

ЗАЛІЗНИЧНІ ВІЙСЬКА: СТВОРЕННЯ Й ЕТАПИ РОЗВИТКУ (1851 – 1917 рр.)

Виникнення понад 150 років тому залізничних військ у Росії й Україні було пов'язане з будівництвом залізниць і потребою використання цього виду транспорту у військових цілях: для перевезення військ, боєприпасів, озброєння, продовольства та інших найважливіших вантажів.

В історії залізничних військ від часу створення їх у серпні 1851 р. і до розформування в січні 1918 р. можна виділити п'ять етапів.

Перший етап (серпень 1851 – кін. 1860-х рр.) починається з ухвалення рішення про спеціальні військові формування для охорони й експлуатації побудованої між Москвою і Санкт-Петербургом залізниці. Відповідно до затвердженого 6 серпня 1851 р. царем Миколою I „Положення про управління С.Петербурго-Московської залізниці” передбачалося створити чотирнадцять окремих військово-робітничих, дві кондукторські й одну телеграфічну роти, загальною чисельністю 4340 осіб¹. Їм було визначено військово-обмундирування з ясно-синіми випусками, а також ківери з емблемою відомства шляхів у вигляді схрещених сокири і якоря.

Перші експлуатаційні військові залізничні підрозділи успішно діяли на Санкт-Петербург-Московській залізниці і, замінюючи дорогу робочу силу, істотно скорочували витрати державної скарбниці на її експлуатацію. Водночас Військове міністерство разом з Міністерством шля-

хів досить широко залучало війська до участі в будівництві залізниць.

Кримська війна, що невдовзі вибухла, унаочнила значення використання залізничного транспорту у воєнних діях. Англійці проклали від Балаклави до своїх позицій під Севастополем залізничну вітку й таким чином забезпечили безперервне підвезення боєприпасів, що дало змогу їм увесь час нарощувати темп обстрілу міста з південного боку.

Досвід Кримської війни додався у війнах другої половини ХІХ століття. У цей період широко розгорнулося залізничне будівництво.

Архівні матеріали засвідчують використання військ на будівництві Санкт-Петербург-Варшавської й Московсько-Нижньогородської залізниць, а також деяких інших ліній. Однак прагнення знизити вартість виконуваних робіт, залучаючи до них військовиків регулярних частин, відбивалося на ефективності бойового вишколу їх. Це спонукало військово- й інші відомства шукати розв'язання проблеми. Вихід було знайдено у створенні особливих *залізничних робочих бригад*.

Першу таку бригаду в складі близько 3500 осіб сформовано в 1858 році, використовувано її на будівництві Санкт-Петербург-Варшавської залізниці.

На території України для будівництва Одесько-Парканської залізниці, відповідно до „височайше за-

твердженого” 30 березня 1863 р. „Положення військової ради про складання рот... для робіт Одесько-Парканської залізниці”² було створено перші чотири залізничні робочі роти: по одній у Херсоні, Катеринославі, Києві й Полтаві. Їх очолював штаб-офіцер з правами командира окремого батальйону, при ньому перебували два офіцери для доручень, скарбник, аудитор і урядовець, що завідував канцелярією і вів звітність. Кожну роту також очолював офіцер. У роті налічувалося: 550 рядовиків, 12 унтер-офіцерів, каптенармус, фельдшер і фельдфебель. Структура такої роти за своєю організацією наближалася до структури пізніше створених залізничних батальйонів.

Наказом по Військовому міністерству від 31 січня 1864 р. №25 було сформовано дві робочі бригади для будівництва залізниць у Новоросійському краї. Кожна бригада складалася з семи рот по 650 нижніх чинів у кожній³.

Здебільшого робочі бригади (роти) не були постійними військовими формуваннями і після закінчення будівництва їх розформовували. Тимчасовий характер бригад не давав можливості використовувати їх з належною ефективністю. Тому в 1868 році було ухвалено створити постійну робочу бригаду в складі 2000 нижніх чинів⁴. Згодом на такий штат передбачалося перевести й інші формування.

Проте ідею створення постійних бригад повністю реалізовано не було. Щобільше, до жовтня 1871 р. всі залізничні робочі з'єднання переформовано.

Перехід до нових, досконаліших щодо структури й організації фор-

мувань припадає на **другий етап** (1870 – сер. 1870-х рр.) розвитку залізничних військ. 15 лютого 1870 року Олександр II затвердив „Положення про військові залізничні команди...”⁵ Це було пов'язано з реалізацією ідеї, що постала під час здійснення розпочатої 1861 р. реформи, а саме: щодо створення на театрі воєнних дій спеціальних підрозділів – військово-дорожніх команд, які мали швидко відновлювати зруйновані залізниці, будувати невеликі сполучні вітки, а при потребі – руйнувати залізничні колії.

