

Альфред Альфредович фон Вендрих

**Организация военно-железнодорожных
штабов и центрального учреждения по
управлению подвижным составом в военное
время**

УДК 93
ББК 63.3
А59

А59 **Альфред Альфредович фон Вендрих**
Организация военно-железнодорожных штабов и центрального учреждения по управлению подвижным составом в военное время / Альфред Альфредович фон Вендрих – М.: Книга по Требованию, 2013. – 56 с.

ISBN 978-5-458-16128-2

Организация военно-железнодорожных штабов и центрального учреждения по управлению подвижным составом в военное время / [А. фон-Вендрих] А 186/374:[Санкт-Петербург] : тип. Деп. уделов, ценз. 1888:[А. фон-Вендрих]

ISBN 978-5-458-16128-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2013
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2013

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.

запасы, доставляемые желѣзными дорогами, войска могутъ терпѣть лишенія.

6) Такъ какъ на почтовыхъ и скорыхъ поѣздахъ войска не перевозятся, то, посредствомъ согласованія этихъ поѣздовъ на нѣсколькихъ дорогахъ, откроется возможность перевозить пассажировъ и частные грузы съ одной дороги на другую. А вмѣстѣ съ тѣмъ было бы желательно имѣть нѣсколько такихъ добавочныхъ пассажирскихъ поѣздовъ для военнаго движенія.

7) При перевозкѣ отдѣльныхъ партій, организація по снабженію ихъ пищею должна быть лучше, чѣмъ было до сихъ поръ. Было бы не бесполезно устроить въ поѣздахъ полевую кухню, чтобы раздавать порціи солдатамъ, одиночно перевозимымъ, какъ это дѣлается на пароходахъ.

8) Инструкціи для войскъ и этапныхъ командировъ слѣдовало бы пересмотрѣть и пополнить въ нѣкоторыхъ пунктахъ, равно какъ и параграфы, касающіеся распоряженій и предьявленія требованій.

Для того, чтобы *линейныя коммисіи* могли надлежащимъ образомъ *выполнять свое значеніе*, говоритъ далѣе докладчикъ, необходимо, чтобы онѣ были снабжены всѣмъ тѣмъ, что касается до перевозки войскъ, и чтобы онѣ держали въ *своихъ рукахъ всю бразду правленія*; тогда только можно рассчитывать на порядокъ и единство дѣйствій, необходимыя въ такихъ сложныхъ операціяхъ.

Въ рапортѣ обращено также вниманіе на необходимость: *экономнѣе употреблять подвижной составъ*, тѣмъ болѣе, что вообще на германскихъ дорогахъ онъ не особенно многочисленъ ⁽¹⁾. Къ концу іюня вагоновъ находилось въ Бреславлѣ—124, С.-Олаѣ—80, Левенѣ—250, на станціяхъ Оберъ-силезской—139, на станціяхъ Фрейбургской дороги—303, нагруженныхъ припасами и фуражемъ всего 896 вагоновъ, т. е. около 179,000 центнеровъ груза, 537,600 пудовъ, считая на вагонъ по 200 центнеровъ или 600 пудовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ было замѣчено, что управленіе одной дороги жаловалось на невозможность въ теченіе нѣсколькихъ недѣль получить обратно свои 461 вагоновъ, что служитъ доказательствомъ не малаго затрудненія въ этомъ отношеніи; чтобы помочь этому недостатку, необходимо присоединить къ *каждой линейной коммисіи особое бюро*, для производства контроля подвижнаго состава.

Кромѣ того желательно, чтобы высшая администрація интендантскаго вѣдомства приняла болѣе радикальныя мѣры, для немедлен-

(1) Въ Германіи болѣе семи вагоновъ на версту дороги, въ Россіи же около пяти.

ной выгрузки вагоновъ или вообще въ кратчайшій срокъ; въ особенности при быстромъ движеніи арміи впередъ. Для этого необходимо устраивать временные магазины, что несравненно выгоднѣе для сохраненія хлѣба, чѣмъ въ вагонахъ, которыми вслѣдствіе этого можно будетъ располагать иначе.

Хотя при поспѣшномъ отступленіи войскъ произойдетъ потеря такихъ магазиновъ, но въ настоящее время захватъ непріателемъ подвижнаго состава можетъ имѣть болѣе серьезныя послѣдствія.

