

**Транспортное и инженерное обеспечение
русской армии в Отечественной войне 1812 года**
Махонько П. Ф., военный инженер путей сообщений, к.в.н.

«Армии нужна скорость». М. И. Кутузов
210-летию со Дня Бородинского сражения
и специалистам транспортного обеспечения
Российских Вооруженных Сил посвящается.

В малочисленных материалах об Отечественной войне 1812 г. недостаточно полно освещен вопрос о военных сообщениях действующей армии и действиях отдельно выделенных в её составе двух военных бригад («военного отделения») Корпуса инженеров путей сообщения (КИПС).

До появления технических средств транспорта и связи, водные и сухопутные пути сообщений 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. Развиваясь для удовлетворения связи и перевозочных потребностей общества, сельского хозяйства, промышленности, вооруженных сил, транспорт стал играть всё большую роль не только как интегрирующая система государства, но и как средство решения международных экономических, политических, коммуникационных и военных проблем.

Очевидно, что использование путей сообщений в военных целях берет начало с первых походов военных ратей, дружин и «войска». Из-за преимущественно густой лесистой местности и её заболоченности, основными путями сообщения являлись, прежде всего, естественные речные, озерные и морские пути, которые продолжались расчищенными и проложенными тропами, гатями, позднее грунтовыми дорогами и переправами, а при переходе из одной водной системы в другую устраивались специальные «волоки» или искусственные каналы. Для жизнеобеспечения их работы строились поселения, которые со временем выросли в города, сохранив свое первоначальное название (Волоки, Вышний Волочек, Волоколамск и т.п.). Таким способом в IX–XII вв. обустроивались торговые и военные пути сообщения. Торговля Руси с Северной Европой и Византией, а также военные походы, осуществлялась по пути «из варяг в греки». Он проходил из Балтийского моря по реке Нева, Ладожскому озеру, реке Волхов, озеру Ильмень (г. В. Новгород) и реке Ловать, волоком до реки Западная Двина и по ней до реки Днепр и далее в Черное море.

Централизованное же общегосударственное управление системой путей сообщений в Московском государстве образовалось в царствование

Ивана Грозного с созданием в 1613 году Ямского приказа. В основном эта система была заимствована у монголов и китайцев вместе с терминами «ямщик» и «ям». В этих языках термины «ямчи», «дзамчи» и «ямщик» означали одно и то же – «гонец», «погонщик», «куррьер», а «ям» – «почтовая станция». Содержание почтовых станций, лошадей и повозок на них, 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. Однако основным видом транспортных коммуникаций по-прежнему являлись водные пути. Это обуславливалось достаточно большой протяженностью рек в Европе и Европейской части России, а следовательно и сравнительно меньшими затратами на их подготовку.

Князья и воеводы русского войска, решая в военных походах вопросы разведки, выбора и подготовки путей сообщений и использования средств транспорта для организации передвижения войск и подвоза материальных средств, 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. С возрастанием объема этих задач, высокой значимости повышения темпов передвижения, маневренности и неожиданности удара войск, пути сообщения становились основой боевого успеха в военных походах и других операциях. Обеспечить это могли только глубокая и скрытая разведка, удачный выбор, умелая подготовка и использование путей сообщений и транспортных средств. 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 1701 г. с этой целью в армии вводится штатная должность генерал-квартирмейстера (по сути начальника штаба, а с созданием штаба - начальника его оперативного или другого управления, отдела). В «Уставе воинском 1716 г.» предписывалось назначать на должность генерал-квартирмейстера *«мудрого, разумного и искусного человека в географии и фортификации, понеже ему надлежит учреждать походы, лагеря и, по случаю, фортификации и ретраншементы (устройство оборонительных ограждений, укреплений – прим. автора) и над оными надзирание иметь, ...в которых инженеры обыкновенно под его команду обретаются... когда определится, что войску маршировать и в ином месте стать, которое ему не весьма знакомо и от неприятеля опасное, тогда осматривает он за день*

с добрым эскортом кавалерии таковое место, какое положение имеет и какими надежными путями войско туда маршировать может...». Этим изначально устанавливалась оперативная роль путей сообщения и организации передвижения войск – задач будущей службы военных сообщений (ВОСО). Ее начало заложила созданная в 1708 г. генерал-вагенмейстерская служба. Она и обозы были подчинены генерал-квартирмейстеру армии. 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 признание иметь и порядок чинить, дабы за его дбрением при войску никакого замешания в походе, препятствия и ущерб не учинило...». «Уставом воинским 1716 г.» в обязанности генерал-вагенмейстера 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 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 организационная система и задачи подготовки путей сообщений, передвижения войск и обозов.

