

А. фон Вендрих

**Военно-техническая
рекогносцировка железных
дорог**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
А11

А11 **А. фон Вендрих**
Военно-техническая рекогносцировка железных дорог / А. фон Вендрих – М.:
Книга по Требованию, 2021. – 40 с.

ISBN 978-5-458-07821-4

Преподаватель Николаевской инженерной академии, инженер-полковник
А. фон-Вендрих.

ISBN 978-5-458-07821-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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 первозданном 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

вать какъ орудіе войны, обращающееся въ выгоду того, кто сѣумѣетъ имъ воспользоваться наилучшимъ образомъ.

Для достиженія этого военные техническіе органы должны быть въ мирное время въ тѣсной связи съ органами министерства путей сообщенія, дабы они были должнымъ образомъ подготовлены къ своимъ обязанностямъ въ военное время.

Въ послѣднее время германская военная литература указываетъ на новыя требованія, которыя намѣрены предъявлять къ желѣзнымъ дорогамъ въ будущихъ войнахъ.

Эти требованія на столько серьезны, въ связи съ вышесказанною вообще большою задачею желѣзныхъ дорогъ въ военное время, что каждому первостепенному государству приходится обстоятельно подумать о томъ, отвѣчаетъ ли его сѣтъ, какъ стратегическимъ условіямъ (по отношенію расположенія), такъ и организаціею военной эксплуатаціи этимъ новымъ требованіямъ.

Они заключаются въ возведеніи *подвижныхъ укрѣпленныхъ позицій* (offene Positionen), при содѣйствіи желѣзныхъ дорогъ.

Поэтому, *железнодорожная часть* должна быть организована *на военный ладъ и обладать такою способностью къ дѣйствіямъ*, чтобы во время войны имѣть возможность быстро сооружать желѣзныя дороги, даже большаго протяженія, для обхода крѣпостей, если таковыя лежатъ на пути.

Для этой цѣли предлагаютъ имѣть наготовѣ большой запасъ разнороднаго матеріала для мостовъ, насыпей и прочее, независимо отъ подвижнаго состава (паровозы и вагоны), рельсовъ, шпалъ и прочее.

На обязанности военной желѣзнодорожной части должна лежать главная задача доставки матеріала для вышесказанныхъ позицій, которыя имѣютъ быть сооружаемы во время самой войны, или же для спасенія—уборки перевозимаго матеріала въ томъ случаѣ, когда онъ должны быть покинуты для того, чтобы таковой не достался въ руки непріятеля.

Для вооруженія этихъ позицій, по даннымъ германской литературы, предназначены башни Шумана или заслоны, которые легко разбираются на мѣстѣ и устанавливаются на земляныхъ веркахъ (валахъ), возведенныхъ полевой арміею.

Для быстрой доставки по рельсамъ таковыхъ башенъ, называемыхъ также боевыми лафетами (Kampfлафеттен), на подобіе артиллерійскихъ лафетовъ, имѣются въ виду особые для сего приспособленные желѣзнодорожные вагоны.

Вмѣсто многихъ депо, складовъ въ настоящихъ крѣпостяхъ, имѣется въ виду образовать малое число большихъ депо, на новыхъ началахъ, главнымъ образомъ въ прямомъ соединеніи съ желѣзными дорогами, при соблюденіи условій возможности быстръ и нагрузки и выгрузки всѣхъ вышесказанныхъ частей позицій и временныхъ военныхъ дорогъ.

Въ войнѣ за обладаніе желѣзными дорогами надо имѣть въ виду *нападеніе* на желѣзныя дороги и ихъ *защиту*.

Нападеніе можетъ быть сдѣлано:

- 1) съ цѣлю пользованія желѣзными дорогами, и
- 2) съ цѣлю воспрепятствовать или затруднить пользованіе ими непріателемъ.

Защита желѣзныхъ дорогъ можетъ имѣть двоякую цѣль:

- 1) чтобы обезпечить себѣ успѣхъ пользованія ими, и
- 2) чтобы воспретить непріятелю пользованіе ими.

При *нападеніи* можетъ представиться необходимость захвата, какъ для пользованія *чужими* дорогами, такъ и для воспрепятствованія пользованія непріателемъ *своими* дорогами при его наступленіи. Такъ что въ послѣднемъ случаѣ, преслѣдуя, такъ сказать, отрицательныя цѣли, придется разрушать чужія дороги.