Тотъ же докладчикъ, говоря о бывшемъ распоряженіи держать въ резервѣ 20 паровозовъ и 1,660 осей-колесъ (830 вагоновъ) для корпуса Штальберга, находитъ, что такая операція неисполнима, такъ какъ въ извѣстное время можно собрать необходимый подвижной составъ для перевозки дивизій или корпуса; держать же подобный составъ долгое время безъ употребленія весьма затруднительно и бесполезно. Наиболѣе дѣйствительною мѣрою для улучшенія службы подвижнаго состава можетъ служить *учрежденіе контрольнаго бюро* при каждой линейной комисіи.

Это бюро уничтожаетъ неправильности, происходящія какъ при употребленіи подвижнаго состава, такъ и при быстрыхъ продолжительныхъ передвиженіяхъ, когда необходимо возвращать вагоны, занятые у какого либо другаго управленія, въ особенности же при *отступленіи арміи* для избѣжанія оставленія подвижнаго состава *въ рукахъ непріателя*.

Во время Франко-прусской кампаніи 1870—1871 г., для болѣе правильнаго движенія и его регулированія, вся германская сѣть желѣзныхъ дорогъ была раздѣлена: 1) на шесть главныхъ коммуникаціонныхъ линій для сосредоточенія войскъ къ французской границѣ изъ сѣверной Германіи (А, В, С, D, Е, F; кромѣ того, добавочныя, для сообщенія изъ отдаленныхъ провинцій съ главными артеріями движенія, а именно: G, H, I и K), и 2) три линіи (I, II и III) для сосредоточенія южно-германскихъ корпусовъ. Слѣдовательно, всего девять главныхъ линій. Вслѣдствіе малаго числа таковыхъ линій, ведущихъ къ французской границѣ, и слабой пропускной способности нѣкоторыхъ изъ нихъ, пришлось назначить на каждую не по одному корпусу, а отъ двухъ до трехъ, а на нѣкоторыхъ даже до четырехъ корпусовъ.

Управленіе перевозкою въ то время было возложено на особыя линейныя комисіи, которыя въ своемъ распоряженіи имѣли особыя контрольныя бюро для учета, распредѣленія и контроля пользованія подвижнымъ составомъ, но для взаимодѣйствія не было *цент-*

рального бюро, что значительно повредило успѣху всей перевозки.

Необходимость такового бюро хотя и была выяснена опытомъ войны 1866 г., но, почему-то, эта мѣра не была прусаками приведена въ дѣйствіе въ кампанію 1870—1871 гг. Такъ, въ кампанію 1866 года, мы видѣли, что правильная дѣятельность желѣзныхъ дорогъ была нарушаема во время операціонныхъ дѣйствій по перевозкѣ разныхъ припасовъ продовольствія, больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ, вслѣдствіе неправильныхъ распоряженій второстепеннаго начальства, интендантовъ и поставщиковъ, а равно и того обстоятельства, что каждая дорога самостоятельно управляла своимъ подвижнымъ составомъ, повлекшее за собою простой невыгруженныхъ вагоновъ, загроможденіе станцій и недостатокъ вагоновъ для продовольствія (Rieggen), и потому выяснилась потребность имѣть для сего особую *центральную инстанцію*, которая управляла-бы дѣломъ въ зависимости отъ потребностей арміи.

Результатъ перевозки въ 1870 году хотя и былъ блестящій по отношенію мобилизаціи и сосредоточенію войскъ, но вначалѣ произошла задержка въ правильности возвращенія поѣздовъ, вслѣдствіе того, что передъ самымъ началомъ движенія были измѣнены станціи назначенія (высаживались въ Бингенъ и Мангеймъ, вмѣсто Нейенкирхенъ и Гомбургъ) посадки поѣздовъ (1). Условія же мѣстности недозволяли развитія станціонныхъ путей и устройства новыхъ разгрузочныхъ платформъ. Профиль полотна главной линіи также не благопріятствовала выгрузкѣ поѣздовъ въ полѣ. Что-же касается до снабженія войскъ продовольствіемъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, то оно, въ первое время, *было неудачно* (2) вслѣдствіе того, что не воспользовались опытомъ войны 1866 года, который указалъ на не-

