

Характеристика железнодорожных войск Российской империи (1900-1917 гг.)

Д.В. Тюрин, студент группы: 10680
Научный руководитель: Пономарёв В.А., доцент каф. ГОИЯ
Юргинский технологический институт (филиал)
Национального исследовательского Томского политехнического университета
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26
тел. 8-(38451)-6-05-37

История Железнодорожных войск берет начало 6 августа 1851 года, когда Николаем I было утверждено «Положение об управлении Санкт-Петербурго-Московской железной дороги», согласно которому для её охраны и эксплуатации должно было быть сформировано 14 отдельных военно-рабочих, две кондукторские и «телеграфическая» роты.

Своё боевое крещение военные железнодорожники приняли в ходе русско-турецкой войны 1877-1878 годов.

Важным для Железнодорожных войск России событием явилась русско-японская война 1904-1905 годов. Она убедительно показала решающее влияние железных дорог, как на ход вооружённой борьбы, так и на исход войны в целом.

В ходе Первой мировой войны военным железнодорожникам пришлось выполнять самые разнообразные работы: перешивать западно-европейскую колею; производить заградительные работы; строить железные дороги широкой колеи; реконструировать дороги для увеличения их пропускной способности; перестраивать узкоколейные железные дороги на широкую колею; развивать узлы и станции в станции снабжения; оказывать техническую помощь тыловым железным дорогам по ремонту верхнего строения пути и подвижного состава. Силами железнодорожных войск были построены бронепоезда, сыгравшие заметную роль в ходе войны.

Собственный Его императорского Величества железнодорожный полк – это гвардейская часть русской императорской армии, обеспечивавшая все железнодорожные поездки императорской фамилии, обслуживавшая и охранявшая императорский поезд и царскую железнодорожную ветку. Дислоцировался полк в Гатчине (штаб и одна рота размещались в Санкт-Петербурге рядом с Царскосельским вокзалом). Полковой праздник 23 ноября (день святого Александра Невского).

Нагрудный знак отличия учреждённый 10 мая 1908 года. Представлял собой золотой вензель императора Александра III, совмещённый с серебряным вензелем императора Николая II. Вензели были увенчаны золотой короной и перевиты серебряной лентой с нанесённым на неё девизом «Собственный Его императорского Величества Железнодорожный полк». Офицеры с 1915 г. носили на погонах и эполетах вензель императора Николая II.

6 мая 1878 г. – Сформирован в Москве как 1-й железнодорожный батальон (две строительные и две эксплуатационные роты).

1879 г. – Переведён в Петербургский военный округ и включён в состав 1-й сапёрной бригады.

12 мая 1881 г. – Отчислен от 1-й сапёрной бригады в подчинение дворцовому коменданту для охраны Императорских поездов и путей следования Императорской Фамилии по железным дорогам. Одновременно батальону поручена постоянная охрана железнодорожных путей, соединяющих столицу с загородными императорскими резиденциями. Однако до 1909 года числился в составе 1-й сапёрной бригады и в инспекторском отношении подчинялся начальнику бригады.

14 мая 1906 г. – Из состава батальона сформирована 5-я рота.

9 декабря 1906 г. – Император Николай II и Наследник Цесаревич Алексей Николаевич внесены в список чинов батальона.

2 октября 1909 г. – Развёрнут в 1-й Железнодорожный полк двухбатальонного состава с подчинением начальнику военных сообщений Петербургского военного округа.

6 мая 1915 г. – Назван Собственным Его императорского Величества Железнодорожным полком и причислен к Молодой гвардии. В тот день собственный Его Величества Железнодорожный полк получил права гвардии. Его ловкий командир, генерал Цабель, сумел покорить В.Н. Воейкова и тот провёл это. Но, надо сказать, что Цабель подтянул прежний батальон и он нёс службу блестяще.

1 июня 1916 г. – Получил права Старой гвардии.

В апреле 1916 года В.Н. Воейков по личному приказанию Николая II обратился к интенданту главного начальника военных сообщений генералу С.А. Ронжину с просьбой «предоставить чинам Собственного Его Величества железнодорожного полка возможность принять участие в боевых действиях, подобно тому, как принимают в них участие чины Конвоя Его Величества и чины сводного Его Величества пехотного полка, для чего, выбрав один из бронепоездов «Хунгуз», находящихся на участке наиболее оживлённом в смысле деятельности поезда, временно передать его в эксплуатацию чинов Собственного железнодорожного полка».