Щоб готувати в мирний час контингент для таких формувань, і вирішено було створити військові залізничні команди. Їх комплектували раз на рік зі стройових і нестройових унтер-офіцерів та рядовиків усіх родів військ, 1/4 з них призначали із саперних батальйонів „з додачею кількох людей з гальванічної навчальної роти”⁶.

Усіх військовиків цих команд на час навчання включали до складу залізничних службовців і підпорядковували керівництву залізниць. Міру навченості нижніх чинів команд і офіцерів, відряджених на залізниці, перевіряли під час трьох спеціально організовуваних зборів. Крім того, на таких зборах шляхом спроб шукали оптимальної організації зведеної залізничної частини, відпрацьовували взаємодію її з піхотними й саперними частинами, вдосконалювали методи й способи керування роботами тощо.

Третій етап (1876 – 1885 рр.) розвитку залізничних військ пов'язаний з переходом їх на батальйонну організацію. 1876 року в умовах надзвичайно напруженої міжнародної об-

становки, а надто загострення відносин з Туреччиною. Військове міністерство, взявши до уваги зростання значення залізниць для перебігу війни, вирішило створити перший залізничний батальйон. Спочатку він дістав назву військово-дорожнього, але потім його перейменовано на 3-й залізничний і введено до складу 3-ї саперної бригади.

Батальйон складався з двох будівельних і двох експлуатаційних рот загальною чисельністю 1145 осіб, з них 25 офіцерів, 23 цивільних фахівців (інженерно-технічний склад), 1066 нижніх чинів і 31 вільнонайманий.

До складу будівельних рот входили 5 інженерів шляхів, 4 техніки, колійні майстри та робітники, десятники земляних робіт, десятники теслярських робіт і теслі, мінери, гальвонери, телеграфні механіки, десятники телеграфних робіт, телеграфісти, ковалі, слюсарі, ливарі, казанярі та інші фахівці, потрібні для будівництва, відновлення й руйнування залізниць.

Будівельні роти мали свій рухомий склад: 4 паротяги, 34 вагони для особового складу, 2 допоміжні вагони й 4 платформи. Вони були забезпечені залізничним, ковальським, слюсарним, теслярським і столярним інструментом. Матеріали до місця роботи підвозили, використовуючи 4 візки.

Експлуатаційні підрозділи поділялися на роти служби рухомого складу й тяги і роти служби руху й телеграфу.

Особовий склад мав обмундирування, як і в саперних батальйонах, але з літерою „Ж” на погонах, озброєний був берданками кавалерійського

зразка (машиністи, їхні помічники й кочегари – револьверами)⁷.

Створення залізничного батальйону було дуже своєчасним і відповідним дедалі більшим потребам кроком. Протягом наступного 1877 року, в умовах війни з Туреччиною, з огляду на незадовільний стан румунських залізниць, необхідність будівництва залізничних ліній і великі обсяги відбудовних робіт створено ще два (2-й і 4-й) залізничні батальйони.

У 1878 р. сформовано залізничний батальйон № 1, що призначався для охоронної служби при особливо важливих потягах існував на правах гвардійської частини.

Бойове хрещення військові залізничники прийняли на театрі бойових дій 1877 – 1878 років, забезпечуючи експлуатацію залізниць Румунії і Болгарії, а на завершальних етапах війни – Туреччини. Вони брали участь у будівництві й експлуатації унікальних залізничних ліній Бендери – Галац (довжина 303 км, термін будівництва 100 днів) і Фратешті – Зимниці (відповідно 88,5 км і 50 днів)⁸, обслуговували санітарні потяги й летючу пошту, вперше в історії воєн перебудували залізничну лінію (Унгени – Ясси) так, що по ній могли рухатися потяги з різною шириною колії.

Військові залізничники, збудувавши й увівши в експлуатацію за надзвичайно короткий термін – 100 діб (через zalivні дощі роботи провадилися загалом 58 повних робочих днів) Бендери-Галацьку залізничну лінію, вперше показали можливість будівництва залізниць широкої колії в умовах театру воєнних дій. Це була настільки видатна подія, що в 1878 р. проект цієї залізниці разом із звітом

про її будівництво керівник робіт інженер М. Данилов демонстрував на Всесвітній виставці в Парижі, де був відзначений гран-прі й оцінений як одна з найвизначніших тогочасних споруд щодо швидкості будівництва⁹.

Загалом, у ході війни з Туреччиною залізничні батальйони впоралися зі своїми завданнями, забезпечивши безупинний довіз і постачання всього потрібного військам. Після закінчення війни вони далі залишалися в складі саперних бригад і підпорядковувалися Головному інженерному управлінню.

