

Потерянная история военных сообщений и транспортного обеспечения Вооруженных Сил России (1708–1868)

Махонько П.Ф., военный инженер путей сообщений, к.в.н.

Нам первые пути военных сообщений забывать нельзя. Военные сообщения и транспортное обеспечение войск в войнах XVIII-XIX веков. Роль Института и Корпуса инженеров путей сообщения (КИПС) в транспортном обустройстве территорий и развитии службы военных сообщений (ВОСО), дорожных и железнодорожных войск, войск связи Вооруженных Сил, образовании Министерства путей сообщения России.

Военные сообщения – это сухопутные, водные и воздушные пути сообщения (коммуникации), подготавливаемые и используемые для передвижения войск и выполнения всех видов воинских перевозок в мирное и военное время, что обеспечивает повседневную деятельность, боевую готовность и мобильность Вооруженных Сил, успешное проведение ими как оборонительных, так и наступательных операций. Победа куется в тылу, мчится по путям сообщений на поле битвы и заканчивается ударом войск и оружия в сражении. Транспорт играет решающую связующую роль между экономикой и вооруженными силами, тылом и фронтом. И его следует рассматривать не только как средство доставки, но и как само оружие – средство достижения победы.

До появления технических средств транспорта и связи, водные и сухопутные пути передвижения являлись прежде всего основным способом передачи информации на большие расстояния. Она передавалась путем доставки гонцами или курьерами письменных и устных информационных сообщений, в том числе и военных (указов, приказов, донесений и т. п.). Это и составляло первоначальную сущность понятия *«пути сообщений»*. Именно посредством их достигалась социальная, экономическая и военная управляемость, связь огромных территорий и народов государства в единое целое. Эта достаточно организованная дорожно-почтовая система была заимствована у монголов и китайцев вместе с терминами «ямчи», «дзамчи» и *«ямщик»*. Эти термины означали почти одно и то же – гонец, погонщик, курьер, а *«ям»* - почтовая станция. Централизованное же управление системой передачи информации и организации путей сообщения в Московском государстве началось в царствование Ивана Грозного с созданием в 1613 г. Ямского приказа. Содержание почтовых станций, лошадей и повозок, расчистка дорог, наводка и ремонт мостов и гатей, собственно провоз возлагались в виде земской повинности на население окрестных деревень губерний. Так возникали ямские слободы (поселения) и ямбурги (города). Дороги вносили в мир информированность, торговлю, развитие и цивилизацию, а также стали играть решающую военную роль.

Очевидно, что использование путей сообщений в военных целях берет начало с первых походов военных ратей, дружин и *«войска»*. Но в иерархии историй возникновения родов войск и служб Вооруженных Сил России, служба военных сообщений (ВОСО) занимает едва ли не последнее место. Яркий пример: Тыл Вооруженных Сил – за дату образования принят день создания в 1700 г. Провиантского приказа (заметим, первой службы, но не всего Тыла) во главе с генерал-провиантмейстером и который отметил уже более 320-летнюю историю своего развития. Но без своевременной доставки войск и вооружения, продовольствия войскам, а равно и других материальных средств, особенно на большие расстояния и в больших масштабах, боевой успех невозможен. Датой же создания службы ВОСО установлен 1868 г. (спустя 168 лет с даты зарождения Тыла), когда в России уже была развита достаточно широкая сеть шоссе-но-грунтовых и железных дорог и по ним организованно выполнялись все виды воинских перевозок. Но еще задолго до появления железнодорожного транспорта так же

выполнялись значительные объемы передвижения войск и подвоза материальных средств в Северной (1700-1721), Семилетней (1756-1763) и русско-турецких войнах (1768-1774, итальянском и швейцарском походах(1799), русско-французских компаниях (1791,1805-1807), Отечественной войне 1812 г. и т.д.

1. Создание первой военно-транспортной службы Вооруженных Сил России

Основой боевого успеха в военных походах и других операциях являлись высокий темп передвижения, маневренность и неожиданность удара войск. Обеспечить это могли только глубокая и скрытая разведка, удачный выбор, умелая подготовка и использование путей сообщений и транспортных средств. В этих целях вперед высылались специальная конная «яртоульная» команда или полк. В ее состав включалась и команда специалистов по дорожно-мостовым работам - «*мостников*». В «*Уставе ратных, пушечных и других дел, касающихся до военной науки*», учрежденным в 1621 г., указывалось: *«Прежде надобно две мостовые телеги, тем телегам подобает прежде всех в походах идти с резвым прапором перед яртоулом, а как придется ко оврагам или буеракам, через которые скоро переехать нельзя и на те овраги такие мосты переметати, чтоб конным и пешим людям можно вскоре переехать».*

Князья и воеводы, решая вопросы подготовки и использования в походах средств транспорта, объединяли имеющиеся обозы в отдельные (обозные) отряды или так называемую «кошевую» часть, назначая «голову обозов» или «кошевого» атамана. При отражении нападения противника в качестве простейших подвижных и быстровозводимых полевых укреплений применялось устройство из повозок военного обоза - так называемого «гуляй-города» или позднее *вагенбурга*. Внутри них под защитой круга телег размещались пехота, артиллерия, конница. Повозки (*фуры*) стали играть все большую роль не только как транспортные средства, но и как средства боевого обеспечения. Возникла необходимость возложения этих важных оперативных и транспортных задач на специально назначаемых штатных должностных лиц, создания специальных служб и частей армии, подготовки соответствующих специалистов.

В регулярной русской армии для решения задач разведки, изучения местности, выбора и подготовки путей сообщений, организации передвижения и расположения войск и обозов 20 февраля 1701 г. по указу Великого государя Петра I была введена должность **генерал-квартирмейстера**. Так в армии впервые учреждалась штабная должность (начальника штаба), а с созданием штаба - начальника оперативного или другого управления (отдела) штаба (по направлению деятельности). Этим изначально устанавливалась оперативная роль задач подготовки путей сообщения и организации передвижения войск и обозов – задач будущей службы ВОСО. Она и была создана в 1708 г., но по должности ее начальника называлась **генерал-вагенмейстерской**. В корпусах и дивизиях ее возглавляли штаб- и обер-вагенмейстеры, в полках – полковые вагенмейстеры и т.д. Назначенному **генерал-вагенмейстеру армии Левашову 5 октября 1708 г.** указанием Петра I было установлено: *«...Генерал-Вагенмейстеру надлежит на все возы, которые при всем войску обретаются, таковое же как при полках призрение иметь и порядок чинить, дабы за его дбрением при войску никакого замешания в походе, препятствця и ущерб не учинило...»**. Генерал-вагенмейстерская служба и обозы подчинялись генерал-квартирмейстеру армии. Уставом воинским 1716 г. в обязанности генерал-вагенмейстеру вменялось: *«...по вся вечера наперед, пока войско не поднимется и не марширует, у генерал – квартирмейстера быть должен и спросить: какой тракт и путь войско на другой день*

*Труды русского военно-исторического общества, т. 1. Документы Северной войны, 1708 г. Документ № 165, СПб, 1909.