(1) Дебуше для сосредоточенія служили для войскъ I арміи — крѣпость Кобленцъ, для II—крѣпость Майнцъ и для III—кр. Мангеймъ. Высадка должна была произойти въ семи пунктахъ: въ Калль, Нейенкирхенъ, Гомбургъ, Ландау, Вислохъ, Брухсалъ и Карлсруэ. Затѣмъ, войска должны были двинуться къ Форбаху и Вейсенбургу. Мобилизація началась 16-го іюля (1 день), перевозка 24-го іюля (9 дней), 4-го августа переходъ границы и пораженіе французской дивизіи Дуэ у Вейсенбурга. Корпусъ перевозился въ теченіе $3\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ дней. Средняя длина пройденнаго пути корпусовъ Сѣверо-Германскаго союза=550 верстъ. Въ теченіе 10-ти дней перевезено 334,000 людей, 100,000 лошадей, т. е. около одного корпуса ежедневно (33,400 людей и 10,000 лошадей). Употреблено 1,205 поѣздовъ, каждый въ среднемъ составѣ около 96 осей или 48 вагоновъ.

(2) См. Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen. von H. L. W. Königlich-Preussischer Hauptmann und Compagnieschef. Leipzig. 1882.

обходимость имѣть особую *центральную инстанцію*, которая должна была бы также завѣдывать передвиженіемъ всѣхъ грузовъ въ военное время. Хотя во время войны и были приняты нѣкоторыя мѣропріятія для устраненія замѣшательства, но таковыя не могли быть вполнѣ приведены въ дѣйствіе, вслѣдствіе скорого прекращенія непріятельскихъ дѣйствій.

Главное зло, которое тяготило желѣзныя дороги и в послѣдствіи вредило самимъ войскамъ, это свободное распоряженіе интендантовъ и поставщиковъ дорогами. Такъ, одинъ прусскій офицеръ свидѣтельствуешь, что онъ продолжительное время разыскивалъ грузъ II-й арміи, причемъ большую часть его нашелъ возлѣ Парижа, на станціи Ланьи, четверть всего въ Мецкомъ арсеналѣ, а послѣднюю часть не только не розыскалъ, но даже не могъ найти слѣдовъ. Грузы сдавались дорогамъ на тѣхъ-же основаніяхъ, какъ и въ мирное время, въ томъ предположеніи, что таковыя уже изыщутъ средства ⁽¹⁾, и пути къ ихъ отправкѣ и доставкѣ адресатамъ. Отдѣльные отправители не предусматривали послѣдствій такового образа дѣйствій, такъ какъ они полагали, что дороги эти обладаютъ неограниченною провозоспособностью. Поэтому они *не задумались предоставить* дорогамъ къ перевозкѣ всего того количества продовольствія и запасовъ, которые *далеко превосходили первую потребность войскъ*. Для того, чтобы таковой способъ дѣйствія не причинилъ-бы дорогамъ и войскамъ дурныхъ послѣдствій, слѣдовало-бы вагоны, прибывающіе на оконечныя станціи, немедленно выгружать, грузы въ должномъ порядкѣ складывать въ магазины и охранять ихъ отъ порчи, вагоны же и личный составъ немедленно возвращать для должнаго освобожденія означенныхъ станцій. Для складыванія же грузовъ въ магазины не было сдѣлано никакихъ распоряженій ни по отношенію должныхъ для сего хранилищъ, ни рабочихъ силъ по выгрузкѣ и управленію таковою операціею. Кромѣ того, сами войска не имѣли достаточнаго обознаго парка для своевременной уборки изъ вагоновъ и магазиновъ полнаго своего запаса.

Желѣзныя дороги, которыя получали грузъ къ отправкѣ, не могли предусмотрѣть эти недостатки, не вправѣ были отказать въ пріемъ грузовъ, а, разъ принявши, должны были ихъ доставить по назначенію ⁽²⁾.

Таковыя затрудненія по правильной эксплуатаціи коммуникаці-

(1) *Импровизация*. О семъ смотри конецъ статьи.

(2) Въ то время было около 50 разныхъ прусскихъ и другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

онныхъ линій были какъ въ прусской, такъ и австрійской арміяхъ уже въ кампанію 1866 года.

