

Иванов В.

**Полевые переносные
железные дороги и значение
их в современной войне**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 355/359
ББК 68
И17

- И17 **Иванов В.**
Полевые переносные железные дороги и значение их в современной войне /
Иванов В. – М.: Книга по Требованию, 2026. – 113 с.

ISBN 978-5-8854-2784-5

Практическое военно-транспортное пособие 1920-х годов о роли полевых переносных (обычно узкоколейных) железных дорог в обеспечении войск: как они служат «продолжением» магистральных линий в прифронтовой зоне и почему считаются одним из самых надёжных средств местного подвоза при массовых перевозках. Рассматриваются назначение, общие принципы организации и эксплуатации, типовые задачи (подвоз, эвакуация грузов и т. п.), а также выводы на основе опыта Первой мировой войны и представлений того времени о будущей войне.

ISBN 978-5-8854-2784-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2026

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2026

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

и в русской, но, к сожалению, в последней этого не было, и все пожелания в этом отношении оставались всегда втуне.

В настоящее время тоже мало кто из командиров Красной армии знаком с полевыми железными дорогами и не только практически, но даже и теоретически, потому что в нормальных школах при общем недостатке часов для основных предметов трудно найти время для ознакомления со всеми разновидностями сложной военной техники сегодняшнего дня.

Наше желание — пополнить этот пробел путем изложения в сжатом и общепонятном для всех виде вопроса о полевых ж. д., их роли и значении в современной войне и одновременно для полноты и цельности картины дать элементарное понятие о других видах транспорта.

Приведенные вначале цифры о полевых ж. д. без всяких прикрас свидетельствуют о том, что даже при богато развитой технике и наличии самых благоприятных условий для использования внерельсовых механических двигателей ни в одной армии не было, да, видимо, нет и сейчас, попытки отказываться от легкого рельсового транспорта в виде полевых ж. д., что обязывает нас возможно внимательнее относиться к вопросам о полевых ж. д.

Вот почему мы и считаем не бесполезным поделиться тем, что пришлось нам на собственном опыте испытать в прошлых войнах и что может пригодиться и принести свою пользу другим в предстоящих боевых испытаниях грядущей войны.

В виду того, что Красная армия во время гражданской войны не имела большого опыта с работой полевых железных дорог, то в целях наглядности мы пользовались фотографическими снимками из боевой работы старой русской армии.

Изучая и сравнивая различные средства подвоза, следует всегда помнить только одно: местность, недоступная для автомобиля, трактора и даже двуколки, оказывается вполне доступной для *полевой переносной железной дороги*.

В. Иванов.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Роль полевых (переносных) железных дорог и связь их с различными видами транспорта.

Материальное обеспечение операции и транспорт.

В современной войне успех любой операции немислим без соответствующего ее материального обеспечения.

Материальное обеспечение операции, как известно, складывается из обеспечения по службам укомплектования, связи, инженерной, санитарной, военных сообщений, снабжения и др.

Все эти службы постоянно переплетаются между собою и находятся в той или иной зависимости одна от другой, например нельзя доставить во-время укомплектование, если будут работать с перебоем пути сообщения; невозможно оборудовать позицию без подвоза предметов инженерного довольствия и т. д.

Служба снабжения заключается в обеспечении армии всеми необходимыми боевыми и жизненными припасами, в отношении изготовления которых вся страна в целом — со всеми заводами и фабриками, сырьем, полуфабрикатами и фабрикатами — является базой, из которой армия и флот при участии особых органов черпают необходимые для ведения войны запасы и припасы, распределяют их по своим фронтовым базам, из них пополняют армейские промежуточные склады, отсюда в головные склады и из последних в войска.

Помимо направления на фронт грузовые потоки в виде трофейного, эвакуационного и разного прочего имущества имеют и обратное с фронта направление — в базы, примерно через те же этапы, что указано было выше.

Доставка грузов из государственной базы (или глубокого тыла) на фронт и обратно, а также обеспечение промышленных предприятий и населения сырьем, материалами, топливом и прочими припасами производится при посредстве всех имеющихся видов транспорта, и задача особой важности заключается в том, чтобы при правильном сочетании их обеспечить регулярное снабжение армии и страны всем необходимым.