предпринять имеет, чтобы он дороги и мосты в походе, ежели они не проходимы, починить, дабы обоз без препятствия путь свой продолжать мог. А когда обоз в компании или возы при баталии в каком месте порядочно поставить, тогда надлежит ему оное по приказу Генерал-квартирмейстера или Генерал-адъютанта исправить, и указ от Командующего генерала во всем исполнить». По сути этим устанавливалась система организации военных сообщений. передвижения войск и обозов. Она просуществовала без существенных изменений более столетия. С введением должности Директора военных сообщений его службе были переданы эти основные задачи генерал-вагенмейстера, кроме непосредственного руководства обозами (транспорты). Позднее генерал-вагенмейстерская служба была переименована в Управление транспортом и включена (1890) в состав своего преемника - службу ВОСО, где по мере развития современных средств транспорта и окончила свое достойное существование. Поэтому дату образования генерал-вагенмейстерской службы **5 октября 1708г. справедливо определить как День службы военных сообщений Вооруженных Сил России.** Точно так же как дата создания генерал-квартирмейстерской службы (1701) принята за дату образования Главного оперативного управления (задолго до создания Генерального штаба – 1763). А так же как Тыл: свою дату образования берет с даты создания своей первой службы - генерал-провиантмейстера (1700).

14 (25) января 1763 г. генерал-квартирмейстерская часть по указу императрицы Екатерины II была преобразована в Генеральный штаб. Вопросы военных сообщений становились важнейшей частью оперативной работы генерал-, штаб- и оберквартирмейстеров. При императоре Павле I в 1796 г. Генеральный штаб был сокращен и переименован в Свиту Его Императорского Величества по квартирмейстерской части. Выбор и подготовка путей сообщения, организация передвижения войск и обозов по прежнему оставались основной задачей генерал-квартирмейстера и генерал-вагенмейстера армии.

С учреждением в России вместо приказов коллегий, в том числе и Военной, наблюдение за развитием и состоянием внутренних водных путей и сухопутных дорог в государстве с 1718 г. возлагалось на Коммерц-коллегию, а управление флотом, куда входили и транспортные суда – на Адмиралтейств-коллегию. В 1782 г. для строительства и содержания каналов, шлюзов, портов, пристаней и мостов на водном транспорте, из офицеров в основном закончивших инженерные артиллерийский и кадетский корпуса, был создан на воинском положении Корпус гидравликов. В его составе в 1786 г. была учреждена Комиссия о дорогах в государстве. Однако основным видом транспортных сообщений по прежнему являлись водные пути. Это обуславливалось наличием и большой протяженностью рек в Европейской части России. 27 февраля 1798 г. Корпус гидравликов при Сенате был преобразован на правах коллегии и положении воинском в Департамент водяных сообщений. Но сезонность и краткость навигаций, зачастую вынужденные зимовки судов с грузами и их порча, пространственный размах и крайне бедственное состояние территорий России, бездорожье настойчиво требовали ускоренного развития экономики и торговли, улучшения состояния всех видов путей сообщения. Этого же требовали и потребности обороноспособности страны. В связи с неудачами на Европейском театре военных действий в наполеоновских войнах (Русско-австрийско-французской – 1805, Русско-прусско-французской – 1806-1807) и разгромом союзных армий Австрии и Пруссии, Россия в противостоянии с Францией отступила и осталась одна. Нависла угроза захвата страны.

2. Учреждение Корпуса инженеров путей сообщения

В преддверии вторжения войск Франции и необходимости скорейшего подъема экономики и сосредоточения вооруженных сил России на Западном ТВД требовалось в

кратчайшие сроки провести транспортное обустройство ее территории и создание надежной централизованной системы комплексной подготовки, использования и управления различными видами транспорта. Для решения этих проблем 20 ноября (2 декабря) 1809 г. манифестом императора Александра I было объявлено *«Учреждение, - Об управлении водяными и сухопутными сообщениями»*. В соответствии с ним, на базе органов управления, сил и средств Департамента водяных коммуникаций и их реорганизации «учреждались» (утверждались, создавались) на военном положении Корпус и в его составе Институт Корпуса инженеров* путей сообщения (ИКИПС).

Главным директором водяных и сухопутных путей сообщений был назначен ранее бывший Главноуправляющий Департаментом водяных коммуникаций генерал-лейтенант принц Георг Гольштейн – Ольденбургский. Учитывая важнейшие и единые гражданские и военные задачи, решаемые Корпусом инженеров путей сообщения, Главный директор непосредственно подчинялся Его Императорскому Величеству и *«все его предписания должны были исполняться с такою же точностью, как бы от Его Императорского Величества они последовали»* и *«о всем по принадлежности ему доносят»*. При Главном директоре под его руководством образовывалась Экспедиция и Совет, переименованные в 1810 году в Главное управление путей сообщения. Членами совета учреждались три генерал – инспектора (генерал-лейтенанты): водяных сообщений, сухопутных путей, торговых портов. Директором Института КИПС был назначен известный испанский военный инженер, ученый, архитектор и строитель, произведенный в звание генерал-майора, Августин де Бетанкур. Воспитанникам Института КИПС 1 и 2 курсов устанавливалось воинское звание – прапорщик, а после успешной сдачи «испытаний» (экзамена) за этот период обучения – подпоручик. Затем они направлялись на летнюю «рабочую» практику в ближайший округ путей сообщения. По окончании второго периода обучения и сдачи экзамена выпускникам присваивалось воинское звание – поручик и чин инженера 3 класса. Благодаря хорошо организованной системе обучения и воспитания, возможности столь быстрого продвижения в воинских званиях, ИКИПС становится престижным учебным заведением, а служба в КИПС одна из самых авторитетных.

