

О ВОЕННОМЪ ЗНАЧЕНИИ ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГЪ.¹⁾

Статья эта интересна тѣмъ, что даетъ краткія историческія справки о той роли, какую играли желѣзныя дороги въ войнахъ второй половины XIX и началѣ XX столѣтія. Мы знакомимъ съ нею читателей въ извлечениі.

Первая желѣзная дорога была построена между Ливерпулемъ и Манчестеромъ въ 1830 г. Но сначала, ни въ обществѣ, ни въ военныхъ кругахъ не придавали новому средству сообщенія значенія съ военной точки зрѣнія. Однако, для отдельныхъ лицъ оно стало сразу яснымъ. Такъ, въ 1832 г. французскій ген. Ламаркъ высказалъ мысль, что «желѣзныя дороги внесутъ такое же преобразованіе въ военное искусство, какъ въ свое время изобрѣтеніе пороха».

Совершенно правильно оцѣнилъ значеніе желѣзныхъ дорогъ съ военной точки зрѣнія и фельдм. гр. Радецкій, высказавшій свой взглядъ на нихъ въ 1839 г., по поводу проектированной линіи Венеція—Миланъ. Съ другой стороны, французскій маршалъ Вейллангъ, спрошенный лѣтъ 8 позднѣе о предполагаемомъ направлении желѣзодорожной линіи черезъ крѣпость, нашелъ, что «безразлично, обойдетъ ли дорога крѣпость справа или слѣва, ибо же-

¹⁾ «Über die militärische Bedeutung und Verwertung der Eisenbahnen», von Hptm. d. Inf. bksps. Franz Schubert, Streifblatt's militärische Zeitschrift, июнь 1916 г.

желѣзныя дороги не представляютъ никакого интереса въ военномъ отношеніи».

Ни въ итальянскій походъ въ 1848 г., ни въ венгерскую кампанию 1849 г. желѣзныя дороги не играли никакой роли, по той причинѣ, что ихъ не было вблизи театра военныхъ дѣйствій.

Въ первый разъ военное значеніе желѣзныхъ путей вырисовывается въ 1850 г., во время прусско-австрійского конфликта. Въ теченіе 26-ти дней изъ Вѣны и изъ Венгрии было перевезено по желѣзнымъ дорогамъ къ сѣверной границѣ 75.000 человѣкъ, 8.000 лошадей, 1.800 повозокъ и орудій. Ежедневно по сѣверной дорогѣ отправлялось 6—7 поѣздовъ. Однако, этотъ опытъ оказался не въ пользу рельсовой колеи, ибо и походнымъ порядкомъ, при дневномъ переходѣ въ 15—20 км., войска достигли бы мѣста назначения въ то же самое время. Кромѣ того и движеніе поѣздовъ происходило какъ обыкновенныхъ пассажирскихъ, отъ одной станціи къ другой по телеграфному разрѣшенію.

Словомъ, первый опытъ ничему не научилъ и въ 1853 году австрійцы перевезли свои войска въ лагерь подъ Ольмюцемъ совершенно также, какъ три года назадъ.

Въ 1854 г. австрійская армія была сконцентрирована въ Галиціи и Семиградіи (по случаю Восточной войны) походнымъ порядкомъ, изъ-за недостаточнаго развитія желѣзнодорожной сѣти.

Когда наступили события 1859 г., ни государство, ни желѣзныя дороги не были подготовлены къ массовой перевозкѣ войскъ со своимъ грузомъ. Что касается дорогъ, то это и понятно, потому что большинство ихъ принадлежало французскимъ обществамъ, въ задачу которыхъ не входила подготовка рельсовой сѣти въ военномъ отношеніи. Несмотря на это, желѣзныя дороги показали большую провозспособность. Такъ, южная дорога работала полнымъ графикомъ, сохранивъ и коммерческое движеніе.

Однако, отсутствіе подготовки, неправильная оценка подъемной способности подвижного состава и слабое оборудование линіи привели къ тому, что перегруженные въ Вѣнѣ поѣзда приходилось въ Земмерингѣ раздѣлять на 3—4 части. Это сейчасъ же отразилось на графикѣ, вызвало запозданіе перевозокъ, переполненіе вокзаловъ и пр.; такъ что въ теченіе первыхъ недѣль удалось отправлять по 6 поѣздовъ въ сутки и лишь позднѣе цифра эта была повышенна до 12.

Перевозка отъ Вѣны до Набресина (около 240 верстъ) 20.000 человѣкъ, 5.500 лошадей, 300 орудій и повозокъ потребовала 14 дней; 1-й армейскій корпусъ, въ составѣ 37.000 человѣкъ, 10.000 лошадей, 1.200 орудій и повозокъ изъ Богеміи черезъ Саксонію, Баварію и Тироль былъ доставленъ къ Веронѣ на 31-й день; отсюда, впрочемъ, слѣдуетъ исключить 3 дня марша отъ Инсбрука до Базена, не связанныхъ между собою рельсовымъ путемъ.