Для Богемской прусской арміи (1866 г.), состоявшей приблизительно изъ 300,000 человѣкъ и 90,000 лошадей, требовалось въ сутки продовольствія и фуража около 945,000 килограммъ или 20,000 центнеровъ (60,000 пудовъ), считая на одного человѣка полтора килограмма (3,66 фунта) продовольствія, а на одну лошадь— $5\frac{1}{2}$ килограммовъ (13,42 фунт.) овса. Принимая товарный поѣздъ въ составѣ 100 осей или 5,000 центровъ (15,000 пудовъ) полезнаго груза, было бы достаточно ежедневно подавать $20,000: 5,000=4$ поѣзда, которые, будучи немедленно выгружаемы и возвращаемы съ окончныхъ станцій, не затормозили бы все сообщеніе по коммуникаціонной линіи и тѣмъ *не преградили бы непрерывное сообщеніе съ родиною*. Имѣя въ виду постепенное занятіе непріятельскаго края и возможность найти нѣкоторые запасы на мѣстѣ въ первое же, самое горячее время, ясно, что задача доставки грузовъ можетъ быть, при должномъ урегулированіи, еще болѣе облегчена. При этомъ войскамъ можетъ быть подаваемо *изъ тыловаго магазина* только то, что имъ нужно, *не загромождая вагонами окончныхъ станцій высадки войскъ*.

Въ кампанію 1870—1871 гг. предстояло продовольствовать армію въ составѣ около 600,000 человѣкъ и 180,000 лошадей, слѣдовательно задача была гораздо сложнѣе, чѣмъ въ кампанію 1866 г. По переходѣ прусскою арміею границы, для ея продовольствія могли служить двѣ французскія линіи, которыя не преграждались крѣпостями и искусственныя сооруженія которыхъ не были разрушены. Таковыми были для 1-й и 2-й армій линія Саарбрюкенъ—Мець и для 3-й арміи Вейссенбургъ—Нанси.

Но здѣсь опять повторились тѣ же безпорядки, что въ кампанію 1866 года, которые затрудняли правильное продовольствіе войскъ, такъ какъ не была предусмотрена организація особой *центральной инстанціи*, которая исключительно вѣдала бы движеніемъ грузовъ въ военное время.

Хотя прусское правительство послѣ кампаніи 1866 года издало особую инструкцію въ 1867 году, касающуюся этаповъ и желѣзныхъ дорогъ, желѣзнодорожныхъ командъ, увеличило обозный паркъ и прочее, *но не устроило главнаго, вышесказаннаго органа*, отъ котораго зависитъ весь успѣхъ пользованія желѣзными дорогами.

Генераль Ріеггон совершенно вѣрно замѣчаетъ, что нѣмцы не были хозяевами на своихъ дорогахъ, а только нанимателями, вслѣд-

ствіе отсутствія закона о воинскихъ повинностяхъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, что завѣдываніе линейными комисіями, при равноправности ея членовъ, крайне неудобно.

Для 1-й и 2-й армій, расположенныхъ у Меца, линія желѣзной дороги Саарбрюкенъ—Ремильи—Курсель была настолько исправна, что къ 13-му августа въ Ремильи прибыли первые поѣзды⁽¹⁾ съ продовольствіемъ. Но вскорѣ какъ эта, такъ и другія, позади лежащія, станціи были запружены вагонами, совершенно такъ же, какъ въ кампанію 1886 г. Эти станціи, *по малому развитію станціонныхъ путей, магазиновъ, недостатка мѣстъ и отсутствія рабочей силы*, не могли быть приспособлены къ таковой чрезмѣрной работѣ. Таковой постепенный *застой поѣздовъ* оказалъ сейчасъ же вліяніе на все тыловое движеніе по германскимъ желѣзнымъ дорогамъ, ведущимъ къ Саарбрюкену, и это *затрудненіе достигло своей наивысшей точки* въ началѣ сентября 1870 года. Такъ, 5-го сентября стояло 600 вагоновъ на линіи Rhein-Nahebahn, 560 на Pfalzbahn, 155 на Rheinischen-Bahn, 650 на Ludwigsbahn, 357 на Sanct—Johann—Courcelles, всего 2,322 вагона, принадлежавшихъ только одной *второй арміи* и представлявшіе ея продовольствіе въ количествѣ около 348,000 центнеровъ или 1.044,000 пудовъ. Это количество достаточно было бы для продовольствія 2-й арміи въ теченіе 26-ти дней. Для устраненія этого зазора было приступлено къ организаціи двухъ *концентраціонныхъ магазиновъ* въ *Бингербрюкенъ* и *Нейенкирхенъ*.