Въ вопросѣ *защиты* желѣзныхъ дорогъ на обязанности обороняющагося будетъ лежать принятіе всѣхъ мѣръ, дабы, съ одной стороны, вполне обезпечить себѣ обладаніе своими дорогами, для безпрепятственной ихъ

военной эксплуатаціи, а съ другой, затруднить атакующему пользованіе дорогами обороняющагося.

Вообще *препятствіями для пользованія* желѣзными дорогами являются укрѣпленія, расположенныя какъ въ узлахъ или пунктахъ пересѣченія нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ равно у желѣзнодорожныхъ мостовъ, при другихъ важныхъ техническихъ сооруженіяхъ и у главныхъ станцій (депо, мастерскія и проч.), представляющихъ сосредоточеніе матеріальной части.

Въ виду вышеизложеннаго, атакующій, чтобы воспользоваться чужими дорогами, долженъ своими войсками захватить ихъ и не допустить ихъ разрушенія при отступленіи обороняющагося, въ особенности по отношенію главныхъ станцій и большихъ искусственныхъ сооруженій, такъ какъ ихъ возстановленіе потребуетъ большихъ средствъ и большой траты времени, что значительно повліяетъ на успѣхъ всей кампаніи.

Иногда же придется употребить всѣ усилія къ тому, чтобы испортить чужія желѣзныя дороги, чтобы воспрепятствовать противнику пользованіе ими для сосредоточенія войскъ къ границѣ, такъ равно и по окончаніи онаго, когда желѣзная дорога получаетъ значеніе коммуникаціоннаго пути, т. е. служить сообщеніемъ тыла арміи со странюю.

Во время войны, условія, при которыхъ придется пользоваться чужими дорогами, могутъ быть предусмотрены высшими стратегическими соображеніями, съ принятіемъ во вниманіе расположенія отдѣльныхъ линій чужой желѣзнодорожной сѣти.

Поэтому слѣдуетъ быть осторожнымъ, то есть указывать подлежащимъ властямъ, какія линіи или искусственные сооруженія подлежатъ большому или меньшему разрушенію, дабы впослѣдствіи при необходимости наступленія не создать себѣ непреодолимыхъ препятствій.

Для *защиты желѣзнодорожной сѣти*, какъ извѣстно, служатъ:

1) укрѣпленія, крѣпости и даже цѣлые укрѣпленные лагери.

2) особыя войска для обороны и

3) особыя *силы и средства* для разрушенія желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ неизбѣжной ихъ потери, для *возстановленія* дорогъ, разрушенныхъ непріятелемъ и для ихъ *военной эксплуатаціи*.

Всѣ эти средства дѣйствуютъ совокупно для защиты какъ своихъ, такъ и занятыхъ въ непріятельскомъ краѣ дорогъ, а равно для возможности ихъ безпрепятственной эксплуатаціи или же для противодѣйствія пользованію таковыми самимъ непріятелемъ.

Что касается до подробностей защиты всѣхъ подлежащихъ сооруженій дороги (мосты, тоннели, выемки, станціи, телеграфъ между станціями и прочія части желѣзнодорожнаго пути), то это составляетъ предметъ тактики и фортификаціи.

Здѣсь необходимо обратить вниманіе на то, что для главнокомандующаго весьма важно имѣть возможность въ первый моментъ обладать какъ таковыми сооруженіями, такъ и частью подвижнаго состава, разнаго рода магазинами, складомъ топлива (угля, брикета и прочее) и станцією водоснабженія.

Такъ, въ кампанію 1866 года пруссаки успѣли завладѣть возлѣ Праги (въ Богеміи) двадцатью паровозами и двумя тысячами вагоновъ, которые были предназначены къ возвращенію въ Вѣну, и тѣмъ могли значительно ускорить свое наступательное движеніе.

Поэтому на обязанности обороняющагося лежитъ между прочимъ забота своевременной уборки подвижнаго состава и другихъ главныхъ подвижныхъ частей, дабы затруднить движеніе атакующаго.

Упущеніе, подобное вышесказанному, случилось и въ кампанію 1870 — 1871 года, когда нѣмцы воспользовались ошибкою французовъ, завладѣвъ ихъ 16.000 вагонами, которые сначала употребили для своихъ военныхъ перевозокъ при наступленіи, затѣмъ отправили ихъ, какъ военнопленныхъ, въ Германію, гдѣ ихъ употреби-

ляли для своего внутренняго движенія, а потомъ возвратили, спустя продолжительное время и то лишь на основаніи постановленій франкфуртскаго договора.