Хоча війна з Туреччиною підтвердила необхідність мати в складі армії добре навчені, з досконалою організацією залізничні частини, проте внаслідок хибної позиції керівництва Головного інженерного управління замість зміцнення й подальшого розвитку цих частин почалася, по суті, ліквідація їх. Під час демобілізації залізничні батальйони переведено, як тоді казали, „у кадровий склад“, тобто значно скорочено. Врешті це призвело до того, що в країні фактично не стало повноцінних, боєздатних залізничних частин – їх було повернуто до рівня військових залізничних команд.

Найдалекоглядніші військові діячі, передбачаючи зростання ролі залізничних військ у майбутніх війнах, не мирилися з таким становищем. На сторінках „Военного сборника“, „Інженерного журналу“ та інших видань активно обговорювалися подальші шляхи розвитку цих військ.

Війна з Туреччиною показала, що залізничні частини повинні комплектуватися з добре підготовлених фахівців, теоретичне навчання яких поєднувалося з практичною робо-

тою. Багатьом фахівцям у залізничних батальйонах довелося спішно доповнювати свою підготовку вже безпосередньо в бойовій обстановці. Повторення цього не можна було допустити. Військова громадськість у цей час вимагала реорганізації залізничних частин, поліпшення підготовки спеціалістів.

Тим часом, поки йшло це обговорення у фахових військових і інженерно-технічних виданнях, постала нагальна потреба сформування нового залізничного батальйону для будівництва залізниці в Середній Азії. Щоб розвинути економічні зв'язки центральних районів країни з Середньою Азією, які тоді – головню через брак доріг і новочасних транспортних засобів – були замалими, а також щоб зміцнити позиції Росії в регіоні, на який намагалися поширити свій вплив англійці та американці, і було вирішено збудувати Закаспійську залізницю.

У зв'язку з тим, що будівництво першої у світі залізниці в піщаній, безводній пустелі мало провадитися, до того ж, в умовах воєнних дій, до виконання робіт було залучено військових залізничників. Розгорнутою в регіоні великомасштабною воєнною операцією, яка дістала назву 2-ї Ахалтекинської експедиції, командував генерал-ад'ютант М. Скобелев, а проведенням розвідувальних робіт і будівництвом залізниці керував генерал-лейтенант М. Анненков.

Наказом по військовому відомству №111 від 12 квітня 1880 р. було сформовано 1-й резервний залізничний батальйон місцевого призначення (командир – полковник Ф. Бармін, старший інженер – князь М. Хілков)¹⁰. За штатом батальйон мав

складатися з чотирьох рот і налічувати 1069 унтер-офіцерів та солдатів. Такої кількості спеціалістів військово-залізничної справи в кадрованих залізничних частинах не було, тому довелося поповнювати склад батальйону військовиками з саперних бригад, військово-телеграфного парку й піхотних полків.

Залізничний батальйон передбачалося використовувати в основному на укладальних роботах, що потребують кваліфікованої робочої сили, а трудомісткі земляні роботи мали виконувати найняті в центральних губерніях країни грабарі.

Величезним, як на ті часи, був обсяг перевезень будівельних матеріалів. Тільки для першої ділянки збудованої залізниці потрібно було доставити близько 2,5 млн. пудів різних вантажів. Привезені будівельні матеріали перевантажували вдень і вночі. Нічної пори використовували динамо-машини й електричні ліхтарі. Уперше в світі роботи, пов'язані з будівництвом залізниці, провадилися вночі при електричному освітленні.

Новим у практиці військово-залізничного будівництва було й додержання принципу черговості робіт. Уперше тут застосовано й новий метод організації укладання колії, що його запропонував капітан М. Андреев.

Перед залізницею широкої колії військові залізничники проклали вузькоколійну. Завдяки цьому зменшувався відрив від польових військ і водночас прискорювалося підвезення укладальних матеріалів для широкої колії. З просуванням будівництва залізниці вузькоколійку перебудовували на широку колію.

20 вересня 1881 р. було відкрито рух на 217-верстовій ділянці Закаспійської залізниці від Михайлівського поста до Кизил-Арвата¹¹. Залізничний батальйон зайнявся експлуатацією збудованої ділянки.

Через чотири роки загроза війни з Англією в Середній Азії змусила продовжити будівництво Закаспійської військової залізниці. У зв'язку з цим у регіоні сформовано 2-й Закаспійський залізничний батальйон, одночасно 1-й резервний залізничний батальйон перейменовано на 1-й Закаспійський залізничний батальйон. Керівництво будівництвом очолив генерал М. Анненков¹².

Одним з технічно складних завдань, яке тоді довелося розв'язувати військовим залізничникам, було спорудження тимчасового мосту через Амудар'ю. 3 вересня 1887 р. копрові команда забила першу палю, а вже 6 січня 1888 р. по мосту пройшов перший потяг. Унікальний дерев'яний міст завдовжки 1294 сажні збудовано всього за 125 днів. Він належав до найдовших тогочасних мостів у світі¹³.

