и выгрузка могли совершиться съ наибольшею быстротою и въ надлежащемъ порядкѣ.

Разбирая каждый изъ этихъ трехъ вопросовъ и предлагая правила для устройства перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, мы будемъ приводить въ примѣръ расчеты для перевозки изъ Варшавы въ Ковно трехъ дивизій пѣхоты и одной дивизіи кавалеріи съ ихъ артилеріей.

При этомъ мы предполагаемъ, что, въ виду предстоящей перевозки значительнаго количества войскъ, все обыкновенное движеніе поѣздовъ по данной линіи временно пріостановлено, какъ то и было сдѣлано пруссаками, предъ выступленіемъ ихъ въ Саксонію и Богемію.

Само собою разумѣется, что мѣра эта должна быть принята въ такомъ только случаѣ, когда предстоитъ надобность въ быстромъ сосредоточеніи передвигаемыхъ войскъ.

При сохраненіи же обыкновенныхъ движеній по линіи, опредѣленіе времени отправления и числа поѣздовъ въ день будетъ подлежать особымъ соображеніямъ, которыя невозможно подвести подъ общія правила, такъ какъ все будетъ зависѣть отъ различныхъ мѣстныхъ условій.

Примѣръ перевозки трехъ дивизій пѣхоты и одной дивизіи кавалеріи, съ ихъ артилеріею, изъ Варшавы въ Ковно принять нами на томъ основаніи, что петербурго-варшавской желѣзной дорогѣ, въ случаѣ войны съ западными державами, предстоитъ играть самую важную роль. Ежели снова придется оборонять западные предѣлы нашей имперіи, какъ было во время послѣдней кампаніи, намъ необходимо будетъ выставить три арміи: одну — въ царствѣ Польскомъ, другую — въ Литвѣ, и третью — въ Петербургѣ, съ отдѣльнымъ сильнымъ отрядомъ для защиты балтійскихъ провинцій.

Нельзя не сознать, что наши силы увеличатся втрое или

вчетверо, если мы съумѣемъ перебросить къ угрожаемому пункту по желѣзной дорогѣ корпусъ пѣхоты и дивизию кавалеріи меньше нежели въ 40 часовъ. Во время послѣдней кампаніи, въ балтійскихъ провинціяхъ были устроены перевозочные парки изъ обывательскихъ повозокъ, съ цѣлію хотя нѣсколько увеличить быстроту передвиженія войскъ къ угрожаемымъ пунктамъ.

І. Собраніе свѣдѣній о желѣзной дорогѣ, по которой предстоитъ быстрое передвиженіе значительныхъ массъ войскъ.

При составленіи плана кампаніи, прежде всего слѣдуетъ обратить вниманіе на собраніе свѣдѣній о каждой изъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя могутъ быть приняты за коммуникаціонныя линіи. Свѣдѣнія эти должны быть сгруппированы слѣдующимъ образомъ:

1) Сколько на каждой изъ линій подвижнаго состава вообще, т. е. число пассажирскихъ вагоновъ, платформъ, товарныхъ вагоновъ, локомотивовъ, машинистовъ, кондукторовъ, раздѣляя послѣднихъ на старшихъ начальниковъ поѣздовъ (оберъ-кондукторовъ) и младшихъ (кондукторовъ).

Въ случаѣ недостатка кондукторовъ на какой-либо изъ линій, они легко могутъ быть замѣнены расторопными нижними чинами изъ фронта, которымъ нетрудно будетъ объяснить, какимъ образомъ дѣйствовать тормазомъ, при подаваніи главнымъ кондукторомъ извѣстнаго сигнала.

Важно только, чтобы при каждомъ поѣздѣ былъ хорошій оберъ-кондукторъ, твердо знающій свои обязанности.

Кромѣ того весьма легко можетъ случиться, что въ перевозимыхъ войскахъ будутъ находиться безсрочно-отпускные нижніе чины, которые во время ихъ отпуска служили кондукторами на какой-нибудь желѣзной дорогѣ: само собою разумѣется, что, въ случаѣ надобности, подобные нижніе чины должны быть немедленно откомандированы для усиленія службы желѣзной дороги на той части линіи, по которой производится перевозка войскъ большими массами. Люди эти возвращаются въ свои части только по окончаніи перевозки.

Въ Пруссіи, на желѣзныхъ дорогахъ находятся нижніе чины, откомандированные отъ полковъ для изученія обязанностей кондукторовъ, сторожей при стрѣлкахъ и даже машинистовъ.

2) Сколько на каждой изъ сосѣднихъ линій можетъ быть занято вагоновъ, и какихъ именно категорій, безъ приостанов-

ки обыкновеннаго, опредѣленнаго росписаніями этихъ линій движенія.

3) Сколько времени потребуется для собранія въ извѣстномъ пунктѣ всѣхъ безъ исключенія вагоновъ каждой изъ данныхъ линій.

4) Сколько можно установить поѣздовъ на каждой изъ станцій этихъ линій.

Такимъ образомъ, чтобы привести въ исполненіе перевозку значительной массы войскъ изъ Варшавы въ Ковно, мы можемъ, остановивъ движеніе по всей линіи отъ С.-Петербурга до Варшавы, располагать слѣдующими средствами:

1) Подвижной составъ с.-петербурго-варшавской желѣзной дороги составляютъ: локомотивовъ 204, вагоновъ 1-го класса 67, вагоновъ 2-го класса 64, вагоновъ 3-го класса 166, вагоновъ товарныхъ 1,768, платформъ 574.

При с.-петербурго-варшавской дорогѣ состоитъ: оберъ-кондукторовъ 66, багажныхъ кондукторовъ, которые, въ случаѣ надобности, могутъ исправлять должности старшихъ кондукторовъ 53, кондукторовъ 146.

2) Такъ какъ, въ данномъ случаѣ, для перевозки трехъ дивизій пѣхоты и одной дивизіи кавалеріи, съ ихъ артилеріею, вышеприведенный составъ совершенно достаточенъ, то и нѣтъ надобности привозить вагоны изъ другихъ линій.