Въ этихъ магазинахъ были разгружены вагоны для храненія запасовъ, кромѣ того, должны были быть предоставлены четыре поѣзда, каждый въ 100 осей, для подачи всей ежедневной потребности арміи въ количествѣ около 19,000 центнеровъ; но такъ какъ каждый поѣздъ подымаетъ по 5,000 центнеровъ, то могъ, въ случаѣ нужды, быть доставляемъ излишекъ въ размѣрѣ 1,000 центнеровъ (3,000 пуд.). *Вышесказанный большой простой вагоновъ произошелъ* также и съ вагонами (много сотенъ) *третьей арміи*, ожидавшими разгрузки на линіи Вейссенбургъ—Вейденгеймъ—Нанси; для устраненія сего были устроены два концентраціонныхъ магазина въ *Arg-sur-Moselle* и *Novéant*.

Этою мѣрою постепенно и притомъ, съ большимъ трудомъ, водворился порядокъ на линіи военныхъ сообщеній, благодаря энергичному вмѣшательству военной администраціи въ дѣло эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Такъ, въ теченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ про-

(1) Слѣдовательно, черезъ 9 дней послѣ перехода границы (4-го августа).

изводилось исправно доставленіе всякаго рода продовольствія и фуража для всей окупаціонной арміи на разстояніи отъ 240 до 560 верстъ отъ отечественной границы.

Къ изложенному необходимо добавить общія соображенія, на которыя указываетъ капитанъ прусской службы Н. L. W., а именно: что въ мирное время, при рѣшеніи разныхъ задачъ по сосредоточенію, *нужно также разсчитывать самымъ тщательнымъ образомъ подвозъ продовольствія въ поѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ*, во-первыхъ, чтобы *не разсчитывать на средства страны*, такъ равно намѣтить себѣ точную и ясную картину всего движенія военныхъ грузовъ въ видѣ цѣлыхъ поѣздовъ, отдѣльныхъ вагоновъ и проч., срокъ ихъ оборота, размѣщенія ихъ по станціямъ, тѣмъ болѣе, что такое движеніе по нѣкоторымъ линіямъ *будетъ совпадать съ передвиженіемъ самихъ войскъ*.

Такимъ образомъ, взглядъ, проведенный нами въ брошюрѣ «*Примѣрный разсчетъ потребнаго количества вагоновъ для воинскаго движенія и пр. 1887. Спб.*», отвѣчаетъ также и тѣмъ требованіямъ, которыя выяснились на практикѣ бывшихъ войнъ, *т. е., что нужно дѣлать серьезныя точныя планы для всякаго рода предполагаемыхъ передвиженій по цѣлой сѣти дорогъ*, въ зависимости количества, рода перевозки и станцій ихъ отправленія и назначенія и затѣмъ уже *во время самаго исполненія перевозокъ въ военное время*, ихъ регулировать посредствомъ *особаго центрального и другихъ, ему подвѣдомственныхъ, промежуточныхъ инстанцій*, т. е. поступать такъ, какъ тс дѣлаетъ опытный и настоящій эксплуататоръ на своей линіи.

Считаемъ необходимымъ привести въ переводѣ мнѣніе того же прусскаго военнаго желѣзнодорожнаго спеціалиста, который очень рельефно выясняетъ *государственную важность въ военномъ отношеніи* надлежащей системы *экономичнаго пользованія вагонами*:

«Что возможно экономическое употребленіе подвижнаго состава, составляетъ не только денежный вопросъ для отдѣльныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, но даже вопросъ *могущества*,—это очевидно, ибо желѣзныя дороги въ своей совокупности представляютъ *часть могущества цѣлаго государства*; потеря въ силѣ, которая произойдетъ вслѣдствіе не экономичнаго пользованія ею, принесетъ вредъ *проявленію военной силы* на какомъ-либо пунктѣ рано или поздно, насколько таковая сила находится въ зависимости отъ желѣзныхъ дорогъ или ими поддерживается».

