

РОЖДЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОЙСК РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

С. А. ДУДКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В 1848 г. В Центральной и Западной Европе грянули революции. В истории эту эпоху называют «весной народов». Однако в целом ситуация во многих европейских странах была далека от весенней идиллии, приобретая всё более сложные и запутанные политические формы. Более всего ситуацию обострило то обстоятельство, что требования демократических реформ переплелись со стремлением многих народов к независимости, наряду с этим многие нации, расколотые на куски, принадлежащие разным государствам, стремились объединиться в новых национальных образованиях. Всё это рушило границы многих европейских государств, уже устоявшиеся после эпохи наполеоновских войн.

Наиболее тяжелой выглядела политическая ситуация в Австрии, которую по причине многочисленности населявших ее народов называли «лоскутной империей». Пришедшее к власти в Венгрии революционное правительство Лайоша Кошута взяло курс на полное государственное отделение от Австрии и создание независимой республики. Для Вены положение в Венгрии особенно обострялось тем, что практически все части венгерской армии перешли на сторону революционного правительства, за независимость Венгрии фактически в полном составе с начала революции выступили все офицеры и генералы имперской армии венгерского происхождения.

Весной 1849 года генерал Артур Гёргей, возглавивший армию Венгрии, нанес австрийским войскам ряд серьезных поражений, ситуация в Австрийской империи становилась все более сложной и неуправляемой. Все это не могло оставить императора Николая I безучастным наблюдателем происходящих в Австрийской империи событий. Вакуум, который должен был образоваться на месте распавшейся Австрийской империи, заполнила бы новая европейская держава – Венгрия. При этом ряд ведущих командных должностей в венгерской армии занимали польские генералы, принимавшие участие в антироссийском восстании 1831 года. В состав Венгрии вошла бы и украинская Галиция, где в 1846 году украинские крестьяне устроили резню польских помещиков. Поляки хотели поставить «украинское быдло на место», а затем сделать Галицию базой для формирования польских вооруженных сил, а затем и вторжения в русскую Польшу.

Естественно, Николая I и польского наместника фельдмаршала Ивана Федоровича Паскевича такой сценарий развития событий совершенно не устраивал, тем более что австрийцы буквально молили о помощи. 3 мая 1849 года в Варшаву прибыл австрийский фельдмаршал граф Кабога, который передал фельдмаршалу Паскевичу официальное письмо от главы австрийского правительства князя Шварценберга, в котором тот сообщал, что венгерские войска находятся в нескольких переходах от Вены и без помощи русских войск падение имперской столицы неизбежно. Фельдмаршал Кабога буквально умолял Паскевича: «Спасите Австрию! Каждый день, каждый час дорог!»

Фельдмаршал Паскевич оказался в сложнейшей ситуации. Ему, прошедшему «огонь, воду и медные трубы»: войну 1812 года, череду русско-турецких и русско-персидских войн, – требовалось принимать немедленное решение. При средствах связи XIX века получить санкцию императора на дальнейшие действия можно было только через дней 15–20 – срок совершенно неприемлемый. И тогда фельдмаршал принял единственно верное решение. В качестве «пожарной команды» был сформирован 10-тысячный отряд генерал-лейтенанта Панютина. Но как перебросить войска к Вене, ведь счет времени шел уже на дни. И тогда фельдмаршал Паскевич принимает решение посадить войска в вагоны и перебрасывать поездами по Варшавско-Венской железной дороге в столицу Австрии. Это был первый в русской военной истории случай переброски войск по железной дороге. А с учетом численности перебрасываемого воинского контингента в рамках конкретной армейской операции, эта железнодорожная перевозка войск не имела аналогов в европейской военной истории до середины XIX века. Таким образом, без всяких исторических натяжек мы можем считать 1849 год годом рождения железнодорожных армейских перевозок и годом рождения железнодорожных войск России.

