

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 06.11.2014 № 1279)

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ
удосконалення та розвиток



№ 5, 2014 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 355.691.2(09)

О. П. Баранов,
аспірант національної академії державного управління при Президентові України м. Київ,
полковник, заступник Голови Адміністрації Державної спеціальної служби транспорту

ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ВІЙСЬКОВИХ ФОРМУВАНЬ, НА ЯКІ ПОКЛАДАЛИСЬ ЗАВДАННЯ АНАЛОГІЧНІ ЗАВДАННЯМ ДЕРЖСПЕЦТРАНССЛУЖБИ

O. P. Baranov,
graduate student of national academy of state administration, at President of Ukraine m. Kyiv,
colonel, vice-chairman Administration of Government special service of transport

HISTORY IS CREATIONS OF THE SOLDIERY FORMINGS, UPON WHICH TASKS DEPENDED ANALOGICAL THE TASK OF DERZHSPECTRANSSLUZHBИ

Проблема транспорту і зв'язку завжди мала величезне значення у військовій справі. Їх роль була велика як при зборі і зосередженні військ і їх забезпеченні продовольством і боєприпасами, так і особливо в управлінні військами на театрі війни і на полях битви.

Предметом дослідження наукової статті є процес створення військових частин, основним завданням яких було забезпечення будівництва, обслуговування, ремонту залізниць стратегічного значення - військових залізниць.

Наукова стаття є спробою освітлення проблеми військових залізниць і їх обслуговування в контексті військових реформ 1860-1870 - рр. Оскільки система переходу залізниць під контроль військового відомства є питанням швидше юридичним, то я вважаю найбільш за доцільне розглянути прямі причини, що штовхнули країну до створення особливого роду транспортної мережі і засоби, що забезпечили зміцнення обороноздатності країни і мобільності її армії.

The problem of transport and connection always had an enormous value in military business. Their role was large both at collection and concentration of troops and their providing food and live ammunitions, and especially in a management troops on the theater of war and on the fields of battle.

The article of research of the scientific article is a process creations of soldiery parts, the basic task of which was providing of building, service, repair of railways of strategic value, - soldiery railways.

The scientific article is the attempt of illumination of problem of soldiery railways and their service in the context of soldiery reforms 1860-1870 -. As a system of transition of railways under control of military department is a question quicker legal, then I deem it wise most to consider direct reasons, which pushed a country to creation of the special sort of a transport network and facilities which provided strengthening of defensive capacity of country and mobility of her army.

Ключові слова: залізничні військові формування, залізничні війська, Державна спеціальна служба транспорту.

Keywords: railway soldiery formings, railway troops, Government special service of transport.

Обґрунтування теми дослідження. У зв'язку із збільшенням числа локальних конфліктів питання про швидке перекидання військ і зброї до місця бойових дій залишається і досі актуальним. Особливо цікаве - це питання в історії України, країни з величезною територією і великим числом "порохових бочок" на цій території. Тема військового транспорту найменш вивчена у військовій і цивільній історії України. Перехід нашої країни до створення військової транспортної мережі в сьогоdnішньому її розумінні пов'язаний з поразкою Росії в Кримській війні 1853-1856 рр. Наукова стаття є спробою освітлення проблеми військових залізниць і їх обслуговування в контексті військових реформ 1860-1870 - рр. Оскільки система переходу залізниць під контроль військового відомства є питанням швидше юридичним, то я вважаю найбільш за доцільне розглянути прямі причини, що штовхнули країну до створення особливого роду транспортної мережі і засоби, що забезпечили зміцнення обороноздатності країни і мобільності її армії.

Предметом дослідження наукової статті є процес створення військових частин, основним завданням яких було забезпечення будівництва, обслуговування, ремонту залізниць стратегічного значення - військових залізниць.

Мета наукової статті вивчення передумов, причин і основних етапів створення залізничних військових частин в пореформеній Україні. Досягті поставленої мети передбачається шляхом рішення наступних завдань:

- дослідження причин і передумов створення спеціальних підрозділів, зайнятих будівництвом залізничних доріг;
- визначення основних напрямів зміцнення оборони країни і військового залізничного будівництва в другій половині XIX ст.;
- визначення структури створюваних підрозділів, їх бойових завдань і методів їх здійснення.