Пути сообщения России разделялись на 10 округов. В каждом округе для организации и производства работ назначались директор путей сообщения округа, которому устанавливалось воинское звание генерал-майор и права командира бригады, управляющие директора на вверенных дорогах и водных путях (полковники), директора производители работ (подполковники) и инженеры *I, II и III класса* – соответственно майоры, капитаны, поручики. Для выполнения работ в округах создавались специальные *«мастеровые»* (инженерные) бригады КИПС, в состав которых включались военные квалифицированные специалисты: мостники, каменщики, кузнецы, плотники, штукатуры и т.п. Младшим офицерам бригады устанавливались воинские звания подпоручик, а мастерам - старших сержантов и унтер-офицеров. Для обеспечения вспомогательных и массовых работ, мастерские бригады дополнялись в виде земской повинности населением губерний или личным составом воинских частей. Для надзора за содержанием путей сообщения и сооружений на них назначались полицейские команды смотрителей. Они так же подчинялись директорам соответствующих округов путей сообщения. Последние свои обязанности исполняли в тесном взаимодействии с Губернаторами, которые обязаны были оказывать им всестороннюю помощь по всем вопросам подготовки путей сообщения, выделения строительных материалов, транспорта и рабочей силы. За это они несли равную ответственность.

Первоначально, вследствие еще отсутствия специально подготовленных военных

* Инженер – от франц. *ingenjer* – изобретатель (конструктор, специалист)

инженеров путей сообщения, в состав КИПС по указанию Александра I назначались способные армейские генералы и офицеры, имеющие опыт квартирмейстерской или инженерной служб, а также окончившие другие инженерные учебные заведения.



3. Транспортное обеспечение Вооруженных Сил России накануне и в Отечественной войне 1812 года

12 ноября 1810 года Свита Его Императорского Величества по генерал-квартирмейстерской части (Генеральный штаб) была укрупнена и реорганизована. В ее составе учреждалась Канцелярия управляющего генерал-квартирмейстерской частью. Она состояла из четырех отделений: оперативного и по строевой части; геодезических съемок и топографических планов (карт); военных дорог, передвижения и расположения войск (*маршрутное* отделение); казначея и архивариуса. В маршрутном отделении сосредотачивалось решение всех задач по подготовке и использованию военных сообщений, разработке и высылке частям маршрутных карт (маршрутов) с подробным указанием путей движения, расписания и организации передвижения войск, мест ночлегов, дневков и т. д. Оно состояло из трех обер-офицеров и трех писарей во главе с штаб-квартирмейстером подполковником К.Ф. Толем. По характеру решаемых задач в Генеральном штабе он исполнял обязанности начальника службы военных сообщений; в 1812 г. назначен генерал-квартирмейстером 1-й армии, затем Главного штаба и далее начальником главных штабов ряда действующих армий; с 1826 г. – генерал от инфантерии, 1830 г. – член Государственного Совета, 1833-1842 гг. – Главный директор Корпуса инженеров путей сообщения и Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями России. Его служебный путь в новой истории России – назначение на должность Министра путей сообщения (транспорта) – повторили Начальник тыла Вооруженных Сил генерал армии А.В. Хрулев (25.03.1942-26.02.1943), Начальник Центрального управления военных сообщений генерал-лейтенант И.В. Ковалев (1944-1948), заместитель начальника военных сообщений на железной дороге полковник в отставке И.Е. Левитин (2004-2012).

Характер работы офицеров Генерального штаба по составлению маршрутов (маршрутных листов, карт) движения войск хорошо раскрывается в установленной инструкции: *«Материалы состояются из рекогносцировок, делаемых в главной квартире 1 армии... Должны быть обозначены все мостики, каналы, отдельные небольшие кустарники, церкви, каменные и деревянные часовни, мельницы (ветряные и водяные), гребли, плотины, небольшие луга, примыкающие к дороге болотца, леса и кусты, все дороги и тропы, выходящие на большую дорогу, с показанием откуда или куда именно оные ведут; деревни, названия их, число дорог, в них находящихся, господские дворы, отдельные домики, корчмы, огороды, сараи, города, местечки; границы губернские и уездные и где они проходят через дорогу, также показать стрелкою течение ручьев и означать названия их. Съемка производится на две версты в каждую сторону. Пространство от станции до станции должно быть сделано на особом листике с надписью – сколько верст сие пространство в себе включает; также на каждом листике означать должно - Nord»*. Эти требования соблюдаются в службе ВОСО и по сегодняшний день при составлении Военно-технических описаний (ВТО) путей сообщений. Умение выбрать маршрут и рассчитать все данные для марша войск, составить схему формирования и подробную маршрутную карту колонны (план погрузки эшелона), определить места биваков (стоянок, районов ожидания и сбора), организовать охранение колонны и отражение нападения неприятеля (охрану и оборону станции, эшелона, транспорта), привести колонну (доставить эшелон, транспорт) в назначенный район к назначенному сроку составляли ос-

новой вид деятельности офицеров маршрутного отделения и колонновожатых, сравнимый с современной деятельностью офицеров службы ВОСО. Для подготовки колонновожатых в 1811 году в Санкт-Петербурге было открыто специальное военное училище. Колонновожатые так же входили в состав генерал-квартирмейстерской части, в последующем назначаясь на должности квартирмейстеров. Военное училище колонновожатых явилось прообразом будущей (26.11.1832) Императорской академии Генерального штаба.

Организуя, проектируя и руководя строительством и содержанием многочисленных сухопутных и водных путей, инженеры КИПС значительно улучшили транспортное обустройство территории России и, в первую очередь, **военных дорог** на Западном ТВД. На них, на расстоянии одного суточного перехода (25-30 км), организовывались почтовые и этапные станции (остановочные для отдыха пункты), создавался резерв отборных лошадей для доставки срочных приказов и донесений, устраивались склады (магазины) с запасами продовольствия и фуража. Вдоль военных дорог так же размещались госпитали и артиллерийские парки. Проживающее в полосе местности (до 30 км) военной дороги население, в виде земской повинности, поставляло на этапы продовольствие, фураж и подводы с лошадьми, выполняло работы по ремонту дорог. На водные военные пути сообщения на участках их использования назначались смотрители и приставы на пристанях с командами из состава «флотских служителей».

Выбор почтовых трактов и других путей передвижения войск под военные сообщения и прикрепление к ним полосы примыкающей территории рассматривались на заседании Свиты Его Императорского Величества по генерал-квартирмейстерской части (Генерального штаба). Решение (предложения) принималось по докладом генерал-квартирмейстера, утверждалось Его Величеством (Главнокомандующим) и предъявлялось к исполнению Главному директору КИПС, соответствующим генерал-губернаторам и директорам округов путей сообщений.