3) По имѣющимся свѣдѣніямъ, принадлежащій линіи подвижной составъ можетъ быть собранъ на варшавскую станцію спустя 48 часовъ послѣ отправки телеграфической депеши. Это исполняется слѣдующимъ образомъ: отдается приказаніе немедленно разгрузить всѣ вагоны съ товарами на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ будутъ находиться поѣзды при полученіи телеграфической депеши. Затѣмъ составляется росписаніе, сколько именно, въ данный моментъ, на каждой станціи находится различныхъ вагоновъ и платформъ; сообразно тому составляются на этихъ станціяхъ поѣзды, посылаются предварительно дополнительные локомотивы на тѣ станціи, на которыхъ ихъ не имѣется, и затѣмъ уже отдается по телеграфу общее приказаніе поѣздамъ постепенно отправляться къ опредѣленному для нагрузки мѣсту.

4) На варшавской станціи имѣется 4,200 сажень пути, на которомъ могутъ быть установлены приготовленные для отправления съ войсками поѣзды. Считаая по три сажени на ва-

гоня, мы получимъ возможность установить 1,400 вагоновъ, т. е. около 50 поѣздовъ, въ 30 вагоновъ каждый. Остальные затѣмъ поѣзды могутъ быть установлены по соединительной линіи петербурго-варшавской и варшавско-вѣнской желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ вышеозначенные расчеты составлены на томъ основаніи, что подвижной составъ петербурго-варшавской желѣзной дороги совершенно достаточенъ для того, чтобы перевезти три дивизіи пѣхоты и одну дивизію кавалеріи, съ ихъ артилерією, изъ Варшавы въ Ковно. Въ случаѣ же, если придется или перевезти еще большую массу войскъ по этой линіи, или перевезти ту же массу войскъ, но съ сохраненіемъ движенія хотя нѣкотораго количества пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, необходимо, чтобы комисія, завѣдывающая движеніемъ войскъ по линіи, составила заранѣе планъ перевозки, опредѣляющій предварительно движенія поѣздовъ и перекрещиванія между собою на станціяхъ какъ поѣздовъ, идущихъ съ войсками, такъ и возвращающихся порожнемъ, ибо въ подобномъ случаѣ, даже если воспользоваться подвижными составами сосѣднихъ линій, какъ-то: петербурго-московской, рижско-динабургской и динабургско-витебской, все-таки, можетъ быть, придется вагонамъ, которые отвезутъ первый транспортъ, снова вернуться на станцію отправленія, для того, чтобы отвезти второй. При возвращеніи порожнихъ вагоновъ, можно ими воспользоваться для перевозки военныхъ снарядовъ и интендантскихъ магазиновъ, но съ такимъ расчетомъ, чтобы нагрузка не задержала главной перевозки войскъ.

II. Порядокъ составленія поѣздовъ для войскъ каждаго рода оружія и приспособленія въ вагонахъ и платформахъ, которыя необходимы при передвиженіяхъ войскъ, для большаго удобства нагрузки и выгрузки.

Поѣзды должны формироваться такимъ образомъ, чтобы боевыя единицы войскъ разнаго рода оружія, по возможности, не раздѣлялись и чтобы все, что входитъ въ составъ такой единицы, шло на поѣздъ вмѣстѣ.

При этомъ части войскъ должны брать съ собою самый необходимый для нихъ обозъ; остальной же можетъ присоединиться черезъ нѣсколько дней.

На этомъ основаніи, полкъ пѣхоты раздѣляется, смотря по наличному числу людей, или на три поѣзда, или на два. Въ

первомъ случаѣ, на каждомъ изъ поѣздовъ отправляется по баталіону со стрѣлковою ротою, а во второмъ на одномъ изъ поѣздовъ отправляются два баталіона, на другомъ же одинъ баталіонъ и всѣ три стрѣлковыя роты полка, съ большею частію обоза. Въ составъ каждаго поѣзда должны входить: вагонъ для офицеровъ, вагоны для лошадей и платформы для того обоза, который необходимъ части на первое время. При передвиженіи кавалеріи, на каждый эскадронъ требуется отдѣльный поѣздъ, съ тѣми же вагонами для офицеровъ и платформами для обоза.

Наконецъ, при передвиженіи артиллеріи, на каждую пѣшую батарею требуются два поѣзда, а на конную три.

Приступая къ подробному опредѣленію порядка составленія поѣздовъ для войскъ разнаго рода оружія, полагаю нелишнимъ предварительно замѣтить, что число вагоновъ, изъ которыхъ могутъ быть составлены поѣзды, зависитъ отъ силы имѣющихся на линіи локомотивовъ.

При приводимыхъ нами ниже расчетахъ, мы будемъ постоянно имѣть въ виду паровозы той силы, какіе употребляются на петербурго-варшавской желѣзной дорогѣ и которые могутъ тянуть поѣздъ въ 30 вагоновъ. Локомотивы той же системы употребляются и на всѣхъ другихъ линіяхъ, за исключеніемъ петербурго-московской, гдѣ еще имѣются паровозы прежней системы, болѣе слабые.

На этомъ основаніи, мы найдемъ, что полкъ пѣхоты, трех-баталіоннаго состава, при полномъ комплектномъ числѣ чиновъ по штату военнаго времени, въ 3,453 человекъ (1), можетъ быть перевезенъ въ трехъ поѣздахъ.

Полагая, что изъ этого числа, въ случаѣ внезапнаго передвиженія, останутся при обозахъ и складахъ три оберъ-офицера и 200 нестроевыхъ нижнихъ чиновъ и деньщиковъ, которые вмѣстѣ съ обозомъ могутъ быть присоединены къ своимъ частямъ четыре или пять дней спустя, мы получимъ наличный составъ полка въ 3,234 человекъ (2): на каждый изъ трехъ поѣздовъ, слѣдовательно, придется 1,078 человекъ (3), для пере-

(1) Въ каждомъ гвардейскомъ пѣхотномъ полку по штату военнаго времени положено: генераловъ 1; штабъ и оберъ-офицеровъ 79; чиновниковъ и священникъ 7; нижнихъ чиновъ строевыхъ, нестроевыхъ и деньщиковъ 3,366.