Колієукладальні роботи виконували дві роти 2-го Закаспійського залізничного батальйону (командир – полковник М. Андреев). Особовий склад рот жив у вагонах, що пересувалися вперед у міру укладання колії.

Шпали, рейки й скріплення на місце укладання доставляли потягами зі складу, розташованого на початковому пункті споруджуваної ділянки. На кожен потяг вантажили матеріали для укладання двох верст колії.

Вперше у світі тут було застосовано роликовий транспортер, за допомогою якого рейки подавали з

будь-якої платформи потяга на хвостову платформу, а з неї вже вивантажували їх. Цей пристрій розробив згадуваний уже командир батальйону М. Андреев¹⁴.

У травні 1888 р. будівництво Закаспійської військової залізниці від Кизил-Арвата до Самарканда довжиною 1101 версту було завершено¹⁵. „У прокладення цієї важливої за своїм значенням залізниці ніхто не вірив, і її відкриття зробило сенсацію у всіх столицях”, – писали французькі спеціалісти, пересвідчившись на місці в реальності зробленого¹⁶.

В інших частинах країни військові залізничники брали участь у розвитку залізничної мережі. Так, у 1883 р. силами 3-го залізничного батальйону прокладено 135 верст колій Жабинко-Пинської залізниці¹⁷.

31 грудня 1885 року для забезпечення єдності в організації навчання й підвищення бойової готовості рішенням Військової ради 2-й, 3-й і 4-й батальйони, що брали участь у війні з Туреччиною, було об'єднано в залізничну бригаду¹⁸.

Створення першої залізничної бригади знаменувало **четвертий етап** (1886 – 1903 рр.) розвитку залізничних військ. За назвою міста Барановичі, де містився штаб бригади, вона дістала найменування Барановицької. 1886 року військовий міністр видав наказ №206, згідно з яким батальйони, що належали до залізничної бригади, мали складатися з двох будівельних, двох експлуатаційних і однієї кадрової роти. З оголошенням мобілізації кадрова рота повинна була відокремитися від свого батальйону й прибути в призначений пункт, у якому на її базі передбачалося формування трьох ре-

зервних батальйонів чотириротного складу. Відповідно до штату в кожному батальйоні налічувалося 25 штаб- і обер-офіцерів, 3 класні чиновники (з них 2 лікарі), 625 нижніх чинів (у воєнний час – 1112)¹⁹.

Спеціалістів готували бригадна й батальйонна школи. Крім теоретичного навчання, провадилися практичні заняття на полігоні, а також організовувалися роботи на залізниці, куди відряджали роти, а іноді й батальйони.

Фахова підготовка офіцерів полягала в теоретичному й практичному ознайомленні із залізничною справою по всіх службах, зокрема практикувалося відрядження терміном до трьох місяців для глибшого опанування спеціальності на залізницю.

1896 р. систему навчання в частинах бригади увідповіднено до введеного в той час у дію „Положення про фахову освіту інженерних військ” і „Положення про школи в частинах інженерних військ для підготовки стройових нижніх чинів до призначення в унтер-офіцери”²⁰.

На відміну від батальйонів Барановицької бригади спеціальна підготовка закаспійських батальйонів місцевого призначення здійснювалася переважно методом безпосереднього навчання в процесі експлуатації Закаспійської залізниці. Ці батальйони підпорядковувалися начальникові залізниці, який щодо них був наділений правами начальника бригади.

У цей період у зв'язку з розвитком мережі залізниць на окраїнах країни далі зростає кількість залізничних частин. Так, у 1895 р. сформовано 1-й Уссурійський батальйон (командир – полковник Д. Хорват). Штат

батальйону неодноразово збільшувався і до 1903 р. в ньому налічувалося 8 рот. Тому було вирішено виділити зі складу 1-го Уссурійського залізничного батальйону чотири роти й сформувати з них 2-й Уссурійський батальйон. З 26 червня 1903 р. в умовах, коли назрівала російсько-японська війна, почалося формування чотирьох заамурських залізничних батальйонів²¹.

У 1899 – 1901 рр. разом з військами Німеччини, Японії, Великої Британії, США, Італії, Франції й Австро-Угорщини підрозділи російської армії взяли участь у придушенні повстання, що його підняло в Північному Китаї таємне товариство „Іхецюань”. У цьому конфлікті і повстанці, й союзні війська, що діяли проти них, особливу увагу приділяли залізницям. Скажімо, щоб утруднити дії супротивника, повстанці вивели з ладу понад 1000 верст залізничних колій. Відновити їх було доручено підрозділам 1-го Уссурійського залізничного батальйону. Розпочавши відбудовчі роботи 18 червня 1900 р., військові залізничники виконали поставлене завдання й завершили своє перебування в Китаї передачею китайському урядові 26 жовтня 1902 р. залізниці Шанхай – Гуань – Інкоу²².