На предполагаемых операционных направлениях Западного ТВД, еще до начала войны были подготовлены четыре специальные военные дороги: Санкт-Петербург – Псков – Ковно; Полоцк – Вильно – Ковно; Могилев – Орша – Минск – Гродно; Киев-Житомир–Луцк–Владимир-Волынский. Подготавливаемые и используемые военные дороги и «водяные» сообщения, а также прокладываемые колонные пути движения войск и курьеров получили название – **военные сообщения**. Они обеспечивали бесперебойную связь Большой Действующей Армии со страной, непрерывное управление войсками, движение, сложный маневр и снабжение действующих на нескольких направлениях армий, руководство военными действиями на широком фронте.

В преддверии вторжения наполеоновской армии, в соответствии с Высочайше утвержденным 27 января 1812 г. **«Учреждением для управления Большой Действующей армией»**, на основе Свиты Его Императорского Величества по квартирмейстерской части и ее офицерского состава, был создан и укомплектован Главный (Генеральный) штаб и штабы армий. Их организационные структуры были идентичны и состояли из четырех главных отделений: Начальника Главного штаба, Начальника инженеров, Начальника артиллерии и Генерал-интенданта. Главное отделение Начальника Главного штаба состояло из двух отделов: Генерал-квартирмейстера, осуществлявшего разработку операций и оперативных планов боевого применения, дислокации и перемещения войск, выбор и составление маршрутов движения армии (**«соображать движения войск и сочинять маршруты»**) и **«все преуговорительные соображения к военным операциям»**), и Дежурства армии (дежурного генерала), организующего исполнение и все виды обеспечения этих **«соображений»** к операциям (управление войсками, в том числе вождением колонн войск, боевым, тыловым и транспортным обеспечением). Основным содержанием задач этого отдела являлось: **«Ведет счет вой-**

ску и объявляет приказы. Сведения о всех обозахъ. Распоряжения о движении Армии. Управление почтами. Военныя дороги. Устройство лагерей, обозовъ, движения транспортов и госпиталей. Сношения съ Генераль-Интендантомъ Армии и съ Начальниками Артиллерии и Инженеровъ».

Для решения задач подготовки и использования военных сообщений в состав действующих армий на Западном ТВД были специально выделены две отдельные (по количеству основных действующих армий – 1-я и 2-я) военные бригады - *«военное отделение»* Корпуса инженеров путей сообщения. Они подчинялись Директору военных сообщений Большой Действующей армии (БДА), ранее директор 7-го (западного) округа путей сообщения, инженеру генерал-майору КИПС Ивашеву П.Н., а в армиях - Директорам ВОСО армий. Кроме того, предписанием Главного Директора путей сообщения от 11 июня Директору Института КИПС было приказано так же: *«спешно отправить 12 человек (из 16 старшекурсников – прим. автора) вновь произведенных подпоручиков, на службу в 1-ю западную армию Баркляя-де-Толли, в распоряжение Директора военных сообщений»*.*

Понимая важнейшее значение военных сообщений в маневренной войне, предстоящий ежедневно большой объем дорожных, мостовых и переправочных работ, устройства заграждений, производства разрушений и возведения полевых оборонительных укреплений, и в то же время недостаточное количество инженеров и инженерных частей, прибывший 18 августа в Большую Действующую армию ее Главнокомандующий генерал-фельдмаршал Кутузов М. И., сам в свое время окончивший артиллерийскую инженерную школу, решил объединить и использовать под единым командованием все инженерные части – две военные бригады инженеров КИПС и пионерные (инженерные) роты. Начальником объединенных инженерных войск назначался инженер КИПС – Директор военных сообщений Большой Действующей армии генерал-майор Ивашев П.Н., о чем свидетельствует приказ Главнокомандующего от 23 августа, отданный накануне Бородинского сражения (26 августа - по новому стилю 8 сентября): *«...Инженеру генерал-майору Ивашеву поручается командование над всеми чиновниками путей сообщения, здесь при армии находящимися, коему равно подчиняются и пионерные роты. Вследствие чего предписывается всем господам штаб- и обер-офицерам сего звания немедленно явиться к нему»**. Кроме того, ему в подчинение позднее был направлен (сформированный в 1810 г.) морской гвардейский 4-х ротный экипаж (специалисты по устройству и эксплуатации судов, понтонных и других переправ, пристаней и причалов).

При подготовке контрнаступления и преследовании неприятеля (развернувшегося с 6 октября) в приказе от 11 сентября особое внимание так же обращается на значение подготовки военных сообщений армии: *«Всем пяти пионерным ротам и одной минерной составить команду под началом генерал-майора Ивашева; к каждой из сих рот предполагается придать с пристойным числом офицеров-ратников по 500 человек, которых взять из Смоленского ополчения и из 1-ой и 2-ой Армий, что и представляется исполнить генералу Ивашеву через представление его Главнокомандующему. Сверх того ему же составить команду из 600 человек конных ратников, которых удобно было бы обращать впереди армии для исправления дорог; и пионерные роты во время марша армии разделять так, чтобы одна за кавалерией исправлять могла дороги для колонн пехоты, а другая за нею для арьергарды; в лагерь же в случай полевых укреплений имеют быть роты сии употребляемы в работу по требованию инженеров»*.

*Жилин П.А. Жизнь и полководческая деятельность М.И. Кутузова. Академия наук СССР. Монография. – 2-е изд. – М.; Воениздат, 1983, с.303.

Таким образом была создана объединенная система инженерного и транспортного обеспечения войск, которая была способна в условиях ограниченных сил и средств обеспечить организованный отход и маневр русской армии в оборонительный период, своевременный переход к подготовке и проведение решительного контрнаступления. Она включала по сути несколько транспортных служб и частей различных родов войск. В нее организационно входили отдельно выделенные две бригады КИПС, роты инженерных войск, морской экипаж, а так же дорожные команды из ратников народного ополчения – объединенные и действующие под единым командованием Директора военных сообщений Большой Действующей Армии. Ее состав дополнялся командой колонновожатых, генерал-вагенмейстерской службой. На них возлагалось инженерное и транспортное обеспечение всех видов боевых действий, маневра и передвижения войск, артиллерии и обозов; исправление дорог, прокладка гатей и колонных путей, обустройство биваков (мест стоянок, лагерей), устройство полевых укреплений и боевых позиций, оборудование их внутренними сообщениями; восстановление и поддержание исправности путей движения, мостов и других переправ, их разминирование или минирование и разрушение после прохода арьергардов, нередко под огнем напавшего противника. Кроме того, многие из офицеров КИПС исполняли обязанности не только по своей прямой специальности, но и по квартирмейстерской части. Под руководством генерал-квартирмейстера Главного штаба полковника К.Ф. Толя, они при движении армии постоянно привлекались в передовые команды и отряды к проведению разведок и рекогносцировок для выработки решений, составления подробных планов (схем) местности, выбранных маршрутов движения, биваков и боевых позиций, определения мест, объемов, сил, средств и порядка выполнения необходимых работ; участвовали в отражениях неприятельских атак.