В состав бронепоезда входили бронепаровоз серии «О^B» и две бронеплощадки. Паровозам серии «О» имевшим парораспределительный механизм Вальсхарта, присвоили индекс «О^B», а в просторечии их стали именовать «овечками», из-за своей манёвренности они лучше всех подходили для перевозки «броненосцев по рельсам».

Всего было построено 4 бронепоезда типа «Хунгуз». Довольно странное название Хунгузы (хунхузы в переводе с китайского «Большие кулаки») – это название китайских бандитов, которые нападали на участке Транссиба вблизи китайской границы на поезда Восточной железной дороги в 1900-1905 гг. В «память» о них заамурцы и называли свои бронепоезда. Бронепоезд строился в Киеве мастерами Юго-Западной железной дороги силами 2-й Заамурской железнодорожной бригады пограничной стражи Министерства финансов Российской империи. Строительство бронепоездов велось чрезвычайно высокими темпами – на сооружение одного боевого состава в среднем уходило 16 дней. Первый, названный «Хунгуз», был выпущен 1 сентября 1915 г.

Внутренность бронеплощадки разделялась на пулемётный каземат и башенную орудийную установку. В первом на особых столах устанавливалось 12 австрийских пулемётов Шварцлозе (по 6 на борт). Для охлаждения пулемётных стволов во время стрельбы имелась специальная водопроводная система с подачей воды из тендера к кожуху каждого пулемёта. На площадках первых двух бронепоездов курсовые пулемёты вели огонь только вперёд. В дальнейшем, благодаря устройству специальных спонсонов, они могли использоваться и для стрельбы в боковых секторах. Боекомплект, состоявший из 1500 патронов (10 лент) на пулемёт, хранился в специальных бортовых ящиках.

Башенная установка располагалась в передней части вагона и монтировалась на поворотном круге. Последний изготавливался из паровозного банджа, обточенного по специальным шаблонам. На поворотный круг шестью роликами опирался стальной диск, на котором устанавливалась 3-х дюймовая горная пушка образца 1904 г.

Чтобы всю орудийную установку весом 1920 кг мог поворачивать вручную один человек, была разработана конструкция специальной пяты, игравшей роль оси вращения и в то же время принимавшей на себя часть веса установки. Угол обстрела по горизонту составлял около 220°. Боекомплект: 80 шрапнелей и 25 гранат на орудие – размещался в особой камере под поворотным кругом.

Наблюдение за полем боя осуществлялось из специальной башенки с обзором в 270°. Позднее, с учётом боевого опыта, бронеплощадки получили командирскую башенку с круговым обзором. В задней части вагона устанавливался выдвижной прожектор, а в полу имелись люки для аварийного выхода. Система отопления бронеплощадок зимой состояла из дюймовых труб, проложенных вдоль бортов и соединённых с котлом паровоза. Для уменьшения теплопроводности стальных стен и шумоизоляции вагоны изнутри обшивались 20-мм слоем пробки и 6-мм фанерой. Изнутри бронеплощадки окрашивались в белый цвет, снаружи, как и весь состав, в защитный.

На бронепаровозе находился боевой пост командира бронепоезда с наблюдательной башенкой и распределительной доской электрической сигнализации (цветными лампочками) для связи с командирами бронеплощадок. Она дублировалась рупорной (корабельного типа) и звонковой связью. Наблюдение за ходом движения поезда осуществлялось через четыре люка, которые в бою закрывались ставнями с прорезями. Для удобства обслуживания ходовой части нижние листы брони подвешивались на петлях. Электроэнергия для нужд бронепоезда вырабатывалась динамо-машиной, приводимой в действие от турбины паром котла и установленной в паровозной будке. Все воздушные и водяные рукава, а также электрические провода между платформами и паровозом заключались в особые броневые трубы. Весь состав имел запасные колёсные пары на случай действий в полосе австрийских или германских железных дорог с меньшей шириной колеи.