Новим на цьому етапі стало залучення військових залізничників до забезпечення перевезень під час маневрів. Так, 12 серпня 1888 р. дві роти 4-го батальйону Барановицької залізничної бригади вперше було скеровано для участі у великих військових навчаннях, що провадилися в Харківському військовому окрузі. Військові залізничники мали переобладнати станцію Протопопівка

Харківсько-Миколаївської залізниці на кінцеву, здатну приймати в ході навчань не менш як 14 пар військових потягів за добу. На 24 серпня завдання було виконано. У результаті, як відзначали сучасники, вдалося зробити „перший досвід масового перевезення військ під час великих маневрів”²³, а також випробувати військові пристрої для устаткування вагонів зразка 1888 р.

Залучені до участі у великих маневрах 1890 року, частини цієї ж бригади дістали завдання збудувати на Південно-Західній залізниці вітку Ківерці – Луцьк. Керував цим будівництвом „завідувач пересування військ залізницями імперії” генерал-майор М. Головін.

Роботи розпочалися 1 серпня. Тогочасні спеціалісти, описуючи будівництво цієї залізничної вітки, підкреслювали, що воно „велось за умов, які підходять до воєнного часу”²⁴. Уже „через кілька днів після початку робіт, внаслідок епідемічного захворювання нижніх чинів, що відбирало до 80% робочих рук, стало не вистачати людей, щоб далі вручну забивати палі, а тому довелося вдатися до машинного копра й продовжувати роботу за допомогою лебідки”²⁵.

Попри вкрай важкі умови роботи не припинялися ні на один день. Їх вели з обох кінців: 3-й залізничний батальйон – від Луцька, 4-й – від Ківерців. 19 серпня покладено останні рейки одинадцятиверстової колії. Того ж дня проїхав перший прямий потяг з Ківерців до Луцька.

Слід назвати ще низку великих робіт, що їх виконали в той час військові залізничники: 1891 р. – будівництво фортечних залізниць у Кронштадті й Лібаві; 1892 р. – прокладан-

ня під'їзних колій до Охтинських порохових заводів у Санкт-Петербурзі; 1893–1894 рр. – участь Барановицької бригади в будівництві Орано-Олитської і Більсько-Гайнівської залізничних ліній; 1894 – 1896 рр. – введення в дію 1-м Закаспійським залізничним батальйоном ділянки залізниці від станції Джебель до Красноводська завдовжки 126 верст; 1897 р. – укладення 4-м залізничним батальйоном верхньої будови колії на Яблонна-Загрзькій інженерній вітці; 1900 – 1901 рр. – участь 3-го залізничного батальйону в будівництві Китайсько-Східної залізниці²⁶.

Для впорядкування спеціальної підготовки залізничних частин і забезпечення виконання вимог „Положення про польове керування військами у воєнний час” (1890 р.), наказом військового міністра від 22 вересня 1903 року №352 усі залізничні батальйони було вилучено з відання Головного інженерного управління й передано у відання Головного штабу²⁷.

Початок **п'ятого етапу** (1904 – 1917 рр.) пов'язаний з рішенням Військової ради від 2 вересня 1904 р., яким усі залізничні батальйони було виділено в особливу категорію військ – Залізничні війська зі збереженням за ними прав, наданих спеціальним військам, і залишенням їх у віданні Головного штабу²⁸. Трохи раніше, з вилученням залізничних батальйонів із відання Головного інженерного управління, було створено відділення, яке відало Залізничними військами, при Управлінні військових сполучень Головного штабу.

Дуже важливою подією на цьому етапі стала російсько-японська війна 1904 – 1905 рр. Вона переконливо

показала вирішальний вплив залізниць як на перебіг збройної боротьби, так і на загальний вислід війни. На думку військових фахівців, однією з головних причин поразки Росії була непідготовленість її залізничної мережі до війни – перевізна спроможність Великого Сибірського шляху на 1904 р. становила не більш як 3 пари потягів за добу²⁹.

Основні завдання на театрі воєнних дій виконувала Заамурська залізнична бригада. Особовий склад її впорався з величезним обсягом робіт – тільки верхньої будови колії було покладено більш як 500 верст. Але головне, що вдалося зробити, – це збільшити перепускную спроможність залізниць з 3 до 21 пари потягів за добу, а коли внаслідок льодоставу поромна переправа через оз. Байкал припинила роботу, у лютому 1904 р. за 15 днів по кризі було покладено залізничну колію завдовжки 42 версти і завдяки цьому до середини березня перевезено 2310 вагонів і 65 паротягів (тим часом спішно добувувано ділянку залізниці навколо оз. Байкал)³⁰.