Военная исторія указываетъ, что не только для обороняющагося, но и для атакующаго весьма важно заботиться о своевременной уборкѣ подвижнаго состава отъ пограничныхъ пунктовъ своей желѣзнодорожной сѣти, такъ какъ чрезмѣрное скопленіе, напримѣръ, вагоновъ по станціямъ, при сосредоточеніи арміи къ границѣ, крайне затрудняетъ все сообщеніе по коммуникаціонной линіи и ведетъ также къ тому, что войска терпятъ громадныя лишенія, отъ недоставленія продовольствія, вслѣдствіе полнаго безпорядка въ движеніи поѣздовъ и загроможденія станцій вагонами.

Такъ, въ кампанію 1866 г. у пруссаковъ на нѣкоторыхъ пограничныхъ станціяхъ въ Силезіи скопилось болѣе 96 вагоновъ.

Въ кампанію 1870—1871 гг. у нихъ же происшедшій черезъ то застой поѣздовъ оказалъ вредное вліяніе на все тыловое движеніе по германскимъ желѣзнымъ дорогамъ, ведущимъ къ Саарбрюкену.

Такое затрудненіе достигло своей наивысшей точки въ сентябрѣ 1870 г., когда на нѣкоторыхъ станціяхъ скопилось 2.322 вагона съ продовольствіемъ (около 1 милліона пудовъ) второй арміи.

Подобный же большой простой произошелъ и съ вагонами третьей арміи.

У французовъ въ ту же кампанію на станціяхъ желѣзной дороги Парижъ-Ліонъ-Средиземное море стояло невыгруженныхъ 7.500 вагоновъ съ военными грузами; между тѣмъ армія генерала Бурбаки, имѣя въ тылу эту линію, вслѣдствіе недоставленія продовольствія, должна была прекратить свое существованіе.

Въ кампанію 1877—1878 гг. на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ (когда онѣ эксплоатировались почти-что нами) стояли неразгруженными 1760 вагоновъ, изъ нихъ въ одномъ Бухарестѣ 600. Кромѣ того, стояло много вагоновъ на русскихъ дорогахъ юго-западнаго края, въ томъ

числѣ поѣзды съ боевыми снарядами, порохомъ, металлическимъ дунайскимъ мостомъ, провіантомъ и прочее.

Въ нашей брошюрѣ: „Организація военно-желѣзно-„дорожныхъ штабовъ на коммуникаціонныхъ линіяхъ „и центрального учрежденія по управленію подвижнымъ „составомъ въ военное время“ мы уже указывали на то, что возможно экономическое употребленіе подвижнаго состава, кромѣ устраненія приведенныхъ бѣдствій въ военное время, составляетъ не только денежный вопросъ для отдѣльныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, но даже есть *вопросъ могущества*, ибо желѣзные дороги въ своей совокупности представляютъ *часть могущества цѣлаго государства*; потеря въ силѣ, которая произойдетъ вслѣдствіе не экономическаго пользованія ею, принесетъ вредъ *проявленію силы* на какомъ либо пунктѣ, рано или поздно, насколько таковая сила находится въ зависимости отъ желѣзныхъ дорогъ или ими поддерживается.

Къ сожалѣнію, нашъ русскій опытъ пользованія румынскими дорогами въ кампанію 1877—1878 гг., по заявленію лицъ, близко стоявшихъ къ дѣлу, не былъ удовлетворителенъ по многимъ причинамъ, подробно изложеннымъ въ вышеприведенной брошюрѣ.

Урокъ прошлаго долженъ намъ принести пользу при выработкѣ будущей новой организаціи, а потому мы должны обратить вниманіе на слабыя ея стороны.

Къ числу причинъ, вредно вліявшихъ на военныя сообщенія съ тыломъ арміи, между прочимъ, были отнесены нижеслѣдующія:

1) Отсутствіе предварительнаго, строго обдуманнаго плана устройства коммуникаціоннаго пути.

2) Неимѣніе особой инструкціи для коммуникаціонныхъ путей и вообще цѣлаго штата по военному управленію желѣзными дорогами въ занятомъ краѣ.

3) Несоотвѣтствующая организація военно-желѣзнодорожнаго отдѣла (смѣшанный гражданско-военный характеръ).