Методи дослідження. У науковій статті використовуються методи об'єктивізму (прагнення до об'єктивної і неупередженої оцінки історичних подій) і історизму (розгляд тих або інших явищ і подій в контексті узятого історичного періоду), а також описовий метод на основі існуючих досліджень і метод аналізу даних історіографії.

Роль і значення транспорту у військовій справі різко змінилися в другій половині XIX ст.. Створення масової армії і технічний переворот у військовій галузі поставили перед транспортом нові завдання. Перехід до загальної військової повинності (1874 р.), скорочення терміну служби, збільшення навченого запасу зробили російську армію масовою. Справа збору і зосередження військ в короткі терміни була поставлена в пряму залежність від транспорту, адже після військово-судової реформи 1867 р. відставні солдати були вільні селитися де їм захочеться. Розвиток залізниць тепер мав величезне значення в зміцненні обороноздатності країни. Від наявності зручних шляхів сполучення залежала швидкість розгортання і зосередження армії під час війни, а отже і дислокація військ в мирний час. Через це Військове міністерство приділяло цьому питанню велику увагу.

Ще в 1864 р. в "Щотижневих питаннях" до "Російського Інваліда" публікується серія статей під заголовком "Мережа російських залізниць. Участь в ній земства і війська". Ці статті були замовлені Військовим міністерством і належали перу полковника Н. Н. Обручева.

Історія війн показує, що залізничний транспорт має важливе оборонне значення. Це визначається тим, що він може перевезти велику кількість особового

складу і військових вантажів на значно велику відстань, з більш великою швидкістю і незалежно від кліматичних умов. Залізничні шляхи – найбільш надійний засіб, який забезпечує регулярність, точність і терміновість перевезень. Залізничний транспорт дозволяє забезпечувати тісний зв'язок між фронтом та тилом, значно підвищити маневрову здатність армії, прискорити темпи мобілізації і зосередження військ, а також виявляє значне впливання на зміцнення стратегії і тактики.

Початком існування залізничних військ взагалі слід враховувати роки будівництва залізничних доріг в Росії. Так на 1851 рік існували три залізні дороги: Царсько-Сільська – 25 км, рік будівництва 1837, Варшавсько-Венська – 110 км та Санкт-Петербурзько-Московська – 469 км [1].

Коли будівництво Санкт-Петербурзько-Московської дороги закінчилося, було прийнято рішення про створення для експлуатації доріг спеціальних військових формувань. Воно набуло законної сили 6 серпня 1851 року з затвердженням Указу царя Миколи I, згідно якого передбачалося формування 14-ти окремих військово-робітничих рот, двох кондукторських і однієї телеграфічної роти загальною чисельністю 4340 чоловік. Їм покладалося військове обмундирування з ясно-синіми випусками, а також квівера з емблемою відомства шляхів сполучення у виді схрещених сокири і якоря [2].

15 січня 1863 року в Петербурзі було ухвалено рішення про будівництво і затвердження статуту Одесько-Балтської залізниці. Згідно з рішенням за державні кошти було заплановано будівництво залізничної лінії від Одеси до Балти. Для управління роботами був відкомандирований барон Унгерн-Штернберг, а загальне керівництво було доручено губернаторові краю – генерал-ад'ютанту П. С. Коцебі.

4 травня 1863 відбулася урочиста закладка Одесько-Парканської залізниці, потім почалося будівництво лінії від Роздільної до Балти. У грудні 1864 року надійшов наказ про продовження Одесько-Балтської лінії через Кременчук до Харків. Для будівництва Одесько-Парканської залізниці, відповідно до “височайше затверженого” 30 березня 1863 року “Положення військової ради про складання рот... для робіт на Одесько-Парканській залізниці” було створено перші 4 залізничні роти: по одній у Херсоні, Катеринославі, Києві й Полтаві. Їх очолював штаб-офіцер з правами командира окремого батальйону, при ньому знаходилися 2 офіцери для доручень, скарбник, аудитор і чиновник, який завідував канцелярією та вів звітність. Кожна рота також очолювалась офіцером. У роті знаходилися 550 рядових, 12 унтер-офіцерів, каптенармус, фельдшер, фельдфебель. Структура даного формування за своєю організацією наближалась до структури пізніше створених залізничних батальйонів. Як правило, робочі роти (бригади) не були постійними військовими формуваннями і після закінчення будівництва розформувалися. Тимчасовий характер бригад не дозволяв використовувати їх досить ефективно, тому в 1868 році було прийнято рішення про створення постійної робочої бригади, що мала в своєму складі 2000 нижчих чинів.