(2) Т. е. генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, чиновниковъ и священникъ 84; строевыхъ нижнихъ чиновъ и деньщиковъ 3,150.

(3) Генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ и проч. 28; нижнихъ чиновъ 1,050.

возки которыхъ необходимо 22 вагона (1). Кроме того, изъ числа полковаго обоза необходимы на первое время 14 повозокъ (2) и 80 подъемныхъ и верховыхъ лошадей, для которыхъ въ каждомъ поѣздѣ придется имѣть вагоновъ для лошадей и платформъ 7 (3).

Всего же каждый поѣздъ будетъ состоять изъ 29 вагоновъ и платформъ. Вагоны въ поѣздѣ устанавливаются слѣдующимъ образомъ: за локомотивомъ становятся платформы съ тяжестями, потомъ вагоны съ лошадьми; далѣе слѣдуютъ вагоны съ нижними чинами; офицерскій вагонъ располагается съ такимъ расчетомъ, чтобы быть по срединѣ всего поѣзда.

Для перевозки полка кавалеріи необходимы четыре поѣзда.

Въ каждомъ четырехэскадронномъ полку по штату военного времени положено: 949 человекъ (4) и строевыхъ лошадей 635.

Полагая, что изъ этого числа два оберъ-офицера и 107 человекъ нижнихъ чиновъ останутся при обозѣ и складахъ, получимъ 840 человекъ и строевыхъ лошадей 635 (5).

Изъ числа полковаго обоза необходимы на первое время 10 повозокъ съ 27-ю лошадьми (6).

Изъ этого числа на каждый изъ четырехъ поѣздовъ придется 210 человекъ (7), 2 повозки и 165 лошадей. Для перевозки ихъ нужны 27 (8) вагоновъ и платформъ.

Порядокъ установки вагоновъ въ поѣздѣ долженъ быть слѣдующій: за локомотивомъ ставятся платформы съ тяжестями, потомъ вагоны съ фуражскими лошадьми, вагоны со строе-

(1) Вагоновъ II класса 1; III класса или товарныхъ (полагая 50 человекъ на каждый) 21.

(2) Денежный ящикъ 1; аптечный 1; патронныхъ 6; провіантскихъ телегъ 3; лазаретныхъ фургоновъ 3.

(3) Изъ этого числа на каждый изъ трехъ поѣздовъ придется: повозокъ въ двухъ поѣздахъ по 4, а въ одномъ 6; лошадей въ двухъ по 28, а въ одномъ 24.

Для перевозки ихъ требуется платформъ для обоза: въ двухъ поѣздахъ по 2 и въ одномъ 3; вагоновъ для лошадей: въ двухъ поѣздахъ по 5, а въ одномъ 4.

(4) Штабъ и оберъ-офицеровъ и класныхъ чиновниковъ 48; нижнихъ чиновъ 901.

(5) Штабъ и оберъ-офицеровъ 40; нижнихъ чиновъ 800.

(6) Денежный ящикъ 1, аптечный 1, телегъ: провіантскихъ 2, для возки больныхъ 2, патронныхъ ящиковъ (для драгунъ) 2, походныхъ кузницъ 2.

(7) Штабъ и оберъ-офицеровъ 10, нижнихъ чиновъ 200.

(8) Вагоновъ: II класса 1, III класса 4, для лошадей 21, платформъ 1 (при передвиженіи драгунъ необходима еще лишняя платформа въ одномъ изъ поѣздовъ, для перевозки двухъ патронныхъ ящиковъ).

выми лошадьми, офицерскій вагонъ и за нимъ уже вагоны съ нижними чинами.

Пѣшая батареинная батарея, 307 человекъ, 207 лошадей, 8 орудій, 24 зарядныхъ ящика и 4 повозки (1), можетъ быть перевезена въ двухъ поѣздахъ.

Для перевозки этой батареи необходимо вагоновъ и платформъ 52 (2).

Изъ этого расчета видно, что пѣшая батареинная батарея можетъ быть перевезена въ двухъ поѣздахъ, въ 26 вагоновъ каждый. Такое же число поѣздовъ и съ тѣмъ же количествомъ вагоновъ необходимо и для перевозки пѣшей облегченной батареи. Для перевозки же пѣшей легкой батареи въ числѣ 244 человекъ, 153 лошадей, 8 орудій, 16 зарядныхъ ящиковъ и 6 повозокъ (3), въ каждомъ изъ двухъ поѣздовъ достаточно по 20 вагоновъ.

Перевозка же конной батареинной батареи въ числѣ 382 человекъ, 398 лошадей, 8 орудій, 24 зарядныхъ ящиковъ и 4 повозокъ (4), для которыхъ потребуется вагоновъ и платформъ 76 (5), можетъ совершиться въ три поѣзда; изъ нихъ два въ 25 вагоновъ каждый, а одинъ въ 26. Такое же число поѣздовъ, но только въ 24 вагона каждый, потребуется и для перевозки конной облегченной батареи. Порядокъ установки

(1) Въ военное время полагается въ батареяхъ содержать: орудій 8, зарядныхъ ящиковъ 24.

Штатное число въ батареинной батарее по военному составу: штабъ и оберъ-офицеровъ 7, строевыхъ нижнихъ чиновъ 279, артиллерійскихъ и строевыхъ лошадей 196.

Кромѣ того, при быстромъ передвиженіи необходимо имѣть при себѣ: денежный ящикъ 1, телѣгъ провіантскихъ 2, для возки больныхъ 1, подъемныхъ лошадей 11 и изъ числа нестроевыхъ нижнихъ чиновъ и деньщиковъ 21.

(2) Вагоновъ: II и III классовъ или товарныхъ 7, для лошадей 27, платформъ 18.

(3) По штату военного времени, въ пѣшей легкой батарее положено: орудій 8, ящиковъ 16, штабъ и оберъ-офицеровъ 7, строевыхъ нижнихъ чиновъ 216, артиллерійскихъ и строевыхъ лошадей 142, нестроевыхъ нижнихъ чиновъ 21, денежный ящикъ 1, телѣгъ: провіантскихъ 2, для возки больныхъ 1, подъемныхъ лошадей 11.