Напротивъ, во Франціи было въ мирное время кое-что сдѣлано по подготовкѣ воинскихъ перевозокъ. Поэтому, въ концѣ апрѣля 1859 г. ежедневный транспортъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ достигалъ 7.500 человѣкъ и 450 лошадей.

Въ эту кампанию рельсовая колея была впервые использована для передвиженія войскъ на полѣ сраженія. Такъ, съ 27-го на 28-е іюня пѣхота 3-го французскаго корпуса (22.000 человѣкъ) была перевезена съ праваго фланга у Понте-Курона на лѣвый къ Казале, удаленному на 60 км. Затѣмъ, въ эту же войну были случаи порчи желѣзныхъ дорогъ.

Начиная съ 1859 г. примѣненіе желѣзныхъ дорогъ, какъ средства перевозки войскъ и грузовъ, обращаетъ на себя серьезное вниманіе всѣхъ военныхъ государствъ. Въ Австро-Венгрии и, особенно, Пруссіи издается цѣлый рядъ инструкцій и наставлений для пользованія дорогами въ военное время. Только во Франціи этотъ вопросъ остается почти въ прежнемъ положеніи.

Кампания 1864 г. противъ Даніи дала возможность Пруссіи проверить работу мирнаго времени. Безъ всякой задержки въ движении, прусскими желѣзными дорогами было подвезено къ Эйдеру 26.000 человѣкъ, 4.800 лошадей и 50 орудій австрійскихъ и своихъ 32.000 человѣкъ съ 12.000 лошадей и 100 орудіями.

Въ войну 1866 г. желѣзными дорогами широко пользуются обѣ стороны. Тщательная подготовка мирнаго времени особенно сказалась въ Пруссіи, потому что начертаніе въ планѣ ея желѣзно-дорожной сѣти вполнѣ отвѣчало стратегическимъ требованіямъ чего нельзя сказать обѣ Австріи.

Дѣйствительно, Тироль съ центромъ государства связанъ только черезъ Баварію; Инсбрукъ съ Позеномъ не соединенъ колеей. На сѣверѣ ведетъ лишь одна линія, почти сплошь одноколейная и, начиная съ Ольмюца, очень малой пропускной способности. Въ Галицію ведетъ тоже одна желѣзная дорога (Одербергъ — Краковъ),

настолько выдвинутая впередъ, что она попала въ руки противника въ началѣ кампаніи. Наконецъ, Семиградіе совершенно не связано стальной колеей съ внутренностью страны.

Несмотря на это, южная австрійская армія была перевезена въ 19 дней, а съверная почти такого же состава (200.000 человѣкъ, 29.000 лошадей, 4.500 орудій и повозокъ)—въ 20 дней. Съверная дорога, въ которую вливались почти всѣ другіе пути, пропускала въ сутки, въ среднемъ, 23 пары поѣздовъ.

Пруссія имѣла преимущество въ числѣ желѣзнодорожныхъ линій, и это компенсировало выгому болѣе ранней (на 6 недѣль) австрійской мобилизациі. Въ общемъ, въ теченіе 19-ти дней пруссаки перевезли 197.000 человѣкъ, 5.500 лошадей, 5.300 орудій и повозокъ.

Въ эту же кампанію желѣзнодорожная сѣть была впервые использована для переброски части арміи съ одного театра войны на другой. Такъ, послѣ пораженія у Кенигреца, въ теченіе 38 часовъ былъ погруженъ для перевозки къ Флорисдорфу и Лунденбургу, для защиты Вѣны, 10-й армейскій корпусъ (19.000 человѣкъ, 860 лош., 220 орудій и повозки) и, кромѣ того, 1.000 больныхъ и 2.000 трентинцевъ; затѣмъ 3-й и часть саксонскаго корпуса (40.000 человѣкъ, 4.100 лошадей, 700 орудій и повозки), 3.000 больныхъ и бѣженцевъ съ имуществомъ, большое количество запасовъ, подвижной составъ богемскихъ и саксонскихъ желѣзныхъ дорогъ—все это было доставлено изъ Ольмюца къ Вѣнѣ въ 3 $\frac{1}{2}$ дня. Надо замѣтить при этомъ, что дорога находилась подъ угрозой противника.

Еще замѣчательнѣй провозоспособность южной дороги, доставившей въ теченіе 18-ти дней 2 $\frac{1}{2}$ арм. корпуса южной арміи съ южного на съверный театръ войны, причемъ 4-му арм. корпусу отъ Базена на Иннсбрукъ пришлось идти походнымъ порядкомъ.

Часты были также случаи перевозки войскъ на полѣ сраженія; 23-го июня, напримѣръ, пѣхотную бригаду Скудьера перебросили по желѣзной дорогѣ изъ Ровиго къ Веронѣ для участія въ сраженіи подъ Кустоццей; разбросанныя прусскія части были сконцентрированы для боя у Лангезальца, нѣсколько баталіоновъ изъ Кракова отправлены на поле сраженія въ Освящимъ и т. д.