Выполнение такой задачи требует чрезвычайной четкости всего транспортного аппарата во всех отношениях (организационно-техническом, эксплуатационном и т. п.), и поскольку это требование во всей своей силе распространяется и на собственно армейские (войсковые) средства сообщений, а также поскольку вообще транспорт является могучим фактором в руках полководца, особенно при современных срочных и массовых перевозках войск и грузов, каждый начальник должен быть наравне со стратегией и тактикой сведущ и в вопросах транспорта.

Он должен вполне отчетливо разбираться в главнейших свойствах различных видов транспорта, знать его важнейшие технические особенности, производить грубые, но основные расчеты и усвоить его стратегическое и тактическое значение.

Предмет нашей темы — полевые железные дороги, являющиеся одним из средств материального обеспечения боевой операции, имеют, как увидим дальше, значение только тактическое.

Транспорт и его различные виды.

Поставив целью освещение вопроса о полевых железных дорогах, и поскольку они являются разновидностью железнодорожного транспорта, совершенно необходимо предварительно сказать несколько слов о транспорте вообще и кратко охарактеризовать различные виды его, определяя одновременно роль по отношению к ним и связь с ними тех же полевых железных дорог.

Транспорт есть проводник культуры, он же — двигатель экономического развития страны и важнейший фактор в подготовке последней к обороне.

Морской и речной тоннаж, густота железных, водных и грунтовых дорог — вот измеритель культурности, богатства и военной мощи страны, вот общее определение роли и значения транспорта.

Но это не дает понятия о технической работе транспорта и его составных элементов, почему нам и следует на этом остановиться.

„Транспорт“ происходит от латинского слова „transporto“ — „переношу“, обобщенное впоследствии в понятие способов и средств перенесения предметов из одного места в другое или что то же — перевозки людей, животных и грузов на различные расстояния.

Главнейшими элементами транспорта вообще являются:

Путь и его устройство — проселочная дорога, шоссе, мостовая, железная дорога, трамвайная линия и т. п., трубы, мосты, переезды и прочие искусственные сооружения на дорогах.

Тяговые средства — тачка, повозка, вагон, лодка, барка и т. п. с применением для передвижения их силы человека, животного, ветра, пара, газа или электричества.

Способы эксплуатации — организация движения и собственно перевозки, как-то: установление дневного и ночного движения, безопасности и удобства сообщений, определенной скорости, особых правил для перевозки тех или других грузов, организация связи и многое другое.

Из указанных выше основных элементов в соответствующем сочетании первых двух, т.-е. пути и тяговых средств, получается определенный вид транспорта, требующий особой организации в отношении надлежащей его эксплуатации.

В настоящее время имеется три основных вида транспорта:

- а) водный (включая и подводный),
 - б) сухопутный с разделением на гужевой, автомобильный тракторный и железнодорожный и
 - в) воздушный,
- причем первый и последний разделяются в свою очередь на внутренний и внешний (морской).

Пытливый ум человека работает над комбинированным видом транспорта в виде плавающего автомобиля, ле-

тающей подводной лодки и т. п., а также не исключена возможность, что современем и планеты окажутся достигаемыми для человека, и тогда явится на сцену новый вид междупланетного транспорта, но все это находится в стадии опытов и исканий, а пока что налицо мы имеем только указанные выше виды транспорта, к рассмотрению каковых теперь и перейдем, при чем сначала рассмотрим кратко водные, грунтовые, воздушные и морские пути и затем уже несколько подробнее наиболее интересующие нас железнодорожные.

Различные виды путей сообщения и транспорта.

(Краткая характеристика их, роль по отношению к ним и связь с ними полевых железных дорог.)

Воды внутренние и внешние издревле привлекали к себе особое внимание человека, как средство сообщений, и потому естественным стремлением его было сесть по берегам рек, озер, морей и пользоваться последними для связи между населенными пунктами и тем самым для установления правильных торговых сношений, откуда водные пути и получили название жизненных путей. Воды
внутренние
и внешние.

Постепенно в целях удобства пользования водными путями последние требовали приложения к себе человеческого труда и техники, и таким образом стали появляться искусственные водные пути в виде каналов, шлюзованных рек, а также различные усовершенствования на существующих путях в виде плотин, пристаней, шлюзов и т. п.

Перевозочными средствами на воде первоначально были плоты, челноки, барки, затем весельные и парусные суда и, наконец, пароходы.