(4) По штату военного времени положено: штабъ и оберъ-офицеровъ 7, строевыхъ нижнихъ чиновъ 354, артиллерійскихъ и строевыхъ лошадей 387, орудій 8, ящиковъ 24.

При передвиженіи необходимо имѣть при себѣ: нестроевыхъ нижнихъ чиновъ и деньщиковъ 21, денежный ящикъ 1, телѣгъ: провіантскихъ 2, для возки больныхъ 1, подъемныхъ лошадей 11.

(5) Вагоновъ II и III классовъ или товарныхъ 8, для лошадей 50, для платформъ 18.

вагоновъ съ артилеріею слѣдующій: за локомотивомъ платформы съ батарейнымъ обозомъ, потомъ вагоны съ лошадьми подъемными подъ обозъ, далѣе вагоны съ верховыми лошадьми, вагоны съ упряжными артилерійскими лошадьми, вагонъ для нижнихъ чиновъ и наконецъ платформы съ установленными орудіями и ящиками (*).

Начальникъ дивизіи со своимъ штабомъ можетъ помѣститься въ томъ изъ поѣздовъ, въ которомъ онъ найдетъ это болѣе удобнымъ; при чемъ дается о томъ знать заблаговременно: въ такомъ случаѣ къ поѣзду прибавляется одинъ вагонъ для начальника дивизіи съ штабомъ, а другой для верховыхъ лошадей. Экипажъ же начальника дивизіи и обозъ дивизионнаго штаба помѣщаются на особыхъ платформахъ, которыя вмѣстѣ съ вагонами для подъемныхъ лошадей присоединяются къ одному изъ поѣздовъ съ артилеріею.

Такимъ же порядкомъ и корпусный командиръ опредѣляетъ, при какомъ изъ поѣздовъ онъ можетъ ѣхать.

Саперный баталіонъ, имѣющійся при перевозимомъ корпусѣ, распредѣляется отдѣленіями на 24 артилерійскихъ поѣздахъ съ тѣмъ, чтобы какъ при нагрузкѣ, такъ и при разгрузкѣ и въ особенности въ случаѣ столкновенія или другой задержки помогать артилеристамъ. Баталіонный штабъ сапернаго баталіона съ обозомъ и подъемными лошадьми распредѣляется въ десяти вагонахъ и платформахъ, которые прибавляются къ поѣзду одной изъ легкихъ батарей.

Руководствуясь вышеизложеннымъ, мы можемъ опредѣлить, что для перевозки дивизіи пѣхоты требуется 13 поѣздовъ, въ составъ котораго войдутъ: вагоновъ II класса 13, вагоновъ III класса 273, вагоновъ для лошадей 61, платформъ 31.

Для перевозки дивизіи кавалеріи требуется 24 поѣзда, при

(*) При всѣхъ этихъ расчетахъ мы полагаемъ, что въ каждый вагонъ будутъ помѣщены 50 человекъ нижнихъ чиновъ, 6 верховыхъ или артилерійскихъ упряжныхъ лошадей и 8 подъемныхъ лошадей; на платформу же устанавливаются два орудія, два ящика или двѣ тележки. Во время послѣдняго польскаго маташа, усаживались такимъ образомъ войска на подвижномъ составѣ варшавско-вѣнской и варшавско-бромбергской желѣзныхъ дорогъ. Во вновь изданныхъ военнымъ министерствомъ правилахъ полагается размѣщать по четыре и по шести орудій или зарядныхъ ящиковъ на платформахъ Николаевской желѣзной дороги. Во всякомъ случаѣ, необходимо имѣть точныя свѣдѣнія о размѣрахъ платформъ различныхъ линій существующихъ въ имперіи желѣзныхъ дорогъ. Всѣ эти расчеты должны быть сдѣланы заблаговременно, что въ особенности важно, ежели придется употребить на одной изъ линій подвижной составъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ.

слѣдующемъ составѣ: вагоновъ II класса 24, вагоновъ III класса или товарныхъ 96, вагоновъ для лошадей 504, платформъ 21.

Для перевозки пѣшей артилерійской бригады требуется шесть поѣздовъ, составъ которыхъ слѣдующій: вагоновъ II класса 6, вагоновъ III класса или товарныхъ 15, вагоновъ для лошадей 73, платформъ 50.

Для перевозки конно-артилерійской бригады требуется шесть поѣздовъ, въ составъ которыхъ войдутъ: вагоновъ II класса 6, вагоновъ III класса или товарныхъ 12, вагоновъ для лошадей 94, платформъ 36.

Для перевозки же трехъ дивизій пѣхоты и дивизіи кавалеріи съ ихъ артилерією потребуются 87 отдѣльныхъ поѣздовъ, въ составъ которыхъ войдутъ: вагоновъ II класса 87, вагоновъ III класса или товарныхъ 972, вагоновъ для лошадей 1,000, платформъ 311.

Относительно локомотивовъ для 87 поѣздовъ необходимо руководствоваться тѣмъ расчетомъ, что локомотивъ не можетъ идти болѣе 250 верстъ безъ чистки, а потому при разстояніи отъ Варшавы до Ковно, 474 версты, придется изъ 204 локомотивовъ, имѣя смѣну на половинѣ дороги, отдѣлить 174 локомотива. Кромѣ того, на каждую изъ восемнадцати станцій между Варшавою и Ковно необходимо поставить по одному локомотиву для поданія помощи въ случаѣ какого-нибудь несчастія. Надо еще замѣтить, что локомотивы, по возможности, слѣдуетъ употреблять на тѣхъ участкахъ, на которыхъ они обыкновенно ѣздятъ, такъ какъ машинисты ихъ знаютъ путь, по которому имъ придется везти поѣздъ.

Такимъ образомъ все передвиженіе названныхъ частей войскъ отъ Варшавы до Ковно, 474 версты, окончится въ $39\frac{3}{4}$ часа, считая, что поѣзды будутъ идти на разстояніи четверти часа другъ отъ друга, со скоростью 25 верстъ въ часъ.