Проте, ідея створення постійних бригад з постійним штатом до кінця реалізована не була, і до жовтня 1871 року всі робочі з'єднання були переформовані. Настав час нової, більш прогресивної організації залізничних військ – військових залізничних команд, що комплектувалися раз у рік із стройових і нестройових унтер-офіцерів і рядових усіх полівій військ, 25% з них повинна була призначатися із саперних батальйонів “із додатком кількох людей з гальванічної навчальної роти” [3]. Усі військовослужбовці військових залізничних команд на час навчання включалися до складу службовців на залізницях і підкорялися керуванню залізниць, як і всі інші службовці.

Франко - Прусска війна 1870-1871 рр. розкрила ряд нових тенденцій, які проявилися у військової справи. Насамперед це суттєвий ріст чисельності армій і перетворення залізниць у важливий фактор, здатний здійснити великий вплив на хід і результат війни. У 1874 році в Севастополі проведено збори військових залізничних команд з метою “надбання досвіду і практичних навичок” в процесі експериментального будівництва такого важного елементу “стратегічної залізничної магістралі”, як спеціально пристосовування до прийому великої кількості військ і військових навантажень “кінцева станція”.

Військові залізничники успішно виконали покладене на них завдання за 32 години замість передбачених 36. До осені 1876 року, в умовах усе більш загостреної міжнародної обстановки й особливо загострення відносин з Туреччиною, з огляду на ріст впливу залізниць на хід і результат війни Військове міністерство приймає рішення про створення першого залізничного батальйону. Батальйон спочатку був названий військово-дорожнім, але потім перейменований у 3-й залізничний батальйон і був включений до складу 3-ї саперної бригади.

Батальйон складався з двох будівельних і двох експлуатаційних рот, загальною чисельністю 1145 чол., з них 25 офіцерів, 23 цивільних фахівців (інженерно-технічний склад), 1066 нижчих чинів і 31 вільнонайманців. До складу будівельних рот входили 5 інженерів шляхів сполучення, 4 техніка, шляхові майстри, десятники грабарств, шляхові робітники, десятники теслярських робіт і теслі, мінери, гальвонери, телеграфні працівники, телеграфісти, ковалі, слюсарі, ливарі, казанярі і інші фахівці необхідні для будівництва, відновлення й руйнування залізниць. Будівельні роти мали свій рухомий склад: 4 паровози, 34 вагони для особового складу, 2 допоміжних вагони і 4 платформи. Вони були забезпечені залізничним, ковальським, слюсарним, теслярним і столярним інструментом. Для підвозу матеріалів до місця робіт малюся 4 візки. Експлуатаційні роти розділялися на роту служби рухомого складу і тяги й роту руху й телеграфу. До складу експлуатаційних рот входили 9 інженерів шляхів сполучення, чиновники телеграфного відомства, доглядачі магазинів і їхніх помічників, машиністи, їхні помічники й кочегари, укладачі потягів, стрілочники, причіплювачі, мастильники, кондуктори, машиністи при водокачі, ремонтники, бруківки доглядачі, помічники начальників станцій, телеграфісти й інші фахівці. Експлуатаційні роти були забезпечені майном для поїзних бригад із розрахунку на 10 потягів, інструментом для ремонту шляху, мастильними матеріалами, а також приладдям для телеграфної служби й інші. У ротах малося 9 візків [4]. Весь особовий склад був озброєний берданками кавалерійського зразка, а машиністи, їхні помічники й кочегари – револьверами, мав обмундирування й спорядження, як і в саперних батальйонах, а на погонах – букву Ж.