Но для обслуживания армій, т. е. для питанія ихъ продовольствиемъ, боевыми средствами, пополненіями, эвакуація больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ—все это оказалось не по силамъ желѣзнымъ дорогамъ обѣихъ сторонъ. Затѣмъ, въ движеніе вносились

путаница присильными распоряженіями различныхъ степеней начальниковъ, интендантовъ, поставщиковъ и пр. Словомъ, отсутствовала воинская организація движенія.

Для обслуживания желѣзныхъ дорогъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, Пруссіей, при объявлении войны было сформировано три полевыхъ желѣзнодорожныхъ отдѣленія, это были первые желѣзнодорожные войска; на ихъ обязанности лежало и возстановленіе разрушенныхъ линій.

Выдающаяся роль рельсовыхъ путей въ войну 1866 г. побудила всѣ военные государства подготовить еще въ мирное время все для эксплоатаціи желѣзнодорожной сѣти во время войны.

Особенно обильные плоды эта систематическая работа принесла Германіи въ кампанію 1870—71 гг. Но въ то же время она показала, какія высокія требованія предъявляются къ рельсовымъ путямъ со стороны все растущихъ армій, увеличивающейся скорости мобилизациі и сосредоточенія.

Нѣмцы обладали очень выгодной, въ стратегическомъ отношеніи, желѣзнодорожной сѣтью; къ границамъ подходило, по крайней мѣрѣ, 9 линій, а изъ съверныхъ прусскихъ провинцій къ нимъ вело 4 линіи. Пропускная способность дорогъ была повышена съ 1866 г. для одноколейныхъ съ 8 на 12, а для двухколейныхъ—съ 12 на 18 паръ поѣздовъ въ сутки.

Это позволило подвести къ линіи развертыванія съ 24-го іюля по 3-е августа 350.000 человѣкъ, 87.000 лошадей, 8.400 орудій и повозокъ. Такой результатъ тѣмъ болѣе замѣчательнъ, что на двухъ магистральахъ пришлось отнести назадъ станціи выгрузки, что, разумѣется, отразилось на выполненіи плана перевозки.

Въ теченіе всей этой кампаніи къ желѣзнымъ дорогамъ предъявлялись большія требованія. Надо было питать армію, пополнять людьми и снаряженіемъ, подвезти огромное количество осадныхъ средствъ, эвакуировать больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ. Кроме того, часто приходилось перебрасывать корпуса изъ одного пункта въ другой. При этомъ, пропускная способность дорогъ все же оставалась ограниченной, ибо многіе участки были одноколейными.

Съ возстановленіемъ и эксплоатаціей отнятыхъ французскихъ желѣзнодорожныхъ линій, организація полевого желѣзнодорожнаго управлія справилась не вполнѣ удачно. Это и понятно, если вспомнить, что 5 желѣзнодорожныхъ отдѣленій—4 прусскихъ и 1 баварское, должны были построить 78 большихъ искусственныхъ

сооруженій, возстановить много километровъ пути и, изъ собраннаго мѣстнаго (съ 26 различныхъ мѣстъ) персонала и подвижного состава, сформировать «рабочія комиссіи» для обслуживанія почти 4.000 км. французскихъ дорогъ.

Гораздо больше затрудненій пришлось преодолѣть французы. Тутъ, прежде всего, сказалось отсутствіе подготовки мирнаго времени и недостаточность перевозочныхъ средствъ. Результатъ: неправильность движенія, переполненіе вокзаловъ, нецѣльное использование подвижного состава и переутомленіе желѣзнодорожнаго персонала. Не было плана военной перевозки и не позаботились о своевременной доставкѣ вагоновъ, топлива и прочаго необходимаго матеріала. Съ объявлениемъ мобилизациіи очень много служащихъ было взято въ армію, поэтому недоставало и желѣзнодорожныхъ рабочихъ и агентовъ всѣхъ степеней.

И если, несмотря на всѣ эти тренія, удалось въ теченіе первыхъ 14-ти дней подвезти 200.000 человѣкъ, 30.000 лошадей, 4.000 орудій и повозокъ, а въ послѣдующія операции исправно обслуживать армію, то это слѣдуетъ объяснить: хорошо построеною желѣзнодорожною сѣтью, обиліемъ вообще подвижного состава и потребнаго матеріала, короткими разстояніями и, главное, отсутствіемъ бюрократической узкости у французскихъ желѣзнодорожныхъ чиновниковъ, исполнившихъ свой долгъ съ самоотверженіемъ.

Опять войны 1870—71 гг. во всѣхъ государствахъ отразился на постройкѣ стратегическихъ желѣзнодорожныхъ линій.

Въ кампанію 1877—78 гг. желѣзныя дороги не сыграли такой роли. Объясняется это тѣмъ, что развитіе русской сѣти не было благопріятнымъ для войны съ Турцией. Изъ 4-хъ идущихъ къ Черному морю линій только вѣтка одной изъ нихъ подходила къ румынскай границѣ. Затѣмъ всѣ дороги, по которымъ должна была производиться перевозка, были одноколейными, съ пропускной способностью максимумъ 12 паръ поѣздовъ въ сутки.