Решения по выбору, подготовке и использованию военных сообщений, как правило, принимались на заседаниях Главного штаба по докладам генерал-квартирмейстера, утверждались Главнокомандующим и исходили от дежурного генерала к исполнению директору военных сообщений и генерал-вагенмейстеру. При этом последние тесно взаимодействовали с генерал-интендантом армии, уточняя магазины (склады), виды снабжения и объемы погрузки, пункты доставки и маршруты движения. Работы выполнялись отрядами КИПС и пионерных подразделений, следуемых с передовыми частями армии. В *«Журнале произведенным работам Инженерами двух военных бригад, отделенных от Корпуса путей сообщений в кампании 1812 года, под начальством генерал-майора Ивашева»* указывалось, что на позиции при Бородине были устроены все внутренние сообщения из 4-х мостов и 15-ти спусков, просека и сильная засека (завал) на левом фланге, 3 флешы в центре и 1 редут на правом фланге (открытые земляные укрепления углового и прямоугольного типов). Их силами при отступлении русской армии от Бородино до Торутино и при изгнании врага за государственную границу (с 21.08 до 24.11. 1812) было вновь построено 118 верст и отремонтировано 924 версты дорог, наведено около 180 мостов и переправ.

Отступая и ежедневно сражаясь, русская армия прошла путь от Немана через Вильно, Витебск, Смоленск и Москву до Малоярославца 1200 верст за 123 дня. Во время движения ни один ее корпус, полк или отряд не был истреблен, ни одно орудие не было потеряно. При этом на дорогах даже следов отхода русских войск не обнаруживалось, не видно было ни павших лошадей, ни сломанных повозок и колес, брошенных вещей – ничего не находилось, что бы могло указать на пути отступления армии. Расстояние же от Малоярославца через Смоленск, Оршу, Борисов, Вильно до Ковно в 985 вёрст французская армия прошла за 49 суток, потеряла несколько корпусов и множество отдельных отрядов, почти всю кавалерию и артиллерию. Отдавая распоряжения при контрнаступлении, М.И. Кутузов неоднократно указывал: *«Армии*

нужна скорость!». И она была достигнута, не смотря на развертывание боевых действий на глубину до 1200 км. На больших пространствах и значительно удаленных одно от другого направлениях продвигались крупные группировки войск, выделяющих от себя большое число отдельных передовых и партизанских отрядов, которые высылались далеко вперед от основных сил. В этих условиях координация передвижений и действий войск испытывала большие затруднения. Для определения перемещения и местонахождения колонн по времени и пространству в качестве основного документа, разработанная в маршрутном отделении Главного штаба, являлась *«Таблица движения армий»*. В ней указывались пути и направления передвижения колонн войск и обозов, *с показанием где, когда и кому должно быть, куда и к какому сроку прибыть*. Этот документ напоминает современный графический план перевозки войск, разрабатываемый в службах ВОСО оперативных объединений. Умелая подготовка и использование военных сообщений, быстрое передвижение войск и подвоз материальных средств становились и до сих пор являются решающим средством в достижении успеха в войне. Самые высокие темпы наступления войск по тем временам были у Русской армии. В подтверждение следует привести слова отзыва (7 сентября 1813), бывшего в компании 1812 г. Дежурным генералом всей армии, а в 1815-1819 г.г. – Военным министром, графа генерала от инфантерии Кановницына П.П.: *«Долгом своим ставлю о г. генерал-майоре кавалере Ивашеве, который... командуя обеими бригадами военного отделения Корпуса Инженеров путей сообщения, 4 пионерными и 2 понтонными ротами,... армия обязана была во многих случаях неусыпным его стараниям в постройке разных для ее переправ и проложения дорог по местам крайне трудным, так что ни малейшей нигде остановки не было, за что от фельдмаршала неоднократно получал благодарность»*.

Созданная в Отечественной войне 1812 г. и зарубежных походах 1813-1814 гг. система транспортного обеспечения войск успешно выдержала тяжелые испытания, получила признание и высокую оценку Главного командования. Ее основные положения, организационная структура и задачи устанавливались *«Учреждением для управления Большой Действующей армией»* (27 января 1812) и в приказах Главнокомандующего армиями от 23 августа - накануне Бородинского сражения (28 августа – 8 сентября по новому стилю) и от 11(23) сентября - при подготовке и переходе к решительному контрнаступлению (с 6 октября) и преследованию неприятеля. Из них дату **23 августа (5 сентября) 1812 г.** целесообразно установить как общую дату - **День специалиста транспортного обеспечения Вооруженных Сил России**, подобно Дню работника транспорта, отмечаемого с 2020 г. ежегодно 20 ноября - дня объявления в 1809 г. манифеста императора Александра I *«Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями»*. Учрежденную же ранее дату 18 (6) июня 1868 г. как день службы ВОСО, уместно отмечать по сути, как **День органов военных сообщений на железнодорожном транспорте** (подобно Дню железнодорожника, а лучше его отмечать совместно с Днем железнодорожных войск, как общий праздник – переименовав его в **День военного железнодорожника**.

Здесь уместно привести пример дорожной службы и войск – за дату их создания принято 23(11-по старому стилю) сентября 1812 г. Это день издания одного из приведенных выше приказов Главнокомандующего М.И. Кутузова. В нем, наряду с организацией военных сообщений, транспортного и инженерного обеспечения передвижения наступающих армий и обозов, в том числе ставилась задача о сформировании конной команды из 600 ратников из народного ополчения для исправления дорог впереди колонн войск. Но эта команда организационно включалась в состав уже существующей службы военных сообщений. Они вме-

сте решали общую для всех задачу. Да и в дальнейшее время, включая и советский период, дорожные войска и служба продолжали входить в состав службы военных сообщений. Но служба ВОСО еще недавно отметила только свое 150-летие, а дорожная будет отмечать уже 210-летие