К сожалению, необходимые нововведения зачастую осуществлялись в Российской империи недопустимо медленными темпами. Опыт железнодорожной переброски войск во время операции 1849 года не был должным образом осознан, более того, не было осознано, что появление железных дорог коренным образом меняет весь процесс снабжения армии на отдаленном театре военных действий. Все это отозвалось тяжелыми последствиями в дальнейшем, и прежде всего во время Крымской войны.

Конечно, поражение Российской империи в Крымской войне было обусловлено целым рядом причин. Как правило, историки среди них отмечают две главные причины. Прежде всего формирование мощной антироссийской коалиции. Османская империя, с которой начался конфликт, переживала в середине 19-го века упадок и представляла для России лишь ограниченную угрозу. Однако вступление в войну на стороне турок Франции и Великобритании коренным образом поменяло соотношение сил, особенно на море. Британский флот был самым мощным в мире, французский флот – вторым по численности, российский черноморский флот по своей численности и техническому оснащению не мог противостоять флоту англо-французской коалиции. Второй причиной стало отсутствие у России союзников. Австрия и Пруссия, которые император Николай I считал дружественными странами, отказались от союза с Российской империей, а позднее австрийский император и вовсе пригрозил вступить в войну на стороне противников Российской империи, сполна «отблагодарив» своего царственного брата императора Николая I за спасение австрийской монархии в 1849 году.

Однако наряду с этими причинами историки выделяют в числе главных еще одну: техническое и технологическое отставание России, и прежде всего транспортные проблемы. Англо-французские союзники, высадив десант в сентябре 1854 года в Евпатории, первым делом проложили железную дорогу Евпатория – Севастополь. Как следствие, пополнение и боеприпасы перебрасывались из турецких черноморских портов пароходами до Евпатории, а затем максимально быстро по железной дороге доставлялись к бастионам Севастополя. Русская же армия снабжалась так же, как и в славную эпоху наполеоновских войн, гужевым транспортом на волах и лошадях. Проект железной дороги Москва – Курск с последующим строительством железных дорог от Курска до Одессы и Ростова был отложен в долгий ящик (его реализовали уже в годы правления императора Александра II). Как следствие, в весеннюю распутицу и в летнюю жару по степи в Крым медленно ползли обозы российской армии. С учетом огромных расстояний Российской империи очевидно, насколько большую роль в поражении России в Крымской войне сыграло отсутствие хотя бы одной-двух железных дорог от Москвы на юг империи.

Лишь после поражения в Крымской войне в Российской империи осознали стратегическую необходимость развития большой сети железных дорог, осознали развитие железнодорожного транспорта не только для экономического развития государства, но и для обеспечения его обороноспособности.

Поэтому уже через несколько лет после окончания Крымской войны в Российской империи начала осуществляться масштабная программа строительства железных дорог. Во время царствования императора Александра II началось строительство южных железных дорог, отсутствие которых оказалось столь пагубным для Российской империи в годы Крымской войны. Наконец-то поезда из Санкт-Петербурга и Москвы дошли до Курска, Харькова, Киева, а затем до Одессы и Ростова. Но истине грандиозная программа железнодорожного строительства начала осуществляться в Российской империи в годы царствования императоров Александра III и Николая II. Среди тогдашних железнодорожных проектов прежде всего выделяют строительство Транссиба – грандиозной железнодорожной магистрали, которая по своей протяженности тогда не имела мировых аналогов. Но, нисколько не умаляя значение Транссибирской магистрали, мы должны склонить благодарные головы перед императором Николаем II и выдающимся государственным и финансовым деятелем Российской империи графом С. Ю. Витте за осуществленный под их руководством проект строительства стратегических западных железных дорог.

Список литературы

1 Митюрин, Д. В. Паскевич. Умиротворитель Европы. Серия «Великие имена» / Д. В. Митюрин. – СПб. : Северная Венеция, 2015. – 304 с.

2 Айрапетов, О. Р. История внешней политики Российской империи : в 4 т. Т. 2. Внешняя политика императора Николая I. – М. : Кучково поле, 2017. – 622 с.