У ході війни в практичній діяльності апробовано цілу низку нових підходів, зокрема виділення особливих груп колій з окремим, незалежним від основної станції, входом; завчасне призначення й розвиток допоміжних станцій тощо. Свою ефективність показала така нова форма тактичної організації дії залізничних підрозділів, як головний загін. Уперше широке застосування дістали вузькоколіїні залізниці.

Військове значення залізниць зростало в міру збільшення чисельності армії, вдосконалення її озброєння й технічного оснащення. Заліз-

ниці ставали головним засобом здійснення оперативно-стратегічного маневру на театрі воєнних дій, це була саме та транспортна ланка, яка виявилася спроможною забезпечувати безупинний зв'язок і взаємодію між фронтом і тилом незалежно від дальності й масовості перевезень, пори року й доби, погоди.

Війна з Японією показала значення цілеспрямованої, грамотної діяльності військових залізничних підрозділів і залізничної адміністрації навіть за умов недостатньої розвиненості залізниць. Це спонукало військове керівництво приділяти більше уваги піднесенню рівня спеціальної підготовки частин Залізничних військ. Серед іншого тоді було вирішено організувати практичне навчання батальйонів Барановицької бригади на реальній залізниці. З цією метою в 1905 р. Головний штаб ухвалив побудувати лінію Пинськ – Ковель – Володимир-Волинський. Керівником будівництва було призначено військового інженера полковника В. Фельдта. Попередні розвідувальні роботи виконала команда фахівців 4-го залізничного батальйону під керівництвом капітана С. Болотова³¹. Наступного року особовий склад Барановицької бригади використано на будівництві ділянки Ковель – Володимир-Волинський завдовжки 53 версти³².

На цьому етапі збільшується кількість спеціальних шкіл. Так, у 1904 р. почала функціонувати залізнична школа при Туркестанській залізничній бригаді. Її заснував начальник бригади генерал-майор О. Ульянов. Пізніше, у 1909 р., у зв'язку з розформуванням бригади школу переміщено до Ковеля.

У складі Залізничних військ з'являються нові частини, зокрема в 1906 р. створено 1-й Кавказький батальйон.

У 1907 р. Заамурську залізничну бригаду передано у відання міністра фінансів. Того ж року прийнято рішення про розформування залізничних бригад.

І в цей час військові залізничники брали участь у розбудові залізничної мережі. 1909 року 3-й Барановицький батальйон розпочав будівництво 53-верстової ділянки Іжорської залізниці; у 1914 – 1915 рр. побудовано залізничні лінії Володимир-Волинський – Сокаль – Кам'янка – Львів (завдовжки 129 верст) і Барановичі – Ковель (287 верст).

Ділянку залізниці Володимир-Волинський – Сокаль, попри несприятливі обставини (дощі протягом двох тижнів, нестача місцевих робітників тощо), відкрито для руху раніш від визначеного двомісячного терміну. Цю лінію довжиною сорок шість верст побудовано за 52 дні. Керував роботами полковник І. Вердеревський. Крім виконання великих земляних робіт і прокладення 60 верст колій, споруджено 40 мостів завдовжки двісті шістдесят сажнів, у тому числі міст через Західний Буг³³.

У процесі військової реформи 1909 – 1913 рр. Головне управління Генерального штабу вжило низку заходів з метою підвищити боєздатність військ. Зокрема повернуто бригадну організацію Залізничних військ і відтак сформовано 1-у залізничну бригаду з місцем дислокації в Барановичах і 2-у залізничну бригаду з осідком у Києві; 1-й залізничний батальйон розгорнуто в 1-й залізничний полк тощо. У 1913 р. заліз-

ничні бригади передано у відання Головного військово-технічного управління³⁴.

Напередодні Першої світової війни в країні було 18 залізничних батальйонів, з них 10 – широкої і 8 – вузької колії. Уже перші місяці бойових дій показали, що Залізничні війська зможуть виконати свої завдання лише в разі значного збільшення їхньої чисельності. Тому почалося формування нових залізничних батальйонів. А загалом на 1916 р. у Залізничних військах служило вже 2600 офіцерів і 130 400 нижніх чинів³⁵.

Під час Першої світової війни військовим залізничникам довелося займатися найрізноманітнішими роботами: перешивати західноєвропейську колію, відновлювати залізничне полотно (22,7 тис. км), відбудувати мости (3 тис. шт.), встановлювати загороди, будувати ширококоліїні залізниці, реконструювати залізниці для збільшення їхньої пропускної здатності, перебудувати вузькоколіїні залізниці на широку колію, розвивати вузли й станції постачання, подавати технічну допомогу тилу залізницям щодо ремонту верхньої будови колії та рухомого складу.

На Північно-Західному й Південно-Західному фронтах, до переходу війни в позиційну стадію, вони побудували близько 300 км ширококоліїних і 4000 км вузькоколіїних залізниць, відновили понад 4600 км верхньої будови колії і майже 5 тис. км телефонно-телеграфних ліній залізничного зв'язку³⁶.