Созданная в Отечественной войне 1812 г. и зарубежных походах 1813-1814г.г. система транспортного обеспечения войск успешно выдержала тяжелые испытания, получила признание и высокую оценку Главного командования. Ее усилиями в Отечественной войне 1812 г. и в период заграничного похода русской армии 1813 – 1815 г.г. были своевременно выполнены значительные объемы передвижения войск и подвоза материальных средств по сухопутным и водным путям сообщения на территории почти всей Европы. Нередко действуя под пушечным и ружейным огнем при боевых стычках с неприятелем, военные инженеры путей сообщения, доблестно и храбро проводя или отражая атаки, с усердием и мужеством, являясь примером, продолжали достойно исполнять служебный и воинский долг, прокладывая военные дороги и устраивая водные пути и переправы для армии. Кроме того, они часто использовались не только как военные инженеры, но и как офицеры по генерал-квартирмейстерской части (службе Генерального штаба), постоянно находясь в седле в составе рекогносцировочных команд, передовых отрядов и частей для осмотра местности, выбора и подготовки путей движения и мест расположения войск на отдыхе и боевых позициях. О деятельности этих офицеров в сражениях и походах 1812 -1815 годов можно судить по целому ряду их отличий и заслуженных наград. Вот только некоторые из приказов по офицерам военных сообщений за этот период, касающиеся только воспитанников Института КИПС:

«произведенные генерал – фельдмаршалом князем Голенищевым – Кутузовым – Смоленским» в 29 день октября 1812 года за отличие, ревность и усердие к службе из подпоручиков в поручики: Гастфортъ, Лихардовъ, Ламздорфъ, Варенцовъ, Строгановъ, Муравьевъ, Цегель, Гонзаго и Оттъ — удостоены в оных чинах Высочайшего утверждения; «по Высочайше утвержденному Его Императорским Величеством день 13 июня 1813 г. списку, представленному Главнокомандующим армиями г. генералом от инфантерии Барклаем-де-Толли, о награждении за неусыпные труды в нынешнюю кампанию пожалованы: орденами св. Анны 3-й степени поручики - Гастфортъ, Лихардовъ, Ламздорфъ, Варенцов, Цегель, баронъ Строгановъ, Гонзаго и Оттъ; золотою шпагою с надписью «За храбрость» - поручик Муравьев - Апостол и подпоручик Богданов - чином поручика за отличную неустрашимость, при бывшей 8 сентября под начальством директора военных сообщений г. генерал - майора Карбоньера экспедиции против неприятельского моста под крепостью Кенигштейномъ, поручики Гастфортъ и Ламздорфъ - награждены орденами св. Владимира 4-й степени с бантом, и поручик граф Сиверсъ - золотою шпагою с надписью «за храбрость».* К окончанию заграничного похода многие из них были произведены в капитаны. Так же за мужество и храбрость, проявленные в боевых действиях и сражении при Бородино, был награжден орденом Анны 1 класса и Директор военных сообщений Инженер генерал–майор КИПС Ивашев П.Н.; за участие в заграничном походе награжден орденом св. Владимира 3 степени 31 января 1815 года Главнокомандующий русской армией генерал – фельдмаршал Барклай-де-Толли в приказе указывал: *«Был личным свидетелем, с какою готовностью и усердием чиновники Корпуса путей сообщения, состоящие при вверенной мне армии, исполняли возглавляемые на них поручения в устройстве переправ, наведении мостов, прокладки и ремонте дорог и вообще, что до*

*История Института инженеров путей сообщений Императора Александра I. За первое столетие его существования 1810-1910г.г. Составитель инж. А.М. Ларионов. С-Пб, 1910, с.67, 68.

обязанностей их относилось; приятным долгом постановляю объявить им мою благодарность». Так было положено начало славной плеяде военных инженеров путей сообщения и офицеров службы военных сообщений. Они проявили себя с лучшей стороны не только как патриоты и воины, но и как высоко профессиональные специалисты. В 1912 г., в честь и память о великих заслугах, проявленный профессионализм и усердие, доблесть и храбрость военных инженеров в Отечественной войне 1812 г., на Бородинском поле был сооружен памятник пионерным (инженерным) войскам. Он исполнен в виде дорожного «верстового» столба и орла на нем, зорко всматривающегося в дорогу, в готовности к немедленному взлету, ее охране и «исправлению», поддержанию порядка и обеспечению бесперебойного движения. Золотыми буквами на памятнике высечены слова **«Богатырям пионерам благодарные потомки – инженерные войска»** и эмблема – два скрещенных топора (введена для инженерных войск в декабре 1812 г). К сожалению роль и заслуги инженеров бригад КИПС (службы военных сообщений) не были отмечены, даже их эмблема (скрещенные топор и якорь) на установленный памятник не нанесена. Не исключено, что здесь могло сыграть свою роль то, что с 1876 г. по 1914 г. железнодорожные войска, организующие строительство и эксплуатацию железных дорог на ТВД, были включены в состав инженерных войск, а так же продолжающее многолетнее межведомственное противоборство между Управлением ВОСО Генерального Штаба и Главным инженерным управлением за то, в какую организационную структуру должны входить и кому подчиняться дорожные, а впоследствии и железнодорожные части. Хочется надеяться, что этот пробел в истории КИПС и службы военных сообщений в Отечественной войне 1812 г. наследниками А. Бетанкура, И.В. Ковалева и др. будет общими усилиями устранен. Воины военных сообщений- отдельно выделенных двух военных бригад Корпуса инженеров путей сообщения и инженерных подразделений, объединенные под единым командованием Директора военных сообщений инженера генерал-майора КИПС Ивашева П.Н сражались против неприятеля бок о бок с частями армии, успешно в едином строю осуществляли транспортное и инженерное обеспечение войск, равно обеспечивая победу в войне.

4. Подготовка офицерских кадров для службы военных сообщений

Сам же директор ВОСО инженер генерал-майор Ивашев П. Н., докладывая после войны в рапорте Главному директору Корпуса инженеров путей сообщения и представляя отчет об использовании и действиях отдельных от корпуса двух военных бригад указывал, что *«осуществление столь быстрых и большей частью внезапных движений армии убеждают в пользе и необходимости иметь при действующих войсках сию часть службы, но по внутренности ее более на тот предмет организованную».* В январе 1823 г. назначенному Главноуправляющим путями сообщения (1822 - 1833), герцогу генералу от кавалерии А.В. Вюртембергскому последовало Высочайшее повеление: *«Находя нужным дать институту корпуса инженеров путей сообщения образование, более **приличное военному положению** сего корпуса и сходное с прочими учебными заведениями военного ведомства, поручаю Вашему Королевскому Высочеству принять оный институт в полное Ваше заведывание и начальство и представить мне предположения Ваши для исполнения моего намерения».* Эти указания были выполнены при разработке и принятии Высочайше утвержденного 19 декабря 1823 г. нового Положения об Институте Корпуса инженеров путей сообщения. В действие оно вводилось с 1 января 1824 г., в его п.15 указывалось: *«...Обучение военным наукам входит в состав образования воспитанников института на тот конец (случай – прим. автора), чтобы они с пользою могли быть употребляемы и в военное время, как **офицеры военных сообщений** и в помощь*

*инженерным и квартирмейстерской части офицерам. Польза, которую офицеры корпуса п.с. (путей сообщения – прим. автора) могут приносить при армии, уже дознана (доказана – прим. автора) употреблением некоторых из них при действовавших армиях в последнюю войну 1812, 13 и 14 годов»**. В соответствии с положением, в образовательный процесс ИКИПС шире вводились принципы военного обучения и воспитания, так же включены новые военные и специальные дисциплины. Этим было положено начало высшему военному образованию в системе подготовки офицерских кадров военных сообщений.