14 (25) января 1763 г. генерал-квартирмейстерская часть по указу императрицы Екатерины II была преобразована в Генеральный штаб. Вопросы организации военных сообщений и передвижения войск становились важнейшей частью оперативной работы генерал-, штаб- и обер-квартирмейстеров. Подготовка путей сообщения, организация и движение обозов по-прежнему оставались основной задачей генерал-, штаб- и обер-вагенмейстеров в армии. Такая система транспортного обеспечения и управления передвижением войск просуществовала практически без коренных изменений целое столетие.

С учреждением в России вместо приказов коллегий, в том числе и Военной, наблюдение за развитием и состоянием сухопутных дорог и водных путей в государстве с 1718 г. возлагалось на Коммерц-коллегию, а управление флотом, куда входили и транспортные суда – на Адмиралтейств-коллегию. Эта управленческая транспортная структура просуществовала до 1782 года, когда для строительства и содержания каналов, шлюзов, портов, пристаней, причалов и мостов на водном транспорте был создан из офицеров, в основном окончивших инженерный артиллерийский и кадетский корпуса, на воинском положении Корпус гидравликов. В его составе в 1786 г. была учреждена Комиссия о дорогах в государстве. 27 февраля 1798 г. на базе Корпуса гидравликов при Сенате был образован (на правах коллегии и положении воинском) Департамент

водяных сообщений. Но сезонность и кратковременность навигаций, зачастую вынужденные зимовки судов с грузами и их порча, пространственный размах территорий и бездорожье или крайне ветхое состояние дорог, настойчиво требовали ускоренного развития и улучшения всех видов путей сообщения. Это необходимо было для возрастания экономического развития и увеличения обмена сырьем и продукцией обширных территорий и губерний, сельскохозяйственных районов и промышленных центров. Этому же требовали и потребности обороноспособности страны. В связи с неудачами в наполеоновских войнах (Русско-австрийско-французской – 1805 г., Русско-прусско-французской – 1806-1807 гг.) на европейском театре военных действий и разгромом союзнических армий Австрии и Пруссии, Россия в противостоянии с Францией отступила и осталась одна. Но заключенный между ними Тильзитский мир (г. Тильзит на р. Неман – современный г. Советск Калининградской обл.) не решал противоречий установившегося миропорядка и межгосударственных отношений, которые могли привести к новой войне. Нависала угроза вторжения противника и захвата страны.

Ведение наполеоновских войн почти на всей территории Западной и Центральной Европы предполагало участие в них массовых и коалиционных армий. В сражениях участвовало более 500 тысяч человек, а потери воюющих сторон достигали 100 тысяч человек. Основными принципами ведения войны становились скрытая разведка, быстрое выдвижение и сосредоточение крупных сил войск, создание выгодной и оборудованной боевой позиции и обстановки, достижение внезапности и превосходства над противником на главном направлении, глубокий боевой порядок, выделение резервов, широкий маневр силами и средствами на поле боя. Поэтому без хорошо организованного транспортного обеспечения войск России на западном театре военных действий решение этих задач было невозможным. Требовалось в кратчайшие сроки провести транспортное обустройство территории России и создать надежную централизованную систему комплексной подготовки, использования и управления различными видами транспорта, и прежде всего сухопутного. 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 сообщений и их реорганизации *«учреждались»* (создавались) на военном положении Корпус и в его составе Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС). Во главе Корпуса назначался Главный директор водяных и сухопутных путей сообщений. Учитывая важнейшие и единые гражданские и военные задачи, решаемые ИКИПС, 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»*. Под руководством Главного директора образовывалась Экспедиция и

Совет, переименованный в 1810 г. в Главное управление путей сообщения. Членами Совета учреждались три генерал-инспектора (генерал-лейтенанты): водяных сообщений, сухопутных путей, торговых портов. Пути сообщения России разделялись на 10 округов. В каждом округе для организации и руководства производством работ назначались: директор путей сообщения округа, которому устанавливалось воинское звание генерал-майора и права командира бригады, и ему подчиненные управляющие директора дорог и водных путей (полковники), директора производители работ (подполковники) и инженеры I, II и III класса – соответственно майоры, капитаны, поручики. Так же для выполнения работ в округах создавались специальные «*мастерские*» (инженерные) бригады КИПС, в состав которых включались военные квалифицированные специалисты: мостники, каменщики, кузнецы, плотники, штукатуры, шлюзвахтеры 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, так же подчиняющиеся директорам 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, доставки строительных материалов, выделения транспорта и рабочей силы. За это они несли равную ответственность.