Окончивъ расчеты, доказывающіе возможность поднять разомъ весьма значительное количество войскъ, мы перейдемъ къ одному изъ самыхъ главныхъ, по нашему крайнему разумѣнію, предметовъ, именно къ приспособленіямъ для нагрузки и выгрузки. Оно должно заключаться въ *зблавоременномъ приотовленіи для каждою изъ вагоновъ, предназначаемыхъ для лошадей, и для каждой изъ платформъ, на которой устанавливаются орудія или повозки, особыхъ подвижныхъ деревянныхъ мостъ*

ковъ, которые, во время движенія, должны быть забираемы каждаымъ вагономъ или платформой.

Въ крытыхъ вагонахъ для лошадей подвижные мостки утверждаются особыми пазами вдоль стѣнъ, а на открытыхъ вагонахъ они утверждаются между колесами повозокъ. *Мостки необходимы для того, чтобы имѣть возможность накружать прямо съ земли, не подвозя къ постояннымъ платформамъ, какъ это обыкновенно дѣлается при накружкѣ тяжестей.*

Нужно чрезвычайно много времени и большаго искусства со стороны начальника движенія желѣзной дороги или начальника станціи, для того, чтобы установить поѣзды близъ платформы, а потомъ постепенно подвозить ихъ, перемѣняя часто три или четыре раза путь къ платформѣ. Кромѣ того, большія платформы, на которыхъ нагрузка и выгрузка могутъ производиться нѣсколькими вагонами разомъ, находятся лишь на значительныхъ станціяхъ; на остальныхъ нагрузка и выгрузка совершаются при помощи весьма сложнаго поворотнаго механизма, и только однимъ вагономъ заразъ. При системѣ подвижныхъ мостковъ, всѣ эти неудобства устраняются, и нагрузку можно производить прямо съ земли, на всякомъ почти мѣстѣ, устанавливая только поѣзды такимъ образомъ, чтобы тѣ, которые предназначены для кавалеріи и артилеріи, были поставлены въ такихъ мѣстахъ, гдѣ къ нимъ удобнѣе подойти.

Подобное приспособленіе важно еще и въ томъ отношеніи, что, въ случаѣ внезапной порчи дороги, появленія непріятеля и т. п., войска, не исключая артилеріи и кавалеріи, могутъ быть удобно высажены почти на каждомъ данномъ пунктѣ. Мостки должны быть различной степени прочности, смотря по тому, предназначаются ли они для нагрузки кавалеріи, или для нагрузки артилеріи.

Во время послѣдняго польскаго возстанія, на варшавско-вѣнской желѣзной дорогѣ было изготовлено 100 подобныхъ мостковъ, и при помощи этого приспособленія отрядъ изъ двухъ ротъ пѣхоты, полусотни казаковъ и двухъ орудій сажался въ четверть часа.

Мостки должны быть заготовлены непременно на всѣ платформы и вагоны, предназначаемые для лошадей и тяжестей. Это не составитъ впрочемъ значительной издержки, такъ какъ во время послѣдняго польскаго возстанія они обошлись обществу варшавско-вѣнской желѣзной дороги по 10 рублей каждый

Для пѣхоты необходимо приготовить въ тѣхъ вагонахъ, гдѣ не имѣется скамеекъ, доски, которыя утверждаются простыми подпорами въ вагонѣ, и составляются такимъ образомъ поперечныя лавки. Въ тѣхъ же товарныхъ вагонахъ, въ которыхъ предполагается перевозить лошадей, но которыя не были предварительно приготовлены для перевозки скота, необходимо приколотить гвозди, за которые могутъ быть привязаны недоузки. Части войскъ, которыя перевозятся по желѣзной дорогѣ, должны приносить съ собою на станцію подпорки, гвозди и веревки, для утвержденія на платформахъ орудій, лафетовъ, ящиковъ и другихъ повозокъ.

Обученіе и расчетъ войскъ для нарузки и вырузки.

Успѣхъ передвиженія войскъ по желѣзнымъ дорогамъ весьма много зависитъ отъ умѣнья войскъ пользоваться ими, какъ перевозочнымъ средствомъ, и отъ предварительнаго точнаго расчета передвигаемыхъ частей.

Мы уже выше имѣли случай замѣтить, какъ велика разница между количествомъ времени, необходимымъ для посадки эскадрона кавалеріи или батареи, которымъ уже случилось двигаться по желѣзнымъ дорогамъ, и тѣмъ временемъ, какое употребляютъ тѣ же части, садясь въ вагоны въ первый разъ.

Составителю статьи самому случилось присутствовать при нарузкахъ пѣхотныхъ частей, продолжавшихся до двухъ часовъ и даже болѣе. Въ особенности отправление войскъ задерживается при невѣрномъ сообщеніи военнымъ начальствомъ свѣдѣній о числѣ отправленныхъ войскъ, когда, вслѣдствіе этого, приходится прибавлять вагоны уже по прибытіи войскъ на станцію желѣзной дороги.

Само собою разумѣется, что подобныя задержки тѣмъ важнѣе, чѣмъ значительнѣе число передвигаемыхъ войскъ, и до устранения самой возможности ихъ нельзя и думать объ отступленіи по желѣзной дорогѣ войскъ тѣми массами, какими они употребляются на театрахъ войны въ настоящее время.

О затрудненіяхъ, съ какими приходится бороться въ подобномъ случаѣ, можно судить по одной изъ корреспонденцій „Русскаго Инвалида“ изъ Австріи, въ которой очевидецъ, какъ видно, невоенный, описываетъ страшную неурядицу, при отступленіи по желѣзной дорогѣ австрійскихъ войскъ изъ Ольмюца въ Вѣну. Подобный безпорядокъ будетъ существовать

постоянно, пока не будутъ опредѣлены точныя правила для посадки и выгрузки войскъ и пока послѣднія не будутъ этому обучены.