В умовах війни впроваджувалися в практику нові форми й методи роботи, нові технічні пристрої. Так,

у 1915 р., коли армія відступала, на пропозицію підпрапорщика Черв'яка в 4-му залізничному батальйоні був створений колієруйнач у вигляді петлі з рейок. Цей пристрій, названий за прізвищем винахідника „черв'яком”, унепритатнював верхню будову колії, змушуючи супротивника підвозити з тилу велику кількість укладального матеріалу для відновлення колій³⁷.

З ініціативи Залізничних військ розпочалося будівництво панцерних потягів (бронепоездів), що відіграли помітну роль в ході війни. Силами 6-го й 9-го залізничних батальйонів було побудовано два перші такі потяги. Кожний з них складався з паротяга, двох чотиривісних і двох двовісних платформ. Як броню було використано товсте казанове залізо. озброєння бронепоезда становили 4 гірські гармати й 8 станкових кулеметів³⁸.

З 1915 року бронепоезди брали участь у боях, надаючи вогневу підтримку військам. Головне управління Генерального штабу спочатку скептично поставилося до їхніх можливостей, але після успішних налетів на супротивника змінило свою думку. Залізничним військам було запропоновано розробити проекти бронепоездів, а наприкінці 1915 р. наказано розпочати виготовлення їх. Залізничні батальйони побудували 5 бронепоездів, а також сконструювали й побудували 3 бронедрезини³⁹.

Воєнні обставини змушували до інтенсифікації залізничного будівництва. Тим часом земляні роботи проводилися переважно вручну лопатами, ґрунт виносили мішками або вивозили тачками й грабарками. Для механізації земляних робіт при будів-



Третя рота зведених команд залізничних батальйонів на будівництві залізниці Сокаль-Кам'янка-Львів, 1915 р.



Наметовий табір військових залізничників, 1914 р.