В 1829 г. был учрежден Штаб Корпуса инженеров путей сообщения, а в 1830 г. внесены изменения в форму одежды: введена киверная кокарда с изображением скрещенных топора и якоря – символов подготовки сухопутных и «водяных» сообщений, перешедшая в эмблему на петлицах формы одежды, а так же, с таким же изображением были введены выпуклые пуговицы. Впоследствии, при расформировании ИКИПС и его реорганизацией в Министерство путей сообщений, эта эмблема была сохранена и оставлена за его преемницей в армии – службой военных сообщений, в составе которой были созданы дорожные, а в последствии и железнодорожные войска.

С преобразованием в 1832 году Главного штаба в Департамент Генерального штаба решение всех вопросов военных сообщений было сосредоточено в его 1-ом отделении. Оно наряду с оперативными функциями вело подробный учет размещения воинских частей, планировало передвижения войск, составляло, издавало и высылало частям соответствующие «маршрутные карты» с подробным расписанием движения колонн войск и указанием дневок, ночевок и т. п., организовывало подготовку военных сообщений, движение колонн войск и обозов. По сути, это отделение продолжало решать задачи центрального органа службы военных сообщений. В 1846 г. с утверждением «Устава для управления армиями в мирное и военное время» в задачи службы военных сообщений, кроме организации передвижения войск и обеспечения «исправной» работы военных дорог, добавились подготовка почтовых и этапных станций, доставка военной почты. В полосе военных дорог в городах и поселениях, где размещались походные части, назначались временные коменданты. Новый импульс своего дальнейшего совершенствования и развития службе ВОСО придало начало строительства первых железных дорог.

5. Создание линейных органов ВОСО на железнодорожном транспорте.

Первая железная дорога общего пользования в России была построена в 1837 г. между Санкт-Петербургом и Царским селом (г. Пушкин). Организованные службой ВОСО ГШ первые опытные воинские перевозки показали высокую надежность, скорость и важное военное значение железных дорог. Немецкий историк и дипломат Бернгарди Теодор, который в 1834-1851г.г. служил чиновником в России в Собственной Его Императорского Величества канцелярии, в своих мемуарах, посвященных русскому генералу от инфантерии Толю Карлу Федоровичу – Главноуправляющему путями сообщения (1833-1842г.г.), приводит его слова: «Железные дороги являются одним из главнейших элементов стратегии и, как боевое средство, равновелики самостоятельному роду оружия». Поэтому их строительство получило обоснование и ведущую поддержку именно в лице службы ВОСО, ИКИПС и Генерального Штаба. В 1841г. была установлена телеграфная связь Главного управления путей сообщений с Главным штабом и Зимним дворцом.

Научное и технико-экономическое обоснование, проектирование и руководство

*История Института инженеров путей сообщений Императора Александра I. За первое столетие его существования 1810-1910г.г. Составитель инж. А.М. Ларионов. С-Пб, 1910, с.67, 68.

строительством (1842) первой – Санкт-Петербург-Московской – железнодорожной магистральной осуществили видные ученые и специалисты, выпускники и в последующем профессора ИКИПС полковник Н. О. Крафт и подполковник П. П. Мельников. Первые опытные воинские перевозки были осуществлены на открывшемся рабочем движении железнодорожном участке Колпино – Санкт-Петербург. По нему 4 июня 1848 года была перевезена большая рекрутская команда численностью 200 человек. Перевозка осуществлялась на платформах, оборудованных высокими бортами и поручнями, на которых устанавливалось 12 скамеек и размещалось 60 солдат. А 24-27 августа из Санкт-Петербурга в Колпино было уже перевезено целое соединение – 1-я гренадерская дивизия. Всего на этом участке в 1848 году было перевезено войск численностью 8 тыс. человек, а в 1849 г. – уже до 15 тыс. человек. Также в 1848 году были осуществлены крупные перевозки войск и по построенной Варшавско-Венской железной дороге (четыре пехотные дивизии и три артиллерийские бригады).

Таким образом, выполнение 4 июня 1848 года первой и последующих в этом же году воинских железнодорожных перевозок положило начало использованию железных дорог в качестве военных сообщений Вооруженных сил России. Планирование и организация выполнения воинских перевозок на них осуществлялись I-м отделением (оперативное и военных сообщений) Департамента Генерального штаба, под непосредственным «наблюдением» специально назначенных в пунктах погрузки войск офицеров, относящихся к службе Генерального штаба. Тем самым было положено начало зарождению линейных органов военных сообщений на железных дорогах и их регулярному использованию для выполнения воинских перевозок. То есть, на железнодорожном транспорте система и служба военных сообщений показали свою высокую профессиональную действенность еще до сдачи первой железной дороги в полную эксплуатацию, и тем более еще задолго до **6 июня 1868 г.** – даты, принятой за День службы военных сообщений.

Регулярные перевозки войск по железной дороге Санкт-Петербург – Москва начались еще за два месяца до ее официального открытия. Так, 12 сентября 1851 года из Санкт-Петербурга в Москву был отправлен по этой дороге батальон лейб-гвардии Преображенского полка. А через 11 дней после ее открытия (13 октября) в соответствии с циркулярным распоряжением Генерального штаба №448 от 24 ноября 1851 г. железные дороги стали использоваться для перевозки всех рекрутских команд *«для которых через это сократятся время и расстояние следования»*. С окончанием строительства (1851) железной дороги Санкт-Петербург – Москва для ее эксплуатации в составе КИПС было создано 14 отдельных военно-рабочих рот, 2 кондукторские и 1 телеграфическая роты. Эти вновь созданные подразделения КИПС явились прообразом и положили начало созданию железнодорожных войск, а так же войск связи России. Даты их образования установлены соответственно *Высочайше утверждённым 6 августа 1851 г.* «Положением об управлении Санкт-Петербурго-Московской железной дороги» и *приказом по Главному управлению путей сообщения* и публичных зданий № 180 от *23 сентября этого же года*. Заметим, дорожные, а затем и железнодорожные подразделения формировались в составе и из числа офицеров и подразделений КИПС, носили единую форму и эмблемы. Равно формировались и части военных сообщений, но отдельно выделяемые и входящие в единую организационную структуру службы ВОСО и непосредственно подчиняющиеся военному командованию Вооруженных Сил. Подготовка офицеров КИПС и ВОСО осуществлялась по прежнему в Институте КИПС. Как видим из изложенного, вначале для подготовки и использования водных и сухопутных (грунтовых) путей для связи и передвижений войск в действующей армии была организована служба военных сообщений, а в последующем со строительством и использованием на ТВД в военных целях железных