4) Отсутствіе предварительной военно-технической рекогносцировки желѣзныхъ дорогъ.

5) Эксплуатационные органы и железнодорожные батальоны не были подготовлены въ такой степени къ спеціальному своему назначенію, какъ то признано крайне необходимымъ въ первостепенныхъ государствахъ западной Европы; условіе железнодорожной службы: строгая дисциплина и точное, опредѣленное знаніе людей и ихъ способностей. Если бы, вмѣсто собранныхъ людей съ разныхъ желѣзныхъ дорогъ, не имѣвшихъ должной органической связи, были организованы въ мирное время военно-железнодорожныя техническія эксплуатационныя отдѣленія изъ чиновъ запаса, подготовленные къ сплоченной практикѣ, были бы мобилизованы и приданы румынскимъ дорогамъ, несомнѣнно получились бы другіе результаты при строго проведенной военной технической, а не смѣшанной организаціи эксплуатаціи

Изъ сообщенія 5 февраля 1888 года профессора, генералъ-маіора Сухотина, въ собраніи офицеровъ генеральнаго штаба, войскъ гвардіи и петербургскаго военного округа, по вопросу о данныхъ для организаціи конницы, мы ознакомились съ характеристикой будущей войны.

Такъ, по мнѣнію докладчика, мы должны ожидать войну, въ которой примутъ участіе съ обѣихъ сторонъ отъ 6 до 7 милліоновъ воиновъ.

Эти цифры свидѣтельствуютъ, что будущая война — въ полномъ смыслѣ *международная война* и *притомъ война за обладаніе желѣзными дорогами*, такъ какъ безъ посредства желѣзныхъ дорогъ невозможно прокормить нынѣшнія громадныя арміи.

Такъ, напримѣръ, для арміи въ 800.000 человекъ и 160.000 лошадей, потребуется *подавать ежедневно продовольствіе* (около 700 вагоновъ) отъ 24 до 28 поѣздовъ, въ составѣ каждый изъ 30 или 25 вагоновъ, для чего придется воспользоваться 3—4 дорогами.

Въ виду этого для наибольшаго успѣха при защитѣ желѣзныхъ дорогъ, какъ нами занятыхъ въ оккупационномъ краѣ, такъ равно и отечественныхъ къ нимъ прилегающихъ, военная ихъ эксплуатація должна имѣть

правильную организацію, основанную на методическомъ веденіи дѣла и на правильномъ раздѣленіи всей работы, съ соблюденіемъ единства дѣйствій и направленія.

Какъ видно, военное министерство сознаетъ всю важность правильной постановки этого дѣла; оно понимаетъ, что военно-стратегическое движеніе есть видъ максимальнаго коммерческаго движенія, но только при болѣе трудной обстановкѣ и болѣе важной отвѣтственности. Но такъ какъ дороги въ мирное время, теперь, не имѣютъ тѣсной, органической между собою связи, не управляются однимъ хозяиномъ и не регулируются одною твердою властью, то понятно, какія затрудненія ожидаютъ военное время, при производствѣ усиленнаго движенія по сѣти, не привыкшей къ строгому и точному регулированію, не говоря уже о томъ времени, когда бы пришлось вести войну изъ за обладанія своими желѣзными дорогами, при продолжительныхъ операціяхъ непріятели въ предѣлахъ нашего отечества.

Характеръ эксплуатаціи, который нынѣ господствуетъ при полной децентрализованной системѣ, слабо контролируемой въ мирное время, конечно, врядъ ли можетъ удовлетворить военному министерству.

Слѣдовательно, пока не совершится полная и серьезная реформа въ нашемъ гражданскомъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, можно опасаться, что не только переходъ нашей сѣти съ мирнаго на военное положеніе, но и завыдываніе всею службою дорогъ во время военныхъ дѣйствій встрѣтитъ большія затрудненія.

Въ виду этого понятно, что военное министерство, зная дѣйствовавшее направленіе въ желѣзнодорожной политикѣ, не могло, да и не въ правѣ было по лежащей на немъ отвѣтственности, согласиться на предоставленіе полной инициативы гражданскому министерству въ такомъ важномъ дѣлѣ, а самому остаться въ роли безучастнаго паблюдателя со стороны.