Планъ перевозки былъ разработанъ на случай общей мобилизациіи (которой не было) и лишь въ общихъ чертахъ. Особенно важно, что не было своевременно сдѣлано распоряженіе о передачѣ подвижного состава съ сѣверныхъ на южныя дороги.

Что касается самихъ линій, то на нихъ было слабо оборудовано водоснабженіе. Тяжелая климатическая условія, плохо обученный и ненадежный составъ служащихъ (было 15 различныхъ

частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ) и недостаточная материальная часть—все это явилось причиной малой удовлетворительности работы желѣзныхъ дорогъ въ 1877 гг. Такъ, напримѣръ, за годъ было не менѣе 289 случаевъ схода поѣздовъ съ рельсъ, 250 столкновеній, сопровождавшихся болѣе чѣмъ 1.000 человѣческихъ жертвъ; затѣмъ 50% всѣхъ локомотивовъ и 90% вагоновъ пришлось направить въ мастерскія. Даѣ, на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ искусственныя сооруженія (особенно мосты) были недостаточно солидны и, наконецъ, пришлось устраивать головныя станціи для перегрузки вслѣдствіе разницы въ ширинѣ колей.

Для воинской перевозки въ Россіи была издана подробная инструкція (1874 г.), но, во-первыхъ, она была неудачно составлена, а главное, ни войска, ни желѣзнодорожный персоналъ не были практически съ неї знакомы.

Въ Румынії инструкція для перевозки войскъ въ мирное время появилась на свѣтъ 21-го августа 1873 г., но на случай мобилизациіи ничего не было сдѣлано. Только съ объявлениемъ войны вышелъ «Наказъ о военной реквизиції», нѣсколько восполнившій эту пробѣлъ. Затѣмъ вышло Наставленіе по техникѣ выполненія перевозокъ и распоряженіе о томъ, чтобы руководство и наблюденіе за этими перевозками было поручено военному персоналу. Однако, для этого ничего не было подготовлено.

Русско-румынская конвенція включала одинъ интересный пунктъ: перешивку румынскай колеи. Однако, впослѣдствіи отъ этого отказались, ограничившись перешивкой участка Унгени—Яссы.

Мобилизациія русской арміи продолжалась не менѣе 30 дней, т.-е. была въ трое продолжительнѣй нѣмецкой мобилизациіи въ 1870 г. Объясняется это тѣмъ, что въ Россіи не терроріальное пополненіе арміи, а затѣмъ, вообще слабымъ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти. Въ Россіи желѣзная дорога, обыкновенно, проходитъ по кратчайшему направленію между главными пунктами, наѣчающими линію, минуя различные попутные мѣстечки и города. Поэтому, запаснымъ приходилось дѣлать большия переходы пѣшкомъ до мѣста посадки.

Для перевоза войскъ къ румынскай границѣ, по вышеуказаннымъ причинамъ, потребовалось болѣе мѣсяца. Уже въ началь транспорта, вслѣдствіе недостаточной подготовки мирнаго времени, на всѣхъ дорогахъ, на которыхъ происходило воинское движеніе получился такой хаосъ, что пришлось прервать перевозку

на 3 дня. Къ подобнымъ перерывамъ прибѣгали и позднѣе; разумѣется это вносило безпорядокъ въ передвиженіе войскъ.

Послѣ объявленія войны (12-го—24-го апрѣля 1877 г.) русскія войска двинулись отъ румынскій границы къ Дунаю походнымъ порядкомъ, потому что единственная, слабой провозоспособности румынскія желѣзнодорожная линія Яссы—Бухарестъ—Журжево была занята перевозкой тяжелой артиллериі, pontоновъ, матеріаловъ для устройства переправы и пр. Лишь позднѣе ею стали пользоваться для движенія войскъ, особенно во время плевенского кризиса, когда пришлось усилить операционную армію тремя корпусами.

Громадную пользу русской арміи принесли желѣзнодорожныя войска, въ составѣ 3 баталіоновъ. Съ помощью ихъ, уже во время войны, въ теченіе трехъ мѣсяцевъ была проложена новая вѣтка Бендера—Рени—Галацъ (около 304 верстъ), ибо одной линіи Раздѣльная—Кишиневъ—Унгени—Яссы, подходящей къ границѣ княжества оказалось недостаточно. Кроме того, они построили вѣтку Фротешти—Зимница (около 90 верстъ), соединяющую румынскія дороги съ русскими у Систова и Зимницы, где былъ устроенъ мостъ черезъ Дунай; она позволяла наступающей арміи не пользоваться скверной дорогой Журжево—Систово.

Турки въ началѣ 1876 г. имѣли всего 1616 километровъ рельсоваго пути; изъ нихъ, на Балканскомъ полуостровѣ было четыре, не соединенныхъ между собою линіи.²⁾

Въслѣдствіе недостатка матеріальной части, плохого состоянія верхняго строенія и отсутствія организаціи на случай воинскихъ перевозокъ, провозоспособность этихъ дорогъ была ничтожной. Обстоятельства, однако, сложились такъ, что имъ все-таки удалось выполнить свою роль.