Створення залізничного батальйону означало перехід до нового етапу розвитку військ і було великим кроком уперед. Наскільки це було своєчасним і відповідає все зростаючому військовому значенню залізниць, видно з тієї обставини, що сталася протягом 1877 року, в умовах уже розпочатої російсько-турецької війни, через незадовільний стан румунських залізниць, необхідністю будівництва залізничних ліній і значним обсягом відбудовних робіт, було сформовано ще два (2-й і 4-й) таких саме залізничних батальйонів.

У 1878 році сформований залізничний батальйон №1, який призначався для несення охоронної служби при потягах особливої важливості, існував на правах гвардійської частини й у війні з Туреччиною участі не приймав.

Бойове хрещення військові залізничники прийняли на театрі бойових дій 1877-1878 років при здійсненні експлуатації залізниць Румунії, Болгарії, а на завершальних етапах війни – Туреччині. Брили участь у будівництві й експлуатації унікальних залізничних ліній Бендери-Галац, довжиною 303км, термін будівництва 100 дів й Фратешті-Зимниці довжиною 88,5 км, термін будівництва 50 дів, обслуговували санітарні потяги і летучу пошту. Вперше в історії військові здійснили перебудову залізничної лінії Унгени-Ясси таким чином, що по ній могли рухатися потяги з різною шириною колії.[5].

Побудована й уведена в експлуатацію у край короткий рекордний термін – 100 дів (через зливні дощі робота велася в цілому 58 повних робочих днів) – Бендери-Галацька залізнична лінія вперше довела можливість будівництва залізниць широкої колії в умовах театру воєнних дій. Це було настільки видатною подією того часу, що в 1878 році проект дороги разом зі звітом про будівництво демонструвався на Всесвітній виставі в Парижеві, де був визнаний гідним Гран-при і “...одним із найбільш видатних сучасних споруджень по швидкості будівлі”.[3].

У цілому, у ході війни з Туреччиною залізничні батальйони справилися із завданнями, що стояли перед ними, і забезпечили безупинний підвіз і постачання, всім необхідним армії. Цім самим була підтверджена необхідність мати в складі армії добре навчені і чітко організовані залізничні війська. По закінченні війни з Туреччиною залізничні батальйони продовжували залишатися в складі саперних бригад і підкорялися Головному інженерному керуванню.

Хоча війна з Туреччиною з всією очевидністю показала необхідність мати в армії добре навчені залізничні частини, царський уряд не зробив із цього належних висновків і замість їхнього зміцнення і подальшого розвитку став по суті справи на шлях ліквідації цих частин. При проведенні демобілізації залізничні батальйони були переведені, як тоді називали, “У кадровий склад”, тобто значно скорочені. Така “реорганізація” привела до того, що в країні фактично не стало повноцінних, босездатних залізничних частин; вони знову повернулися до рівня військових залізничних команд.

Положення, що сталося, із залізничними частинами порозумівалося, головним чином, помилковими поглядами керівництва Головного інженерного керування на роль і призначення залізничних частин на театрі воєнних дій. Найбільш далекоглядні військові діячі, правильно розуміючи роль залізничних частин у майбутніх війнах, не могли миритися з тим положенням, у якому виявилися залізничні частини і жваво дискутували питання про подальші шляхи розвитку військ на сторінках журналів “Військовий збірник”, “Інженерний журнал” та інші.

Війна з Туреччиною показала, що залізничні частини повинні комплектуватися з добре підготовлених фахівців, які пройшли теоретичне навчання спільно з практичною роботою. Багатьом фахівцям у залізничних батальйонах у період війни довелося в спішному порядку проходити перепідготовку безпосередньо в бойовій обстановці. Повторення подібного явища допускати було не можна. 31 грудня 1885 року з метою забезпечення єдності в контролі й організації навчання, а також для підвищення бойової готовності рішенням військової ради 2, 3 і 4-й батальйони, що брали участь у війні з Туреччиною, об'єднуються в залізничну бригаду.