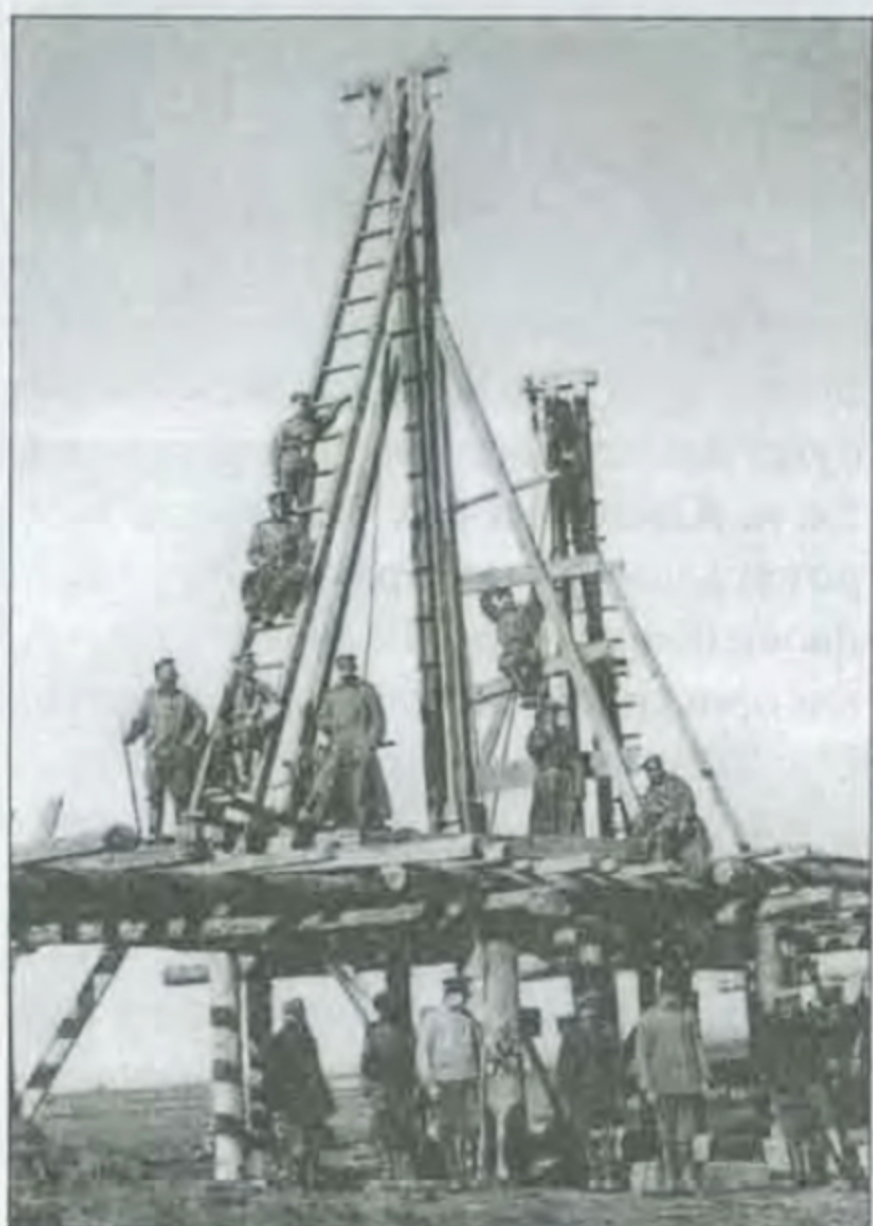
Земляні роботи на будівництві залізниці



Встановлення візира для прокладання залізничної лінії



Бронепоезд „Генерал Анненков”. 1914 р.



*Забивання пал на будівництві мосту
Будівництво мосту через Західний
Буг. 1915 р.*

*Обкатування мосту.
Ілюстрації на 1-й стор. обкладинки та
на с.34–35 репродуковано з видання:
Железнодорожные войска Российской
Федерации. – Москва, 1998.*





*Група воїнів
7-го заліз-
ничного
батальйону.
Київ, 1915 р.*

*Солдати
й офіцери 7-го
залізничного
батальйону
на будівництві
шосейної дороги
в м. Києві.
1914-1915 рр.*



*Потяг,
у якому жили
солдати й
офіцери 7-го
залізничного
батальйону.
Київ,
20 жовтня
1915 р.*

*Світлина
з фондів
Центрального
державного
кінофото-
фоноархіву
ім. Г.С.Пше-
ничного*



ництві залізниць у березні 1917 р. сформовано два тракторно-екскаваторні відділення⁴⁰.

Після жовтневого більшовицького перевороту 1917 р. прискорився розпад армії, що зачепив і Залізничні війська. Формально їх розформовано ухвалою Всеросійського Центрального Виконавчого Комітету 27 січня 1918 р. Проте громадянська війна, що розгорнулася на території колишньої Російської імперії, невдовзі виявила нагальну потребу відродження цих військ.

ПРИМІТКИ

¹ Сборник сведений о железных дорогах в России: Отдел III. Высочайшие повеления, указы правительствующего Сената и министерские постановления. – Санкт-Петербург, 1867. – С. 512.

² Там само. – С. 675 – 677.

³ Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. – Москва, 2001. – Кн.1. – С.22.

⁴ Там само.

⁵ Положение о военных железнодорожных командах в мирное время // Военный сборник. – 1870. – № 6. – С. 163 – 170.

⁶ Там само. – С.164.

⁷ Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.44, 45.

⁸ Лессар П. Военные железнодорожные постройки русской армии в компании 1877 – 1878 годов. – Санкт-Петербург, 1879. – С. 58.

⁹ Андреев М.С. Описание ускоренного способа укладки рельсового пути Самаркандского участка Закаспийской железной дороги // Военный сборник. – 1883. – № 12. – С.440–460.

¹⁰ Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.65.

¹¹ Там само. – С.77.

¹² Там само. – С.81.

¹³ Там само. – С.82

¹⁴ Там само. – С.83.

¹⁵ Там само.

¹⁶ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. – Москва, 1986. – С. 57.

¹⁷ Жабинко-Пинская железная дорога: Журнал освидетельствования Жабинко-Пинской железной дороги // Военный сборник. – 1884. – № 1. – С. 47.

¹⁸ Гавронский В. Материалы для истории 4-го железнодорожного батальона (1877–1897) // Инженерный журнал. – 1897. – № 6–7. – С.810.

¹⁹ Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.94.

²⁰ Там само. – С.100.

²¹ Там само. – С.105.

²² Там само. – С.112–118.

²³ Гавронский В. Зазнач. праця. – С. 811.

²⁴ Рухлядко Г. Историческая справка к 25-летию 2-го железнодорожного батальона // Инженерный журнал. – 1902. – № 11 – 12. – С. 1426.

²⁵ Гавронский В. Зазнач. праця. – С. 815.

²⁶ Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.122–128.

²⁷ Там само. – С.111.

²⁸ Там само. – С.130, 168.

²⁹ Там само. – С.132.

³⁰ Там само. – С.134.

³¹ Там само. – С.169.

³² Иванецкий А. К истории 4-го железнодорожного батальона (1896–1912). – Кострома, 1913. – С. 42; Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.70.

³³ Железнодорожные войска Российской Федерации / Гуров Н., Лапшин В., Азаров В. и др. – Москва, 1998. – С.22.

³⁴ Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.180–182, 187.

³⁵ Там само. – С.225.

³⁶ Там само. – С.214, 216, 218, 219.

³⁷ Там само. – С.219.

³⁸ Железнодорожные войска Российской Федерации. – С.21.

³⁹ Там само.

⁴⁰ Старостенков Н.В. Зазнач. праця. – С.226, 265.