Возстаніе въ Босніи (1875 г.) и Сербско-турецкая война (1876 г.) фатально вели къ столкновенію съ Россіей; поэтому турки постепенно усиливали свои войска на румынскій границѣ. Съ мая по декабрь 1877 г. ими было перевезено по главной линіи Константинополь—Адріанополь—Ямболъ 115.000 человѣкъ, 11.000 лошадей и 242 орудія; по линіи Варна—Рущукъ—около 50.000 человѣкъ.

При оккупации Босніи и Герцеговины большое развитіе получила постройка узкоколейныхъ паровыхъ путей. Такъ, для снаб-

²⁾ Кроме того была еще желѣзная дорога Констанца—Черноводы; затѣмъ въ Босніи Банья Лука—Доберджикъ и въ М. Азії: Смирна—Алаккеръ и Смирна—Айдинъ.

женія оккупационного корпуса была построена паровая узкоколейка, длиною около 190 верстъ въ долинѣ рѣки Боснія (Бродъ—Добой—Маглай—Женика). Успѣхъ работы въ началѣ 1,5, позднѣе 0,8 кмл. въ сутки. Затѣмъ, между Далія и Бродомъ было построено 98 верстъ нормальной колеи; успѣхъ работы 1,2 кмл. въ сутки, рабочихъ 300 человѣкъ. Наконецъ, возстановлена линія Банья Лука—Доберджикъ (101 верста), построенная въ 1875 г., но совершенно запущенная.

Послѣдняя работа была выполнена полевымъ желѣзнодорожнымъ отдѣленіемъ. Это была ячейка, послужившая въ 1883 г. для формированія желѣзнодорожно-телеграфнаго полка 2-баталіоннаго состава; въ 1890 г. полкъ усиленъ третьимъ баталіономъ, а въ 1912 г. телеграфный полкъ выдѣленъ.

При объявлѣніи Сербско-болгарской войны (1885 г.) желѣзнодорожная сѣть обоихъ государствъ была мало развита. Въ Сербіи имѣлась линія Бѣлградъ—Нишъ—Вранѧ съ вѣткой на Семендрю; участокъ Нишъ—Вранѧ былъ открытъ передъ самой войной. Мобилизація сербской арміи началась 21-го сентября, объявление же войны послѣдовало 13-го ноября. Въслѣдствіе финансовыхъ затрудненій и неправильной оцѣнки силъ противника, мобилизовали лишь половину арміи. Для ея перевозки оказалось вполнѣ достаточнымъ существующей желѣзной дороги.

Въ болѣе затруднительномъ положеніи была Болгарія, въ виду анексіи Восточной Румеліи, такъ какъ къ южнымъ границамъ послѣдней турки двинули сначала 100.000, а позднѣе еще 50.000 человѣкъ. Болгарія стала готовиться къ войнѣ съ Турцией и только 19-го октября передвинула часть своихъ силъ отъ Филиппополя, Ямбала и Кустендія къ Софіи.

При объявлѣніи войны, на южной границѣ находилось еще 35 баталіоновъ. Молодому болгарскому генеральному штабу (всѣ русскіе офицеры генерального штаба покинули болгарскую армію сейчасъ же по объявлѣніи войны) предстояла трудная задача перекинуть возможно скорѣе войска черезъ Иштиманъ къ Софіи, а буде возможно, то и къ Сливницѣ. При этомъ, до Еникана можно было воспользоваться желѣзной дорогой, но слабой пропускной способности. На линіи имѣлось всего лишь четыре паровоза, потому что съ началомъ возстанія въ Румеліи турки завладѣли всѣмъ подвижнымъ составомъ, и восточно-румелійская дорога могла давать лишь 5 поѣздовъ въ сутки. Поэтому болгарской арміи при-

шлось двигаться къ цѣли своего назначения форсированнымъ маршемъ.

Результатъ этой кампани извѣстенъ; на болгарскомъ же желѣзнодорожномъ строительствѣ она отразилась тѣмъ, что сей-часъ же послѣ заключенія мира было приступлено къ постройкѣ участка Ениканъ—Софія.

Въ Греко-турецкой войнѣ, вслѣдствіе огромной разницы въ территоріи, несравненно большую роль играютъ турецкія желѣзныя дороги.

Угроза греческаго флота не позволяла туркамъ пользоваться для транспорта изъ Малой Азіи въ Салоники своихъ войскъ Эгейскимъ моремъ. Имъ приходилось изъ Исмита перевозить войска по Мраморному морю въ Родосто, откуда послѣднія должны были пройти пѣшкомъ около 30 верстъ до Ески-Мюрадла — станціи Восточной желѣзной дороги. Однако, ею нельзя было пользоваться для пересадки, потому что она была плохо оборудована: имѣлось всего 3 запасныхъ пути и 2 временныхъ, деревянныхъ платформы. вполнѣ удобной для посадки войскъ была станція Корлу, въ 15 верстахъ къ востоку отъ Ески-Мюрадла, но съ Родосто ее связывала отвратительная грунтовая дорога.