Створенням першої залізничної бригади знаменується черговий етап розвитку залізничних військ. Бригада за назвою населеного пункту, у якому дислокувався її штаб, одержала найменування Барановичська. Відповідно до наказу військового міністра №206 батальйони, що входили до складу бригади, переходили на новий штат, по якому вони повинні були складатися з двох будівельних, двох експлуатаційних і однієї кадрової рот. Кадрова рота з оголошенням мобілізації повинна була відокремитися від свого батальйону і висунутися в призначений пункт, де на її базі формувалися три резервних батальйонів чотирьох

ротного складу.

Штаб кожного батальйону складав з 25 штаб - і обер-офіцерів, 3 класних чиновників (із них 2 лікаря), нижчих чинів: у мирний час – 625, у воєнний час – 1112.[6].

Уведення нових штатів і організація залізничної бригади поліпшили стан залізничних військ. Відразу ж були створені бригадна й батальйонна школи для підготовки необхідних фахівців. Організація спеціальної підготовки частин бригади включала теоретичне навчання, практичні роботи на полігоні й відрядження рот, а іноді і цілих батальйонів на залізницю.

Спеціальна підготовка офіцерів полягала в теоретичному і практичному ознайомленні із залізничною справою по всіх службах. Вивчення обраної спеціальності здійснювалося в ході відряджень на залізницю терміном до трьох місяців.

В 1890 році частини Барановичської залізничної бригади були направлені на будівництво 254-верстної залізничної лінії Киверці-Луцьк. Будівництво залізничної лінії сприяло розвитку виключно важливого і в стратегічному і в торгово-промисловому відношенні південно-західного напрямку, дозволяючи оптимально використовувати цю мережу доріг в мирний час для комерційних, а у воєнний – для військових перевезень.

Напередодні першої світової війни в Російській Імперії, до складу якої входила Україна нараховувалося 18 залізничних батальйонів, у числі яких було 10 батальйонів широкої і 8 вузької колії. У такому складі залізничні війська зустріли першу світову війну. Перша світова війна показала і ще раз підтвердила необхідність та значимість залізничних військ на театрі воєнних дій. З осені 1914 року їх кількість зросла до 12 бригад, 4 полків, 48 батальйонів і десятків інших підрозділів.

Україна є державою з найбільш розгалуженою транспортною мережею у Центральній Європі. У забезпеченні зміцнення економічного та оборонного потенціалу нашої держави важливу роль відіграли залізничні війська Збройних Сил України, які виконували завдання з технічного прикриття залізниць для здійснення військових і господарських перевезень. На Державну спеціальну службу транспорту, яка була утворена на базі залізничних військ Збройних Сил як спеціалізований державний орган транспорту в складі Мінтрансв'язку, покладено значно ширші завдання та функції, ніж залізничні війська, тому мета в створенні нового військового формування полягала в формуванні мобільної, оснащеної сучасною технікою Держспецтрансслужби для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану.

На сучасному етапі Державна спеціальна служба транспорту в складі Міністерства Інфраструктури України виконує наступні завдання: - технічне прикриття, відбудова, встановлення загороджень на об'єктах національної транспортної системи України з метою забезпечення діяльності Збройних Сил України та інших військових формувань; - будівництво та ремонт у мирний час і в умовах воєнного стану нових, підвищення строку експлуатації і пропускної спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи; - відбудова транспортних комунікацій, порушених у наслідок надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, аварій і катастроф; - охорона об'єктів національної транспортної системи України в мирний час і в особливий період; - виконання інших завдань, пов'язаних із забезпеченням ефективного функціонування національної транспортної системи України.

Отже, маючи 150 річну історію створення залізничних військових формувань на Україні, держава отримала сучасну сформовану спеціальну транспортну структуру, розвиток нової історії якої пишеться повсякденною ратною працею особовим складом Державної спеціальної служби транспорту - гідним нащадком славних традицій залізничних військ.

ВИСНОВОК

Отже, нам вдалося досить коротко розглянути процес створення залізничних військових частин у зв'язку із зовнішньополітичною обстановкою у вказаний період і темпами будівництва залізниць в країні в другій половині XIX ст.