Въ особенности это важно для кавалеріи и артилеріи, а потому для того, чтобы имѣть возможность производить обученіе войскъ нагрузкѣ и выгрузкѣ въ мѣстахъ расположенія кавалерійскихъ полковъ и батарей, должны быть введены мостки, по которымъ лошади приучались бы входить въ ящики, изображающіе изъ себя вагоны. Подобное приспособленіе необходимо потому, что многія лошади боятся входить со свѣта въ темный вагонъ, и вслѣдствіе того иногда одна пугливая лошадь задерживала на полчаса отправленіе цѣлаго поѣзда.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, для успѣха дѣла, необходимо требовать, чтобы, при передвиженіяхъ по желѣзнымъ дорогамъ и въ мирное время, войска и чиновники, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, слѣдовали въ точности инструкціи на этотъ предметъ. При перевозкѣ же въ мирное время болѣе значительныхъ частей, напримѣръ, дивизіи или даже бригады, необходимо въ точности соблюдать всѣ правила, требуемыя при передвиженіи значительныхъ массъ войскъ въ военное время.

Кромѣ того, по нашему крайнему разумѣнію, совершенно необходимо, чтобы независимо главнаго комитета, на обязанности котораго должно лежать собираніе всѣхъ тѣхъ свѣдѣній, о которыхъ сказано выше, для каждой изъ линій былъ назначенъ одинъ офицеръ, который обязанъ находиться въ постоянныхъ сношеніяхъ съ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ. Къ нему должны обращаться всѣ части войскъ (не отдѣльныя команды), отправляемыя по желѣзной дорогѣ. Этотъ офицеръ обязанъ наблюдать за тѣмъ, чтобы всѣ отправленія частей войскъ непременно производились по правиламъ, изложеннымъ въ инструкціи.

При отправленіи значительной массы войскъ, отъ каждой части командирится особый офицеръ, которому передаются свѣдѣнія о величинѣ и количествѣ вагоновъ, о томъ, какъ, гдѣ и на сколькихъ именно пунктахъ можетъ быть произведена нагрузка обога и лошадей, дабы, согласно съ этими данными, произвести предварительные расчеты людей и лошадей и назначить нужное число рабочихъ.

Расчетъ и порядокъ посадки войскъ каждаго рода оружія слѣдовало бы производить такимъ образомъ:

1) *Пьяота*. Для того, чтобы дать людямъ возможность при-

готовиться къ посадкѣ въ вагоны, передвигаемыя по желѣзнымъ дорогамъ части пѣхоты, т. е. баталіонъ или два баталіона, или, наконецъ, баталіонъ со всѣми тремя стрѣлковыми ротами полка и со своими обозами, должны быть приводимы на станцію за полчаса до заранѣе опредѣленнаго времени отправленія поѣздовъ.

За четверть часа, люди вытягиваются вдоль приготовленнаго поѣзда, при чемъ нижніе чины помѣщаются противъ вагоновъ, обозъ противъ платформъ, выпряженныя подъемныя лошади противъ предназначенныхъ для перевозки ихъ вагоновъ. У платформъ и у вагоновъ для лошадей должны быть спущены подвижныя мостки и къ повозкамъ назначено достаточное число рабочихъ отъ ближайшаго взвода; ружья и ранцы, вмѣстѣ съ прочимъ снаряженіемъ, рабочіе должны передавать оставшимся во фронтѣ. По данному сигналу, люди входятъ въ назначенные для нихъ вагоны, при чемъ для каждаго вагона назначается старшій унтеръ-офицеръ, на котораго возлагается наблюденіе за тѣмъ, чтобы всѣ люди были на своихъ мѣстахъ; эти унтеръ-офицеры, сосчитавъ своихъ людей, входятъ въ вагоны послѣдними. Ротные командиры обходятъ свои роты и, принявъ рапорты отъ унтеръ-офицеровъ, въ свою очередь доносятъ о томъ, что люди на своихъ мѣстахъ, командующему частію. Наблюденіе за нагрузкой лошадей и обоза поручается двумъ субалтернъ-офицерамъ, которые, по окончаніи возложеннаго на нихъ порученія, тоже рапортуютъ командующему отправляемою частію. Затѣмъ дается второй сигналъ, по которому садятся офицеры, и вслѣдъ за нимъ третій, по которому трогается поѣздъ.

Старшій кондукторъ, во все время движенія поѣзда, обязанъ находиться въ офицерскомъ вагонѣ, какъ для полученія призываній, такъ и для сообщенія надлежащихъ свѣдѣній.

Вмѣстѣ съ тѣмъ должно быть принято за правило, что, при остановкѣ на промежуточныхъ станціяхъ, люди могутъ выходить только по сигналу барабанщика или горниста, и затѣмъ по сигналу жѣ немедленно входятъ въ вагоны, подъ наблюденіемъ своихъ старшихъ унтеръ-офицеровъ.

2) *Кавалерія*. Предварительныя распоряженія при нагрузкѣ кавалеріи тѣ же, что и при посадкѣ пѣхоты. За четверть часа до отправленія поѣзда, люди становятся развернутымъ строемъ, съ лошадьми, передъ назначенными для послѣднихъ вагонами;

работіе же къ повозкамъ наряжаются отъ имѣющейсѣ при эскадронѣ пѣшей команды.

Потомъ, по сигналу, лошади, подѣ наблюдениемъ взводныхъ командировъ, вводятся въ вагоны; въ каждомъ вагонѣ остаются по *два* изъ числа самыхъ опытныхъ нижнихъ чиновъ, остальные же садятся въ имѣющіеся при поѣздѣ вагоны 3-го класса или товарные, приспособленные для перевозки. Офицеры, убѣдившись, что все порученное имъ въ точности исполнено, рапортуютъ объ этомъ командующему частію, и затѣмъ, по второму звонку, садятся въ вагонъ, а по третьему поѣздъ трогается.

Все остальное исполняется какъ и въ пѣхотѣ.

Разнуздываніе лошадей дозволяется не прежде, какъ по отходѣ поѣзда со станціи и когда лошади достаточно успокоятся. На предпоследней станціи до мѣста разрузки, командующій частію приказываетъ взнуздывать лошадей и убрать недоѣденный ими фуражъ; нижніе же чины приготавливаются къ выходу изъ вагоновъ.