Отъ Ески-Мюрадла до Дедеагача дорога имѣла хорошую пропускную способность, но пользоваться ею можно было лишь до Фереджика, такъ какъ дальнѣйшій ея участокъ подвергался ударамъ греческаго флота.

На свое счастье турки за 18 мѣсяцевъ до начала войны закончили постройку стратегической желѣзной дороги Фереджикъ—Бадома—Салоники. Вотъ что говоритъ обѣ ся значеніи фонъ-деръ-Гольцъ въ «Der thessalische Krieg»: «Если бы она не была закончена до начала войны, то возникли бы трудно учитываемыя затрудненія, потому что исключалась перевозка моремъ для сосредоточенія арміи. Смотря по обстоятельствамъ, могло бы значительно замедлиться открытие враждебныхъ дѣйствій. Результатомъ этого могло быть то, что греки проникнутъ въ Эпиръ и Македонію, что навѣрное вызвало бы большое замѣшательство».

По анатолійскимъ дорогамъ турки, не прерывая коммерческаго движенія, перевезли: 91.130 человѣкъ, 18.420 лошадей и 139 груженыхъ товарныхъ вагоновъ. Отъ Ески-Мюрадла къ Салоникамъ доставлено: 131.480 человѣкъ, 26.789 лошадей и 462 товарныхъ вагона. Перевозка длилась съ 25-го февраля по 15-е июня, что объясняется недостаточностью подвижного состава.

Всего было 20 локомотивовъ и 840 вагоновъ; это давало возможность пропускать въ сутки 6 паръ поѣздовъ, въ дѣйствительности же ходило 2 пары, изъ-за недостатка обученнаго персонала, особенно машинистовъ.³⁾

Греческія войска сосредоточивались очень медленно. Перевозка началась 14-го февраля и длилась почти два мѣсяца. За это время перевезено къ Ларисѣ и Трикаллу (на сѣверной границѣ); 40.000 человѣкъ съ 100 орудіями и къ Арту (западная граница) — 20.000 человѣкъ.

Интересныя свѣдѣнія сообщаетъ авторъ о работѣ Сибирской желѣзной дороги въ Русско-японскую войну.

Съ 14-го по 27-е марта 1904 г. по льду оз. Байкалъ было перевезено 65 паровозовъ и 2.338 вагоновъ. Пропускная способность дороги въ началѣ была 5 паръ поѣздовъ въ сутки, но вскорѣ, благодаря устройству 69 разъѣздовъ, она повысилась до 8 паръ въ сутки. Перевозка эшелона отъ Варшавы до Мукдена требовала 40 дней. Обыкновенно, послѣ перевозки армейского корпуса, три недѣли дорога была занята доставкой всего необходимаго для арміи, затѣмъ, транспортъ нового корпуса, опять трехнедѣльная работа на армію и т. д. Лишь два раза прерывалось движеніе: на двѣ недѣли весной 1904 г. и на нѣсколько дней въ декабрѣ того же года. По официальному источникамъ, съ 28-го февраля 1904 года по 25-е февраля 1905 года дорога перевезла: 13.000 офицеровъ, 761.000 ниж. чин., 148.000 лошадей, 1.500 орудій и 1.159 миллионовъ пудовъ воинскаго груза. До конца войны дорога перевезла $1\frac{1}{4}$ миллиона людей и $\frac{1}{4}$ миллиона лошадей. Кроме того, арміи подвезено продовольствіе. Количество послѣдняго можно определить приблизительно такъ: въсѣ суточнаго продовольствія равнялся 120.000 пудамъ; половину его надо было подвезти, такъ какъ вторую половину можно было найти на мѣстѣ. Затѣмъ, дорога подвозила огромное количество топлива для себя и бѣлле и зимнія вещи для арміи. О послѣднемъ авторъ даетъ такія цифры:

За $1\frac{1}{4}$ года войны подвезено не менѣе 5 миллионовъ штукъ рубашекъ и столько же подштанниковъ, 5 миллионовъ паръ портнянокъ, 3 мили. аршинъ хлопчатобумажной матеріи, 320.000 полу-шубковъ и столько же штукъ: папахъ, теплыхъ носковъ и набрюшниковъ и 1 миллионъ паръ сапогъ.

Что касается эвакуаціи больныхъ и раненыхъ во время боль-

³⁾ У турокъ, какъ и у иѣмцевъ, паровозы обслуживаются смѣнными brigades.

шихъ боевъ, то съ этой задачей дорога справлялась не вполнѣ удовлетворительно.

Въ Балканскую войну 1912—13 гг. особенно рельефна роль турецкихъ желѣзныхъ дорогъ. Сохраненію въ своихъ рукахъ Константинополя и европейскихъ владѣній турки безусловно обязаны анатолійскимъ дорогамъ.

Несмотря на двойной опытъ съ желѣзными дорогами (кампанія 1897 г. и движение младотурокъ на Константинополь въ 1909 г.), турецкое правительство сдѣлало очень мало для подготовки своей сѣти на случай войны. Такъ, выдача желѣзнодорожныхъ концессій обусловлена согласіемъ военного министерства лишь съ 1909 г.