Команда бронепоезда состояла из трех взводов (пулемётного, артиллерийского, технического) и паровозной бригады – всего 4 офицера и 90 нижних чинов.

23 апреля в распоряжение полка был выделен бронепоезд типа «Хунгуз» №3, базировавшийся на станции Молодечно (командир поезда штабс-капитан Кузьминский). В начале мая, после обучения

команды, бронепоезд пришёл в Минские мастерские, где прошёл ремонт паровоза и перевооружение (на площадке водяного бака тендера была установлена вращающаяся броневая башня с 3-х дюймовой горной пушкой образца 1909 г. для стрельбы по наземным и воздушным целям).

В июне 1916 года бронепоезд действовал на Юго-Западном фронте во время Луцкого прорыва.

В результате коренных изменений, происшедших в политической жизни страны, 27 января 1918 года по решению Временного центрального комитета Железнодорожные войска русской армии были расформированы. Однако гражданская война быстро выявила настоятельную потребность в воссоздании военных железнодорожных подразделений. Поэтому в соответствии с приказом Реввоенсовета Республики №41 от 5 октября 1918 года в срочном порядке было заново сформировано 16 железнодорожных рот.

Литература.

1. Леонтьев П.П. Историческая записка 1-го железнодорожного батальона. СПб., 1912.
2. Спиридович А.И. Великая Война и Февральская Революция 1914-1917 гг. Книга 2, гл. 20.
3. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. Кн. 1. На службе Российской империи: 1851-1917. / Под ред. Г.И. Когатко. – М.: «Евросервис-СВ», 2001. – 272 с.
4. Широкопад А.Б. «Чудо-оружие Российской Империи». – М., «Вече», 2005.

Как остров Сахалин не стал «непотопляемым авианосцем»: военно-стратегические планы И.В. Сталина

К.А. Абдрасулов, студ. гр.10Б30

Научный руководитель: Чеховских К.А., к.и.н., доц. каф. ГОИЯ
Юргинский технологический институт (филиал)

Национального исследовательского Томского политехнического университета
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26
Тел. (38451)-6-26-83

В августе 1945 г. Южный Сахалин, отторгнутый Японией у России в результате русско-японской войны 1904-1905 гг., был освобожден советскими войсками. В течение следующего года с территории острова было репатриировано проживавшее там японское население. Началось заселение южной части острова переселенцами из материковых районов СССР. 2 января 1947 г. была образована Сахалинская область в составе РСФСР.

Шел 1949 г. В разгаре была холодная война. В Китае, Лаосе, Вьетнаме, Корее шли гражданские войны, в которых активное участие принимали американские и французские войска. В связи с этим советское правительство укрепляло свои дальневосточные рубежи.

Военно-стратегическая доктрина СССР в послевоенное время, направленная на сохранение политического статуса страны-победителя требовала наращивания военного присутствия на Тихоокеанском побережье, в наиболее удобном с геополитической точки зрения регионе. Таким регионом являлся остров Сахалин, располагавший в южной части незамерзающими бухтами, удобными для строительства портов по принятию судов океанского типа.

На наш взгляд И.В. Сталин отводил Сахалину важную стратегическую роль в укреплении позиций СССР в Тихоокеанском регионе, особенно в условиях начавшейся «Холодной войны». Немаловажное значение Сахалину уделялось и народно-хозяйственном и внешнеэкономическом планах. Реализация стратегических проектов И.В. Сталина началась еще в период Великой Отечественной войны с постановки научно-технических задач. Послевоенное освоение территорий Сахалина лишь подтвердило предположения И.В. Сталина относительно развития инфраструктуры Сахалина и всего Дальнего Востока.

Экономическое развитие острова, связанное прежде всего с добычей нефти и угля, а также с использованием богатств омывающих Сахалин морей, сильно тормозилось слабым развитием дорог на острове и отсутствием надежной связи с материком. Морское сообщение с северной частью Сахалина могло осуществляться лишь с конца июня до начала ноября, то есть всего 4 месяца в году. Дорожная сеть северной части острова была развита слабо, а в южной части большинство дорог было разрушено в ходе боевых действий. В июле 1947 г. руководство области доложило в Совет Минист-