Загалом можна зробити наступний висновок: будівництво залізниць і виникнення залізничних військ були передовим явищем не лише в справі зміцнення оборони країни, але першим подібним досвідом у світі. Наприклад, цю думку висловлює Караєв Г. Н. Він, узагальнивши думку багатьох інших вітчизняних авторів, зробив висновок про те, що Росія була першою у світі державою, що почала створення стратегічної мережі залізниць, не лише у своїх меж, але і усередині держави (особливо європейській частині). У своїй роботі він досить детально дає характеристику зарубіжної ("буржуазною") історіографії по цій проблематиці і виявляє деяке відставання європейських держав і США в справі створення залізниць військового призначення і залізничних військ, як особливого армійського підрозділу взагалі.

Таким чином, в результаті проведеного перетворення по частині військового залізничного будівництва Україна прискорила зосередження військ на театрі бойових дій, прискорила розвиток капіталізму і розвиток внутрішнього ринку, оскільки в мирний час залізниця виконували мирну роль, а робота військових залізничних частин не зупинялася, у зв'язку із складністю зовнішньополітичного положення на світовій арені.

Цитуючи багатьох дослідників цієї проблеми, знову відмітимо - розвиток залізниць (і створення залізничних військ у тому числі) став кроком вперед в справі зміцнення оборони країни, незважаючи на безліч негативних моментів з цим пов'язаних. З моменту створення військові залізничні частини більш не припиняли своєї діяльності і не припиняють її і тепер, не дивлячись на те, що залізниця і не є єдиним мобільним засобом транспортних перевезень. Досвід створення залізничних військових частин інтерес тим, що в другій половині XIX ст. це був найбільш розумний і швидкий вихід із скрутною ситуації, що складалася, в питанні модернізації армії, шляхів сполучення, економічного устрою країни.

Література.

1. Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал. М., 1973.
2. Зайончковский П. А. Военные реформы 1860-1870-х годов в России. М., 1952.
3. Зайончковский П. А. Самодержавие и русская армия на рубеже XIX-XX столетий. М., 1973.
4. История дипломатии. Т. I. / Под ред. В. А. Зорина. М., 1959.
5. Кабанов П. А. Стальные перегоны. М., 1973.
6. Караев Г. Н. Возникновение железнодорожных войск в России (1851-1878). М., 1984.
7. Косович С. С., Филимонов А. Н. Советские железнодорожные: Военно-исторический очерк. М., 1984.
8. Смирнов Л. А. О прожитом: Воспоминания / Л. А. Смирнов. – Дніпропетровськ: Пороги, 2008. – 172 с.
9. История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836—1917 гг.— СПб, 1994. - 336 с.
10. Железнодорожные батальоны на железных дорогах // Инженерный журнал. 1901. - № 12. – с. 1549-1576

References.

1. Beskrovnyj, L. G. (1973), *Russkaja armija i flot v XIX v. Voенно-jekonomicheskij potencial*, Moscow, Russia.
2. Zajonchkovskij, P. A. (1952), *Voенnye reformy 1860-1870-h godov v Rossii.*, Moscow, Russia.
3. Zajonchkovskij, (1973), P. A. Samoderzhavie i russkaja armija na rubezhe XIX-XX stoletij, Moscow, Russia.
4. Zorina, V. A. (1959), *Istorija diplomatii*, Moscow, Russia.
5. Kabanov, P. A. (1973), *Stal'nye peregony*, Moscow, Russia.
6. Karaev, G. N. (1984), *Voznikovenie zheleznodorozhnyh vojsk v Rossii (1851-1878)*, Moscow, Russia.
7. Kosovich, S. S. and Filimonov, A. N. (1984), *Sovetskie zheleznodorozhnye: Voенно-istoricheskij oчерk*, Moscow, Russia.
8. Smirnov, L. A. (2008), *O prožitom: Vospominanija*, Porogi, Dnipropetrovs'k, Ukraine, p.172.
9. Istorija zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T. I: 1836—1917, SPb, Russia, 1994, p.336.
10. "Zheleznodorozhnye batal'ony na zheleznyh dorogah", *Inzhenernyj zhurnal*, 1901, vol.12, pp. 1549-1576

. Стаття надійшла до редакції 18.05.2014 р.



ТОВ "ДКС Центр"