Затѣмъ, по стратегическимъ соображеніямъ построены участки Ески—Баба—Киркъ-Килисе и Сома—Пандерна. Первая вѣтка давала возможность развернуть войска на высотѣ Киркъ-Килисе, сзади Ергеня, а вторая—разгружала участокъ Ескизехеръ—Хайдаръ-Паша и облегчала транспортъ войскъ изъ западной части Малой Азіи черезъ Мраморное море.

Давно проектированная вѣтка отъ Родосто къ линіи Ески—Баба не была построена, такъ что войска для посадки должны были дѣлать дневной переходъ.

Приняли кое-какія мѣры для увеличенія пропускной способности линіи Константинополь—Адріанополь и Константинополь—Салоники: сократили время стоянки поѣздовъ на станціи и увеличили число разѣздовъ (не въ достаточной степени).

Обстоятельства предъявляли къ желѣзнымъ дорогамъ огромные требования: надо было перевести главную армію въ Фракію и къ Адріанополю и частную армію—въ Македонію.

Съ этой задачей дороги не справились по причинамъ техническаго и организаціоннаго характера. Офицерамъ турецкаго генерального штаба недоставало знаній, подготовительныя работы мирного времени были выполнены очень поверхностно; не было центральнаго органа по перевозкѣ войскъ и отсутствовала связь между военными инстанціями, вѣдающими воинскимъ передвиженіемъ и желѣзнодорожнымъ управлениемъ. Не были, напр. предусмотрѣны дополнительные поѣзда (число ихъ обычно равняется $\frac{1}{5}$ наряда воинскихъ поѣздовъ). Расчетъ перевозки составили по максимальной пропускной способности дороги (для Восточной линіи 18—19 паръ въ сутки) и понятно всякая заминка въ движениі, что явилось неизбѣжнымъ, въ виду близости театра военныхъ дѣйствій, спутывала всѣ расчеты.

Поэтому вскорѣ послѣ начала перевозки (13 октября) получилась путаница, нарушившая порядокъ движенія, въ концѣ октября отмѣнили сквозные поѣзда, но и эта мѣра помогла ненадолго. Въ заключеніе, пришлось удовольствоваться 3—4 парами поѣздовъ въ сутки.

Въ общемъ, съ 1-го по 27-октября, когда болгары прервали у ст. Корлу магистраль Константинополь—Ески-Баба отъ Царьграда и Санъ-Стефано было отправлено 150 воинскихъ поѣздовъ по 32—40 вагоновъ въ каждомъ. Ими перевезено: 90—100.000 человѣкъ, 15.000 лошадей и выночныхъ животныхъ и 1.800 груженыхъ вагоновъ съ боевыми припасами и продовольствіемъ. Затѣмъ, въ Ески-Мюрадла было погружено въ вагоны 20.000 человѣкъ, перевезенныхъ изъ Малой Азіи моремъ въ Родосто.

Повидимому, эти войска были доставлены: 25.000 человѣкъ и большой воинскій грузъ въ Македонію (около 40 поѣзд.), 10.000 въ Адріанополь (около 20 поѣздовъ), остальная въ фракійскую армію.

Эта провозомощность дороги, положимъ, не очень мала, но могла быть вдвое больше, если бы, правильной постановкой службы тяги и движенія, число суточныхъ паръ поѣздовъ довели до 12.

Значительно лучше свою сѣть использовали болгары, имѣвшую къ тому же удачное въ стратегическомъ отношеніи начертаніе въ планѣ. Это она дала имъ возможность быстро сконцентрировать армію въ октябрѣ 1912 г. и разбить въ началѣ кампаніи турокъ по частямъ.

Съ объявленіемъ мобилизаціи желѣзнодорожное министерство было подчинено военному. Управление всѣми желѣзными дорогами сосредоточилось въ отдѣльѣ сообщенія войскъ военного министерства, въ Софіи. Филиальное же отдѣленіе его находилось при главной квартирѣ.

Сначала изъ-за недостатка подвижного состава пришлось ограничиться 8—9 парами поѣздовъ въ сутки. На отобранныхъ у турокъ участкахъ дорогъ тотчасъ же возстановливалось движеніе, подъ наблюденіемъ офицеровъ желѣзнодорожныхъ войскъ. Особенно цѣненъ былъ захватъ кавалерійской дивизіей Назимлова 4 паровозовъ и 200 вагоновъ въ Ески-Баба и Киркъ-Килисе. Военный корреспондентъ «Illustration» Alain de Penenrue говоритъ по этому поводу слѣдующее:

«Этотъ захватъ былъ важнымъ успѣхомъ для кавалерійской дивизіи; они (вагоны) были особенно нужны болгарской арміи для эвакуированія переполненныхъ полевыхъ лазаретовъ и, особенно,

для подвоза провіанта 150.000 армії, такъ какъ, вслѣдствіе недостатка продовольствія силы бойцовъ падали. Передовая дивизія, стоящая подъ оттоманскими укрѣпленіями уже двое сутокъ не получала хлѣба».