Директором (вскоре генерал-инспектором) Института КИПС был назначен известный испанский военный инженер в области путей сообщений, ученый, архитектор и строитель, генерал-майор Августин де Бетанкур. Учебный год в ИКИПС начался 1 ноября 1810 г. Воспитанникам устанавливались воинские звания: 1 курс – подпрапорщик (портупей-прапорщик, без офицерского звания); 2 курс – прапорщик, а после успешной сдачи «испытаний» (промежуточного экзамена) – 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.

12 ноября 1810 г. 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 использованию военных сообщений, разработке и рассылке частям армии

маршрутных карт (маршрутов) с подробным указанием путей движения, расписания и организации передвижения войск, мест ночлегов, дневок и так далее. Маршрутное отделение состояло из трех обер-офицеров и трех писарей во главе с обер-квартирмейстером подполковником К.Ф. Толем (в 1812 г. он был 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 Главно-управляющий путями сообщения и публичными зданиями России).

Характер работы офицеров квартирмейстеров по составлению маршрутов (маршрутных листов, карт) движения колонн войск хорошо раскрывается в установленной инструкции: *«Материалы состоят из рекогносцировок, делаемых в главной квартире 1 армии... Должны быть обозначены все мосты, 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. Съёмка 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 заключает; также на каждом листике означать должно - Nord»*. В основном 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, определить состав и составить подробную маршрутную карту колонны, установить места биваков (стоянок), организовать охранение колонны и отражение нападения неприятеля, привести колонну в назначенный район к установленному сроку – всё это составляло основной вид деятельности офицеров маршрутного отделения и колонновожатых. Эта деятельность сравнима с современной деятельностью офицеров службы ВОСО по доставке воинских эшелонов и транспортов. Для подготовки колонновожатых в 1811 г. 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 театре военных действий. 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, преимущественно из состава «флотских служителей».



Почтовый тракт. Начало XIX в.

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

На предполагаемых операционных направлениях Западного театра военных действий 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 составили военные сообщения Большой Действующей Армии (объединения на Западном театре военных действий нескольких действующих армий).

В соответствии с Высочайше утвержденным 27 января 1812 г. «Учреждением для управления Большой Действующей армией», на основе Свиты Его Императорского Величества по квартирмейстерской части был учрежден и укомплектовывался ее офицерским составом Главный

(Генеральный) штаб и штабы армий. Их организационные структуры были идентичны и состояли из четырех главных управлений: Начальника Главного штаба, Начальника инженеров, Начальника артиллерии и Генерал-интенданта. Главное управление Начальника Главного штаба состояло из двух управлений: Генерал-квартирмейстера, осуществлявшего разработку операций и оперативных планов боевого применения, дислокации и перемещения войск, выбор и составление маршрутов движения армии (*«сообразить 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, инженерным и транспортным обеспечением). Основным содержанием задач этого отдела являлось: *«Ведет счет войску и объявляет приказы. Сведения о всех обозахъ. Распоряжения о движении Армии. Управление почтами. Военные дороги. Устройство лагерей, обозовъ, движения транспортов и госпиталей. Сношения съ Генераль-Интендантомъ Армии и съ Начальниками Артиллерии и Инженеров»*.

12 (24) июня, после сосредоточения и развертывания, наполеоновская армия без объявления войны переправилась из Восточной Пруссии по мостам южнее Ковно (Каунас) и другим переправам через реку Неман и перешла границу в составе 12 корпусов. Под давлением превосходящих сил противника разобщенные 1-я (командующий – январь 1810-сентябрь 1812 военный министр, генерал от инфантерии М. И. Барклай-де-Толли; как военному министру ему была подчинена и вторая армия) и 2-я (командующий - генерал от инфантерии П. И. Багратион) западные русские армии вынуждены были постепенно отходить по сходящимся направлениям, соответственно: от Вильно (Вильнюс) через Дриссу, Полоцк на Витебск и из Слонима через Несвиж, Бобруйск, Мстиславль на Оршу с тем, чтобы соединиться и организовать отпор врагу. Руководство армиями осуществлялось Императором Александром I, находившимся со своей главной квартирой при 1-й Западной армии.