дорог в ее состав были включены и части железнодорожных войск. С образованием в 1862-1864 г.г. военных округов в них были созданы окружные управления ВОСО, состоящие из трех отделений: военно-дорожное (решая в том числе и железнодорожные задачи), этапное и почтово-телеграфное.

В 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий было преобразовано в гражданское Министерство путей сообщения (МПС). КИПС расформировывался. Его институт стал гражданским вузом, в связи с этим подготовка специалистов службы ВОСО была возложена на Николаевскую инженерную академию, в которой осуществлялась подготовка военных специалистов по организации связи, строительства и содержания путей сообщения на ТВД. С 1868 г. подготовка руководителей органов ВОСО была организована в Академии Генерального штаба. С 1876 г. по 1914 г. почтово-телеграфные, дорожные и железнодорожные части были переподчинены Главному инженерному управлению.

В советский период развития России (СССР) подготовка специалистов службы военных сообщений была вновь организована в бывшем ИКИПС, но уже переименованном в Ленинградский институт инженеров путей сообщения (ЛИИПС – будущий ЛИИЖТ, 1933). Для этого в нем в 1925 г., в соответствии с приказом Революционного Военного Совета СССР № 606, было образовано отделение военных сообщений. Его начальником был назначен профессор Николаевской военной академии, бывший генерал от инфантерии Данилов Николай Александрович. В 1931 году это отделение было преобразовано в военно-транспортный факультет. В 1932 году его учебное управление, кафедры и квалифицированный преподавательский состав были переданы в созданную Военно-транспортную академию (ВТА). В 1956 г. она вошла в состав Военной академии тыла и транспорта, переименованной в 2012 г. в Военную академию материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулева. Именно от института КИПС все они вели и продолжают вести летопись своего исторического развития, и выдавали диплом об окончании вуза с указанием квалификации: ***военный инженер путей сообщения***.

Наряду с центральным, окружными, армейскими, полевыми и линейными органами – представительствами военного ведомства при территориальных органах управления на различных видах транспорта общего пользования в состав службы ВОСО к 1917 г. входили: дорожные и железнодорожные войска, военно-продовольственные пункты на путях сообщений; транспортные (обозные), этапные, почтово-телеграфные, автомобильные, охраны путей сообщения части и учреждения. Таким образом служба ВОСО создавалась и развивалась как единая военно-транспортная служба, включающая в своем составе военно-транспортные войска, службы, учреждения и части, обеспечивающие устойчивую работу всех видов транспорта и непрерывность выполнения воинских перевозок. В русской армии ее центральный орган (УпВОСО ГШ) являлся тем единым военно-транспортным управлением, который сегодня называется Департаментом транспортного обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации. Нередко новое – это хорошо забытое старое. Военные сообщения и транспортное обеспечение войск находятся в неразрывном единстве и представляют собой две стороны одной медали – укрепление военно-транспортного потенциала и мобилизационно-технической готовности путей сообщения России, совершенствование транспортного обеспечения и мобильности ее основных союзников: армии и флота. Совершенно очевидно, что знание истории системы транспортного обеспечения вооруженных сил, организационной структуры, роли и задач службы военных сообщений и других транспортных служб, организации их взаимодействия на всех этапах развития, приме-

ров подготовки и использования различных видов, сил и средств транспорта в военных целях, проявленных при этом высокий профессионализм и героизм личного состава, изучение сложившихся боевых и трудовых традиций должно способствовать повышению уровня специальной подготовки и патриотическому воспитанию, боевой готовности и более успешному решению сложных задач организации транспортного обеспечения войск и управления всеми видами воинских перевозок в современных условиях. Выдающиеся полководцы, в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов начальники Генерального штаба, отмечали:

- Маршал Советского Союза А. Василевский: **«В обеспечении исторических побед значительная роль принадлежит транспорту, его работникам, солдатам, офицерам, генералам тыла и военных сообщений, личному составу железнодорожных, дорожных и автомобильных войск»***

- генерал армии С. Штеменко: **«Перегруппировки, передвижения войск, подача материальных запасов, эвакуация немыслимы без четко налаженной службы военных сообщений... Самое богатство таких органов – умение людей, знатоков своего дела».****

Библиографический список

1. Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. Ноября 20. Учреждение. – Об управлении водяными и сухопутными сообщениями. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Том XXX. 1809. Типография II Отделения 1830.
2. Генваря 27. Учреждение для управления Большой Действующей Армии. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Том XXXII. 1812-1815. Типография II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. 1830.
3. Ларионов А.М. История института инженеров путей сообщения Императора Александра I. За первое столетие его существования 1810 – 1910. С-Петербург, 1910.
4. История службы военных сообщений и железнодорожных войск Советской Армии. Ч.1. Под ред. Караева Г.Н. Л-д, ВТА, 1952.
5. История тыла и снабжения русской армии. Военная академия тыла и снабжения. Калинин – 1955.
6. Жилин П.А. Жизнь и полководческая деятельность М.И. Кутузова. Академия наук СССР. Монография. – 2-е изд. – М.; Воениздат, 1983, с.303.
7. История Тыла Российских Вооруженных Сил (XVIII-XX в.в.) в 4 кн. Под ред. Исакова В.И. Кн. 2, 3. СПб, ВАТТ, 2000.
8. Громов В.Г. Генерал-майор Ивашев Петр Никифорович – Директор военных сообщений (1812-1814). СПб, ВТУ ЖДВ и ВОСО, 2003.
9. Кириченко А.В., Мартыненко И.В., Махонько П.Ф. и др. История военных сообщений Вооруженных Сил Российской Федерации. Часть 1. История военных сообщений Российской Армии. СПб, ВСОК ВМФ, 2007.

*Антипенко Н.А. На главном направлении. М., Наука, 1967, с. 11.

**Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. Т.2. М. Воениздат, 1971, с. 35.