Продовольствіе болгарской армії было основано исключитель-но на подвозѣ. Изъ головныхъ этапныхъ станцій въ Ямблѣ, Струда-злѣ и Бургасѣ интенданцкій грузъ направлялся по желѣзной до-рогѣ до Кадикоя; здѣсь онъ перегружался на телѣги, запряженныя буйволами и перевозился на разстояніи 20 километровъ, такъ какъ мостъ черезъ Арду не годился для пропуска тяжелыхъ грузовыхъ автомобилей; затѣмъ, до Деможики было организовано правиль-ное движение грузовиковъ; здѣсь происходила погрузка въ вагоны и провіантъ доставлялся къ Чаталджѣ по желѣзной дорогѣ.

Резюмируя все сказанное, видимъ, что въ военномъ отношеніи желѣзныя дороги не позволяютъ:

1. Ускорить мобилизацію. Примѣръ: мобилизація Австріи въ 1859 г.—7 недѣль, въ 1866 г.—6 недѣль, Германіи въ 1870 г.—10 дней.

2. Быстро сосредоточивать войска. Примѣръ: Австрія въ 1859 г. 8 недѣль, въ 1866 г. (сосредоточеніе подъ Ольмюцемъ)—3 недѣли, Германія въ 1870 г. (14 корпусовъ)—11 дней.

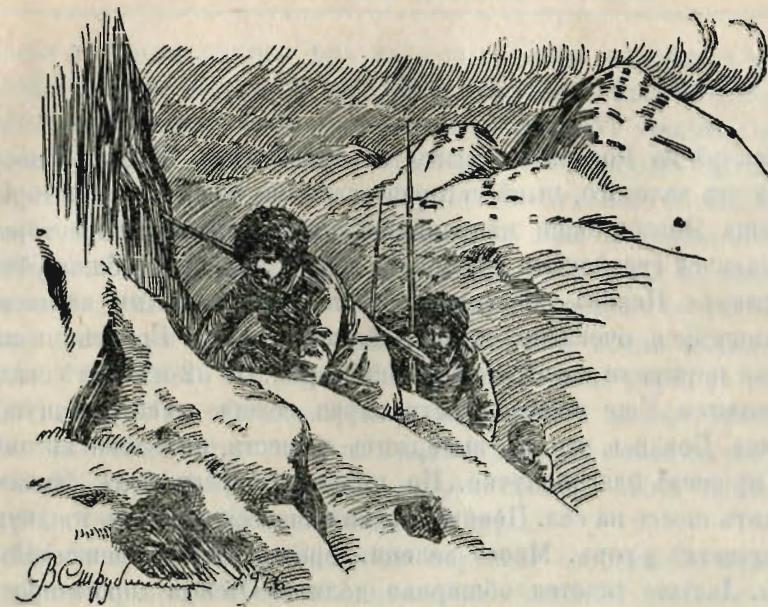
3. Перебрасывать войска на поле сраженія. Примѣръ: въ 1866 г. австрійскіе батальоны изъ Кракова перевезены въ Освящимъ; въ 1870 г. при Шпихернѣ прусскій полкъ подвезенъ почти къ линіи огня; въ 1871 г. въ Парижѣ желѣзныя дороги часто служатъ для ночного перебрасыванія вылазочныхъ отрядовъ; въ 1899 г., во времія Бурской войны, часто пользуются локомотивами для рекогносцировокъ.

4. Перевозить корпуса и болѣе крупныя части арміи съ одного театра войны на другой. Примѣръ: въ 1859 г. третій французскій корпусъ; въ 1866 г. часть южной арміи дважды мѣняетъ театръ военныхъ дѣйствій; въ 1870 г. корпуса Макъ-Молона послѣ сраженія подъ Вертемъ.

5. Питать путемъ подвоза извнутри страны огромныя массы войскъ (Сибирская жел. дорога въ 1904—5 г.г.), эвакуировать больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ, и

6. Вести военные операции въ отдаленнѣйшихъ областяхъ го-сударства (Русско-Японская война).

Б. Кайсаровъ.



Изъ дневника участника Кавказского фронта.

(Продолженіе) *)

На 40 верстѣ впервые появились тополя. Тутъ же садъ, разрушенное жилище, желобъ для воды надъ рѣчкой, мостики. Съ 39-й версты скаты становятся болѣе пологими, долина шире... Вонъ гуляетъ сестра милосердія, отъ нечего дѣлать собирая полевые цвѣточки... На 38-й верстѣ поворотъ и на выступѣ видны Косоры. Влево открывается широкая долина, поля, лужайки... Будка—станъ, а за ней палатки лазарета «земского союза». Напротивъ грандіозные столбы—скалы. На томъ берегу рѣки раскинулись обозы, пасутся лошади. У самой дороги справа разрушенный большой домъ. Дальше на скаль обгорѣлые хибарки. Видимо врагъ здѣсь похозяйничалъ... На выступѣ-площадкѣ разбитъ туркестанцами мазаретъ и надъ нимъ гордо развѣвается красный крестъ. По склону тѣснятся землянки.

*) См. «Воен. Сборн.» № 10, 1916 г.