При перевозкѣ значительнаго числа кавалеріи, лошади въ вагонахъ не развьючиваются, а только облегчаются подруги.

3) *Артиллерія*. Передвигаемыя части артиллеріи должны прибывать на станціи за три-четверти часа до предварительно назначеннаго времени отправленія поѣзда. За полчаса до отхода поѣзда, части эти вытягиваются развернутымъ строемъ, при чемъ лошади помѣщаются передъ назначенными для нихъ вагонами, а орудія, зарядные ящики и обозъ—противъ платформъ. Какъ орудія, такъ и повозки вообще должны, по возможности, ближе подвозиться къ мосткамъ.

По сигналу, вводятъ въ вагоны лошадей, ввозятъ на платформы орудія, зарядные ящики и обозъ на рукахъ, и, наконецъ, люди садятся сами; при этомъ оставляется по два человѣка въ каждомъ изъ вагоновъ съ лошадьми и по одному на платформахъ.

Все остальное исполняется какъ въ пѣхотѣ и въ кавалеріи.

При зарядныхъ ящикахъ должны быть на каждой платформѣ ведро съ водою и швабра или пучокъ соломы, для тушенія залетающихъ на платформу искръ. Кроме того, въ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ артиллерійскихъ частяхъ долженъ быть установленъ условный сигналъ, которымъ люди, находя-

шпеса при зарядныхъ ящикахъ, требуютъ, въ чрезвычайныхъ случаяхъ, остановки поѣзда.

При подобномъ порядкѣ нагрузки и выгрузки, достаточно было бы четверти часа для посадки пѣхоты и кавалеріи и полу-часа для нагрузки артилеріи.

Такимъ образомъ, поѣзды могли бы быть отправляемы каждую четверть часа, какъ это разрѣшается существующими для желѣзныхъ дорогъ постановленіями.

Въ избѣжаніе же значительнаго скопленія войскъ на пунктахъ отправленія, предварительно должна быть составлена диспозиція, которая бы съ точностію опредѣляла время прибытія отдѣльныхъ частей и направленіе, по которому эти части должны подходить къ поѣздамъ. При отправленіи поѣздовъ необходимо соблюдать, чтобы части отправлялись въ извѣстномъ порядкѣ, отнюдь не перемѣшивая полковъ между собою, чтобы поѣзды съ артилеріею отправлялись между цѣлыми полками, и вообще, чтобы соблюдались по возможности, относительно порядка передвиженія, правила, предписанныя для походныхъ движеній. Въ случаѣ же, если какая-либо часть не прибудетъ точно на станцію желѣзной дороги въ минуту отправленія, она уже пропускаетъ свою очередь и отправляется послѣ всѣхъ остальныхъ.

Разгрузку точно также слѣдуетъ совершать по предварительно составленной диспозиціи и подъ наблюденіемъ особаго офицера, которому это дѣло поручается; части выходятъ одновременно изъ всѣхъ вагоновъ только по сигналу, по которому опускаются мостики въ вагонахъ для лошадей, а въ платформахъ для тяжестей, при чемъ рабочіе отъ ближайшихъ взводовъ должны быть собраны къ платформамъ для выгрузки. По выходѣ изъ вагоновъ, часть отнюдь не составляетъ ружей на самомъ мѣстѣ выгрузки, но немедленно отходитъ или на бивуакъ, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ станціи, или въ какое-либо другое мѣсто, для нея предназначенное.

Это въ особенности важно соблюдать при перевозкѣ значительнаго количества войскъ, когда скопленіе людей на станціи можетъ задержать выгрузку вновь подходящихъ вагоновъ.

Поѣзды останавливаются для разгрузки или на имѣющихся при станціяхъ двойныхъ, тройныхъ или четверныхъ путяхъ, или прямо на линіи, при чемъ вагоны съ кавалеріею и артилеріею слѣдуетъ стараться останавливать въ мѣстахъ, болѣе

удобныхъ для установки мостковъ; въ крайнихъ же случаяхъ саперы могутъ немедленно исправить спускъ для артилеріи.

Всѣ вышеозначенные расчеты при отправленіи были составлены на томъ основаніи, что люди во все время пути не будутъ довольствоваться горячею пищею. Само собою разумѣется, что части придуть къ своему назначенію въ гораздо лучшемъ гигиеническомъ состояніи, ежели, какъ это было устроено у прусаковъ, на такъ называемыхъ этапныхъ пунктахъ будетъ приготовлена горячая пища или мѣстными войсками, или особо посланными для сего впередъ командами. Въ этомъ случаѣ поѣздъ задерживается на часъ времени въ томъ мѣстѣ, гдѣ приготовлена горячая пища. Такимъ образомъ, все движеніе кончится часомъ или двумя позже, смотря по тому, будетъ ли даваться войскамъ горячая пища разъ, или два раза въ день. Въ высшей степени важно также, чтобы на всѣхъ промежуточныхъ станціяхъ были приготовлены кадки съ водою и при нихъ, по меньшей мѣрѣ, штукъ 25 жестяныхъ ковшиковъ. Пруссаки приняли эту предосторожность во время передвиженія значительныхъ массъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ передъ послѣднею кампаніею, между тѣмъ какъ одинъ изъ нашихъ врачей, въ „Медицинскомъ Журналѣ“ описывая передвиженіе 10-й пѣхотной дивизіи изъ Петербурга въ Варшаву по желѣзной дорогѣ, замѣчаетъ, что именно было нѣсколько заболѣвшихъ оттого, что люди, мучимые жаждою, не могли напиться по недостатку ковшей, хотя вода и была приготовлена на многихъ станціяхъ.

Надо замѣтить, что, при подобномъ значительномъ передвиженіи войскъ, въ особенности если оно продолжается болѣе двѣнадцати часовъ, крайне утомляются чиновники управленія желѣзныхъ дорогъ и тѣ сторожа, которые приставлены къ стрѣлкѣ для перевода поѣзда съ одного пути на другой. Въ подобномъ случаѣ можно, какъ то и сдѣлали пруссаки во время послѣдней кампаніи, назначить расторопныхъ унтеръ-офицеровъ въ помощь начальникамъ станцій, а ловкихъ рядовыхъ подчастками къ сторожамъ, приставленнымъ къ вышеупомянутымъ стрѣлкамъ. Само собою разумѣется, что и въ этомъ случаѣ нужно воспользоваться, если возможно, нижними чинами, которые, бывши въ отпуску, находились на службѣ при желѣзныхъ дорогахъ.