Водные пути, являясь важнейшим средством сообщения в прежние времена, имеют большое значение и ныне, и притом не только одно экономическое, но при умелом использовании их и для целей войны.

Желая дать возможно кратко оценку водному транспорту с военной точки зрения, мы укажем на его положительные и отрицательные свойства и на основании их сделаем соответствующий вывод, причем пока будем иметь в виду только внутренний водный транспорт. Характери-
стика вод-
ного тран-
спорта.

Положительные.

1) Дешевизна эксплуатации и первоначального оборудования на естественных (речных) путях.

2) Большая пропускная способность.

3) Большая грузоподъемность.

4) Достаточная безопасность и срочность в пассажирском сообщении.

Отрицательные.

1) Вынужденное направление (естественных речных путей).

2) Прекращение навигации (сезонность).

3) При разнообразии путейых качеств на различных участках большая изменчивость таковых, а следовательно, нарушение непрерывности сообщения вследствие перегрузки на суда различной осадки.

4) Малая срочность в грузовом сообщении.

Уже только перечисленные свойства указывают со всюю ясностью на то, что для военных целей, требующих в определенном направлении непрерывного подвоза, водный транспорт как сильно изменчивое средство подвоза не может быть отнесен к категории главного вида транспорта. Но в то же время в силу приведенных здесь же его положительных свойств он должен получить возможно полное использование для всех и в том числе чисто воинских несрочных и второстепенных перевозок людей, животных и грузов, особенно массовых.

Таким образом, в военном отношении водный (внутренний) транспорт является только вспомогательным, значительно способствующим нормальной работе железнодорожного транспорта.

Роль полевых железных дорог по отношению к внутренним водным путям. Хотя водные пути и отнесены нами к вспомогательному виду сообщений, но тем не менее, по отношению к ним узкоколейные железные дороги в свою очередь могут быть названы вспомогательными, так как они зачастую по отношению к последним являются такими же подъездными путями, как и к железнодорожным, и действительно во многих случаях может быть полезным подвести на пароходах или баржах материальную часть полевых железных дорог и уложить узкоколейку от той

или другой пристани для подвоза на фронте необходимых войскам предметов довольствия, а в тылу для вывоза разных продуктов местного значения, как-то: леса, камня, хлеба и пр.

Грунтовые обыкновенные дороги.

Грунтовые дороги первоначально никакого особого устройства не имели и единственным их отличительным признаком являлась большая или меньшая наезженность таковых.

Дороги эти в древнейшие времена самостоятельного значения подобно водным не имели и скорее являлись подсобными к ним, ибо сначала они образовались как пути, связующие истоки двух рек, и по ним переволакивались челноки и лодки из одной системы вод в другую, в дальнейшем они сделались соединительными путями между параллельными реками и, наконец, они стали путями для уклонения в стороны от рек и озер и проникания в глубь страны с целью добывания там различных жизненных припасов и строительных материалов.

Естественные грунтовые дороги были пешеходные и конные.

Средствами передвижения по ним были первоначально самого примитивного типа тачки, лодки, повозки с людской, конной и вообще животной тягой.

С давних же времен для передвижения по грунтовым дорогам имели применение и вьючные животные.

Постепенно, в связи с увеличивающейся все потребностью человека, явилась необходимость в соединении дорогами пунктов, отделенных друг от друга различными препятствиями в виде леса, болота, оврагов, рек и т. п., и в устройстве более твердой и ровной поверхности дорог, и таким образом начали появляться усовершенствованные грунтовые дороги с особым земляным полотном, канавами по краям, гатью по болотам и мостами через овраги и реки.

При дальнейшем усовершенствовании грунтовых дорог образовались мостовые, шоссе, деревянные и, наконец, железные дороги.

Все дороги, по которым непосредственно, без специального устройства в виде рельсов, двигаются разных

видов повозки, как-то: телеги, автомобили, тракторы и пр., именуются вообще обыкновенными дорогами.

Значение обыкновенных дорог Обыкновенные дороги, которые в прежние времена были скорее подъездными к водным путям, постепенно развиваясь и совершенствуясь, стали завоевывать и приобретать значение самостоятельных магистралей значительного протяжения как вдоль, так и поперек водных путей.

Особо большую роль всегда играли и местами продолжают играть зимние санные пути.