Разсмотрѣвъ тѣ большія затрудненія, которыя встрѣтились во

время военной эксплуатаціи, при пользованіи желѣзными дорогами прусскою арміею въ кампанію 1866 года и въ 1870 — 1871 г., необходимо остановиться на обзорѣ того положенія, въ которомъ находилось дѣло поддержанія военныхъ сообщеній французской арміи во время послѣдней войны (¹).

Французская армія въ 1870 — 1871 г. находилась въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ германская, такъ какъ она владѣла болѣею сѣтью и подвижнымъ составомъ, но столь выгодными условіями французская армія не умѣла воспользоваться вслѣдствіе отсутствія должной организаціи въ военно-желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Для сосредоточенія къ Мецу и Страсбургу служили три главныя линіи съ вѣтвями.

Слѣдовало бы заранѣе обдумать, какъ комбинировать перевозки отчасти обходнымъ путемъ, совмѣстно съ обыкновеннымъ маршевымъ порядкомъ; такъ, для облегченія линіи Парижъ—Шомонъ, направить часть войскъ для Эльзаса изъ Парижа по Ліонской дорогѣ, затѣмъ черезъ Дижонъ—Оксоннъ—Везуль.

15-го іюля 1870 г. компаніи французскихъ желѣзныхъ дорогъ: Восточной, Сѣверной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, получили отъ министерства публичныхъ работъ предписаніе предоставить всѣ ихъ перевозочныя *средства въ распоряженіе военнаго министра* (²), съ совершеннымъ прекращеніемъ, если окажется надобность, пассажирскаго и товарнаго движенія по линіямъ этихъ компаній. Западной и Орлеанской компаніямъ въ то же время было предложено передать потребное количество подвижнаго состава первымъ тремъ линіямъ.

Вслѣдствіе такого предложенія правительства, компанія Восточной дороги, на долю которой выпала съ перваго же раза самая тяжелая служба государству, распорядилась немедленно: прекратить всякую отправку вновь товарныхъ поѣздовъ; разгрузить всѣ крытые товарные вагоны и платформы, находящіяся на станціяхъ, уменьшить число пассажирскихъ поѣздовъ, назначая ихъ, главнымъ образомъ, для движенія почты; заготовить на станціяхъ привала войскъ отводныя отъ паровозовъ трубы для нагрѣванія воды, бочки и ведра

(¹) См. П. Гронскій по Жакмену и *Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considérés au point de vue de la défense du territoire. 1874. Anvers. Capitaine du génie I. B. Eugène.*

(²) Успѣха не было, за отсутствіемъ органовъ и военныхъ людей, подготовленныхъ въ мирное время для управленія службою вагоновъ.

для водопоя, добавочные освѣтительные приборы; разослать по линіи росписанія хода военныхъ поѣздовъ.

Администраціями этой желѣзной дороги и двухъ другихъ ⁽¹⁾ было предоставлено громадное количество поѣздовъ для перевозки войскъ, такъ:

съ 16-го по 22-е іюля	359 поѣздовъ
» 23-го » 26-е »	235 »
<hr/>	
Всего.	594 поѣзда

что составитъ среднимъ числомъ въ сутки около 59-ти поѣздовъ, причемъ въ нѣкоторые дни максимальная суточная отправка доходила до 74-хъ поѣздовъ (22-го іюля 1870 года). Но, не смотря на это, вслѣдствіе полного отсутствія единства въ управленіи операціями военныхъ властей на желѣзныхъ дорогахъ, проявилась большая неурядица, которая сказалась особенно рельефно въ приѣмъ военныхъ транспортовъ, прибывавшихъ на театръ войны по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ этомъ отношеніи станція Мець представляетъ собою весьма разительный примѣръ беспорядочности французской военной администраціи; станція была приспособлена къ суточной выгрузкѣ въ количествѣ 930-ти вагоновъ, между тѣмъ, по нераспорядительности, выгружалось среднимъ числомъ за время съ 16-го іюля по 15-е августа только 775 вагоновъ.