Хотя изъ вышеозначенныхъ цифръ положительно видно, что

перевозка столь значительной массы войскъ совершенно возможна, но, нѣтъ сомнѣнія, она представляетъ весьма много трудностей и требуетъ необыкновенной точности и знанія своего дѣла, какъ со стороны чиновниковъ управленія желѣзныхъ дорогъ, такъ и со стороны войскъ; а потому все это возможно только при весьма тщательномъ и совмѣстномъ обученіи чиновниковъ желѣзныхъ дорогъ и войскъ. Мы приводимъ здѣсь весьма типическое выраженіе, слышанное нами отъ одного изъ самыхъ извѣстныхъ спеціалистовъ по дѣлу управленія желѣзными дорогами въ Пруссіи: „Preussen hat 8 oder 10 Jahren die Eisenbahn-Beamten mit dem Militär zusammen eingeübt. (Т. е. *„Пруссія восемь или десять лѣтъ обучала чиновниковъ желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ съ войсками“.*)

Возможность быстро сосредоточивать значительныя массы войскъ на каждомъ угрожаемомъ пунктѣ, или передъ самымъ началомъ приведенія въ исполненіе задуманнаго плана кампаніи, имѣетъ важное значеніе особенно для насъ, при громадномъ протяженіи границъ нашего отечества.

Выше было сказано, что желѣзныя дороги получаютъ особую важность при значительной длинѣ линіи. Если наши войска будутъ умѣть пользоваться желѣзными дорогами, то смѣло можно сказать, что между Москвою, Петербургомъ и Варшавою нѣтъ больше разстояній. Главнокомандующій на Вислѣ можетъ разсчитывать, что дивизіи, собранныя подъ Москвою, въ случаѣ надобности, въ три или четыре дня подойдутъ къ генеральному сраженію, которое разными маневрами почти всегда можетъ быть отклонено до полученія ожидаемаго подкрѣпленія. Надо замѣтить, что при вѣтви, соединяющей петербурго-московскую съ с.-петербурго-варшавскою желѣзною дорогою, Петербургъ и догадываться не будетъ о провозѣ войскъ изъ Москвы, какъ это было съ Бреславлемъ во время перевозки гвардейскаго корпуса изъ Берлина въ Силезію на границу Вогеміи.

Огромныя линіи желѣзныхъ дорогъ, въ тѣхъ размѣрахъ, въ какихъ онѣ существуютъ у насъ, въ Россіи, даютъ еще и то громадное превосходство, что, имѣя весьма значительный подвижной составъ, онѣ разомъ могутъ поднять весьма большее число войскъ: такъ мы видѣли, что подвижной составъ петербурго-варшавской желѣзной дороги можетъ разомъ поднять три

дивизіи пѣхоты и одну дивизію кавалеріи съ ихъ артилеріей, между тѣмъ какъ для перевозки гвардейскаго корпуса изъ Берлина на границу Богеміи прусское правительство принуждено было собрать подвижной составъ шести различныхъ линій.

Оборона Севастополя, изумившая свѣтъ рядомъ геройскихъ подвиговъ со стороны русскихъ войскъ, конечно, кончилась бы иначе, ежели бы войска, которыя постоянно подходили на подрѣзание крымской арміи, можно было перевозить по желѣзнымъ дорогамъ, тогда какъ, вслѣдствіе огромныхъ переходовъ въ самое дурное время года, они, такъ сказать, таяли дорогой отъ болѣзней и утомительныхъ длинныхъ походовъ. Мы не можемъ позабыть, что двѣ дивизіи гренадеровъ, выступившія изъ сѣверо-западнаго края силою въ 30,000 человекъ, считали въ своихъ рядахъ подъ Евпаторією не болѣе 8,000, не участвовавъ передъ тѣмъ ни въ одной стычкѣ.

Послѣднія реформы военнаго министерства имѣютъ главною цѣлю содержать въ мирное время только многочисленныя и хорошо приготовленныя кадры, съ тѣмъ, чтобы, при приведеніи арміи на военное положеніе, быстро пополнить ихъ безсрочными и временно-отпускными солдатами, достаточно приготовленными для военнаго дѣла. Такимъ образомъ, всѣ 56 дивизій русской арміи должны быть дѣйствительно боевыми частями, готовыми немедленно выступить въ походъ, а не тѣми всемерными полками разныхъ наименованій (резервныхъ и запасныхъ), которые, при прежней нашей организаціи, существовали только на бумагѣ, такъ что въ послѣднюю кампанію мы ни на одномъ изъ театровъ войны не могли собрать 150,000 человекъ. Затѣмъ резервные баталіоны будутъ готовить резервы для пополненія убыли въ дѣйствующихъ войскахъ, а укомплектованныя по военному времени мѣстныя войска освободятъ совершенно боевыя наши силы отъ внутренней службы.

Но до какой степени увеличатся наши боевыя силы, если для 56 дивизій, составленныхъ изъ хорошихъ кадровъ и старыхъ солдатъ, вслѣдствіе умѣнья употреблять желѣзныя дороги, разстоянія уничтожатся? Смѣло можемъ сказать, что всѣ соединенныя державы западной Европы не будутъ въ состояніи выставить арміи, способной угрожать предѣламъ нашего отечества.

Кромѣ того, увѣренность, что войска могутъ быть быстро передвинуты, дастъ возможность располагать ихъ главнымъ образомъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ обходится дешевле содержаніе.

Такъ, вмѣсто того, чтобы имѣть постоянныя пять кавалерійскихъ дивизій въ сѣверной и западной Россіи, можно ихъ сосредоточить всё въ южномъ краѣ, гдѣ содержаніе, навѣрное, стоило бы въ три раза дешевле.

М. АННЕНКОВЪ.