Послѣдствіемъ сего явилась забота со стороны военнаго вѣдомства, какъ о приспособленіи коммерческой эксплуатаціи къ военнымъ цѣлямъ, не нарушая инте-

ресовъ торговли и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ равно о приданіи всей организаціи активнаго характера, должнаго направленія и единства дѣйствій.

Въ управленіи дорогами, какъ извѣстно, кроется зародышъ порядка службы, и оно служитъ основаніемъ производительности и безопасности движенія.

Серьезное и твердое управленіе крайне необходимо, въ особенности для военныхъ цѣлей, когда требуется принятіе быстрыхъ и соотвѣтствующихъ мѣръ, примѣнимыхъ притомъ къ даннымъ мѣстнымъ условіямъ дорогъ.

Изъ вышеизложеннаго ясно вытекаетъ та тѣсная связь, которая должна существовать между условіями эксплоатации мирнаго и военнаго времени, когда желѣзныя дороги, какъ оборонительныя (въ активномъ своемъ значеніи) силы государства, предназначены принимать самое живое участіе въ рѣшеніи вопроса бытія государства.

Отсутствіе подобной связи заставляетъ правительства прибѣгать къ чрезвычайнымъ мѣрамъ, которыя хотя и достигаютъ желаемыхъ результатовъ, но лишь спустя продолжительное время, и требуютъ большихъ жертвъ со стороны государства, частныхъ обществъ и лицъ.

Такъ, во время сѣверо-американской междоусобной войны президентъ Линкольнъ, сознавая важное значеніи желѣзныхъ дорогъ для веденія войны, декретомъ 11 Февраля 1862 г., завладѣлъ всѣми дорогами со всѣми мастерскими, заводами, магазинными запасами и телеграфами, принадлежавшими частнымъ обществамъ, въ виду того обстоятельства, что, при коммерческомъ движеніи и большомъ числѣ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, не была выработана въ мирное время система должнаго взаимодѣйствія.

Для управленія всѣми дорогами Линкольнъ назначилъ генерала Макъ Каллума военнымъ директоромъ и суперинтендантомъ желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ штатахъ (Military director and superintendent of railroads in

the United States), которому такимъ образомъ въ то время была подчинена самая большая сѣтъ во всемъ свѣтѣ.

Основатель и первый организаторъ военной эксплуатаціи и желѣзнодорожныхъ корпусовъ Макъ-Каллумъ (Mac-Callum) умеръ 64 лѣтъ, 27 Декабря 1878 г. въ Бруклинѣ возлѣ Нью-Йорка.

Онъ былъ *инженеръ-архитекторомъ*; при началѣ кампаніи, вступилъ волонтеромъ въ военную службу и былъ назначенъ генералъ-майоромъ отряда волонтеровъ.

Черезъ нѣсколько дней послѣ своего назначенія, Макъ-Каллумъ получилъ отъ военнаго министра, Стантона, слѣдующій приказъ: «Я ожидаю отъ Васъ, чтобы Вы во всякое время имѣли на готовѣ требуемое число людей и матеріалъ, дабы всякое приказаніе, какое бы ни было, было немедленно исполнено; неудачи быть не должно».

Генералъ Макъ-Каллумъ, контролируемый только военнымъ министромъ, располагая притомъ неограниченнымъ кредитомъ, съ большою энергіею сосредоточилъ всю военно-желѣзнодорожную администрацію въ своихъ рукахъ и организовалъ строительный (Construction Corps) и эксплуатационный (Transportation corps) корпуса.

На обязанности *перваго* лежало возстановленіе желѣзныхъ дорогъ, разрушенныхъ непріателемъ, а на второмъ—эксплоатація и текущій ремонтъ дорогъ, сооруженіе зданій и вообще все то, что нужно для поддержанія успѣшной эксплуатаціи линій.

Весь контингентъ людей доходилъ до 24.964 человекъ, раздѣленныхъ на вышесказанные корпуса и дивизіоны. Составъ послѣднихъ колебался въ предѣлахъ 1.730 человекъ въ 1862 году и 4.542 человекъ въ 1865 году.

Каждый дивизіонъ состоялъ изъ штаба и шести отдѣленій по специальностямъ работъ и службъ.

Вообще надо замѣтить, что личный составъ часто измѣнялся даже и по своимъ специальностямъ, въ зависимости отъ условій работъ.

Для доставленія дивизіонамъ болшей подвижности, имъ были приданы особые *строительные поѣзды* (construction trains).