Въ описываемое время терриоріальное интендантство не получило приказа принимать приходящіе въ Мець припасы, и потому на предложеніе желѣзнодорожной администраціи взять грузъ со станціи отвѣчало отказомъ; въ свою очередь, точно также и дивизионныя интендантства не рѣшались разгружать вагоны, такъ какъ не знали: останутся-ли войска ихъ корпуса въ Мець, или пойдутъ дальше.

Къ довершенію всего высшія военныя власти нѣсколько дней сряду мѣшали выгрузкѣ поѣздовъ слѣдующими распоряженіями: станція получила приказъ держать на-готовѣ подвижной составъ въ количествѣ, потребномъ для одновременной перевозки отряда войскъ въ 30,000 человекъ. Такъ какъ подобный транспортъ требовалъ около 40 поѣздовъ, то компанія размѣстила ихъ по ближайшимъ къ Мецу станціямъ между Фруаромъ и Тіонвилемъ. Затѣмъ, однажды ночью отдается приказъ приступить къ этому экстренному транс-

⁽¹⁾ Росписаніе было составлено для первой линіи по 24 воинскихъ поѣзда въ сутки; для второй и третьей линіи—по 18-ти; на первой линіи поѣзды отправлялись иногда дввоенными.

порту; все приходитъ въ движеніе, поѣзды стремятся въ Мецъ и получаютъ отказъ; снова дается приказъ, и—снова отказъ; а между тѣмъ весь этотъ переполохъ, разумѣется, помѣшалъ движенію другихъ транспортовъ и выгрузкамъ.

На станціи оставалось такое множество неразгруженныхъ вагоновъ, что ими были заняты не только всѣ запасные пути, но даже пути къ паровознымъ сараямъ и главный путь; такъ нѣкоторые вагоны и остались неразгруженными до блокады, а потомъ попали въ руки германской арміи (¹).

Приведемъ примѣръ того, какъ малое время подготовки и недостатокъ согласованія порядка снабженія войскъ продовольствіемъ съ ихъ движеніемъ, причинилъ арміи Бурбаки непоправимыя затрудненія (²).

Генераль Бурбаки, по совѣту военнаго делегата г. Фрейсине, 19-го декабря 1870 г. со 100,000 человекъ началъ наступленіе черезъ Дижонъ къ Бельфору, для дѣйствія противъ сообщеній германской арміи въ Эльзасъ. Французы тогда говорили: «En tout cas on aura la certitude de rompre définitivement la base de ravitaillement de l'ennemi».

23-го декабря уже началась перевозка войскъ по желѣзнымъ дорогамъ отъ станцій: Bourges, Nevers и La-Charité.

2-го января 1871 г. корпуса уже стояли въ Besançon, Dampierre, Auxonne. Дивизія Кремера въ Dijon. 15-й французскій корпусъ началъ свое движеніе только 4-го января.

Такимъ образомъ, перевозка продолжалась болѣе 10-ти дней.

Провіантскіе транспорты были направлены по грунтовымъ дорогамъ (разстояніе около 380-ти кил.). Малое время подготовки и недостатокъ продовольствія причинили разныя затрудненія. Войска терпѣли лишенія; мало было времени отдыха въ пути; не могли варить пищу; не могъ этому пособить даже провіантъ, возимый въ каждомъ воинскомъ поѣздѣ.

Полное занятіе дороги одними войсковыми поѣздами уничтожило возможность поддерживать сообщеніе съ тыломъ для подвоза всякаго рода запасовъ и продовольствія.

Въ Лионѣ былъ постоянный магазинъ. На станціи Besançon думали устроить *въ вагонахъ подвижной магазинъ* (magasin roulant) съ отдѣленіями на станціяхъ: Clerval, Vaume-les-Dames и Montbé-

(¹) 16,000 вагоновъ въ Мецъ и другихъ станціяхъ.

(²) См. Organ der Militärwissenschaftlichen Vereine. XXXV. Band. I. Heft. 1887. Wien. «Die Beziehungen zwischen den Operationen und dem Verpflegungswesen im Kriege 1870 und 1871, von Hugo Ritter von Bilimek, Oberst und Commandant des k.k. Infanterie Regimentes № 20.