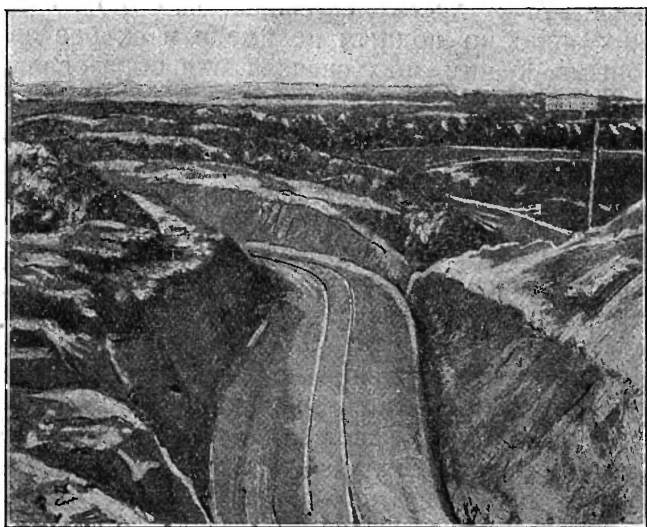


Рис. 1. Выемка конной полевой ж. д. в Манчжурии.

Значение обыкновенных дорог с появлением железных преимущественно местное, как подъездных путей, но это нисколько не умаляет их значения ни в экономическом, ни в военном отношении, ибо только при надлежащем развитии и благоустройстве подъездных обыкновенных дорог и возможна правильная работа жел.-дор. транспорта и тем самым в мирное время—правильная жизнь страны, а в военное—в тылу и на фронте.

Хорошие обыкновенные дороги облегчают и удешевляют гужевые перевозки, которые пока что у нас являются преимущественным средством подвоза.

Поскольку на смену им идет автотракторотранспорт, значение благоустроенных обыкновенных дорог возрастает еще более, и потому развитие последних в мирное время и должно быть особой заботой государства.

Колесный, конный и автотракторный транспорт требует для своей работы наличия обыкновенных дорог, состояние которых должно удовлетворять определенным условиям.

Роль полевых железных дорог по отношению к обыкновенным.

Плохое состояние обыкновенных дорог и отсутствие последних в необходимом направлении приводят к бездействию автотракторный и даже конный транспорты и тем самым к прекращению подвоза в требуемом направлении.

Ввиду медленности и дороговизны их постройки таковая в подвижной войне будет иметь место разве только как исключение, и потому силою самих вещей при быстро и часто меняющейся оперативной обстановке пришлось искать разрешения вопроса в другой плоскости и обратиться к использованию в качестве путей подвоза облегченных переносных дорог типа „Дековиля“, что в дальнейшем при усовершенствовании их и привело к применяемому ныне многими государствами для военных целей форменному типу так называемых полевых переносных железных дорог.

Воздушный транспорт.

До империалистической войны значение воздушного транспорта было самое ничтожное, во время войны он получил сильное развитие как боевое средство и, собственно, только после войны — как средство перевозки людей и грузов. В этом последнем отношении его значение растет с каждым годом, почему и можно принять, что в будущих войнах воздушный флот как транспортное средство найдет самое широкое применение для перевозок на значительное расстояние срочных и малых по объему грузов, как-то: отдельных людей, небольших отрядов, почты и некоторых иных предметов.

Тем не менее, заменить собою железнодорожный транспорт и в том числе полевые железные дороги для регулярного подвоза массовых грузов и притом зачастую на сравнительно незначительное расстояние он безусловно

не сможет, и потому он только дополняет, но не исключает последний.

Роль полевых железных дорог по отношению к воздушному транспорту. В переносном значении полевые ж. д. могут быть названы подъездными путями по отношению к воздушному транспорту.

Это будет иметь место всякий раз, как удобные для аэродромов площадки будут в стороне от широкой колеи и вне обыкновенных дорог, окруженные болотистыми и вообще неудобными для движения пространствами.



Рис. 2. Мост конной полевой ж. д.

Только полевые железные дороги и смогут в этом случае подвести с ближайшей станции нормальной ж. д. необходимые авиасилам предметы снабжения.

Морской транспорт.

Совсем особое положение занимают свободные в отношении направлений морские пути с их чрезвычайно грузоподъемными и экономически выгодными океанскими судами.

Морской транспорт имеет громадное значение как международное средство сообщений особенно для мор-