Для решения задач подготовки и использования военных сообщений в состав русских действующих армий на Западном ТВД предписанием Главного Директора путей сообщения от 11 июня Директору Института КИПС было приказано вместо рабочей практики так же *«спешно отправить 12 человек вновь произведенных подпоручиков (из 16 уже третьекурсников – прим. автора), на службу в 1-ю западную армию Барклая-де-Толли, в распоряжение Директора военных сообщений»*. По прибытию в армию трое из них были непосредственно подчинены генерал-квартирмейстеру Главного Штаба полковнику К. Ф. Толю. Так же в состав действующих 1-й и 2-й армий были специально выделены две отделенные (отдельно выделенные) военные бригады – так называемое *«военное отделение»* Корпуса инженеров путей сообщения. Они подчинялись назначенному Директором военных сообщений Большой Действующей армии (ранее

директору 7-го западного округа путей сообщения), генерал-майору КИПС Ивашеву П. Н., а в армиях - Директорам ВОСО армий.

Следуя с войсками и 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, многие из офицеров КИПС исполняли обязанности не только по своей прямой специальности, но и по квартирмейстерской части. Они при движении армии, постоянно находясь



**Первый директор
военных
сообщений
Большой
действующей армии**

**1812-1814 гг.
генерал-майор
Ивашев Петр
Никифорович**

в седле, 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 докладом 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.

Наступая, противник стремясь не допустить соединения русских армий в районе Орши, 8 июля занял Могилев. Сохраняя боеспособными свои основные силы и продолжая движение, русские армии соединились только под Смоленском 22 июля. В ходе кровопролитного сражения 4-6 августа, соединенная русская армия, продолжая сохранять силы, организованно отступила к Дорогобужу, преграждая противнику путь на Москву и готовя генеральное сражение.

Вновь назначенный Главнокомандующим Большой Действующей армией М. И. Кутузов, прибывший в ее состав 18 августа и произведенный 19 августа в генерал-фельдмаршалы, обладал глубокими знаниями и имел огромный практический опыт в стратегии и тактике военных действий, и особенно в военном инженерном деле, так как сам в 1761 г. окончил артиллерийскую инженерную школу и на протяжении нескольких лет был оставлен в ней на преподавательской работе. Найдя ранее выбранную позицию у Царева Займища не выгодной и не пригодной для сражения, а силы армии недостаточными для отражения противника, Кутузов отвел войска еще на несколько переходов и остановился, выбрав 22 августа позицию у села Бородино в 12 верстах перед Можайском. Позиция по фронту составляла 8 км и перекрывала собой две единственные Новую и Старую Смоленские дороги. Новая дорога была шире и лучше, поэтому приобретала важнейшее значение в прикрытии для движения на Москву. Позиция проходила и прикрывалась с правого фланга слиянием с болотистыми и обрывистыми берегами речек Москвы и Колочи у дер. Маслово, далее по линии командных высот и деревень: Горки, в центре - соответственно Курганная и Бородино, а с левого фланга дер. Семеновское, Шевардино и примыкала к трудно проходимому Утицкому лесу у дер. Утица. Маневр и охват справа и слева флангов Бородинской позиции значительно затруднялся условиями местности. Хотя она и занимала господствующее положение, но все же требовала хорошего инженерного и транспортного оборудования не только боевых позиций, но и всего обустройства местности для маневра и активной обороны, обеспечения самого тесного взаимодействия пехоты, конницы и артиллерии.

Понимая важнейшее значение военных сообщений и инженерного обеспечения боевых действий в маневренной войне, предстоящий ежедневный большой объем дорожных, мостовых и переправочных работ, устройства заграждений, производства разрушений и возведения полевых оборонительных укреплений, и в то же время недостаточные сроки их выполнения и малая численность имеющихся инженеров и инженерных частей, М.И. Кутузов решил их усилить, объединив и используя под единым командованием Директора военных сообщений Большой Действующей армии генерал-майора инженера КИПС П. Н. Ивашева, возложив на него обязанности и Начальника инженеров всех родов войск. Об этом свидетельствует приказ Главнокомандующего, отданный 23 августа при подготовке к Бородинскому сражению (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 шта- и обер-офицерам сего звания немедленно явиться к нему».*

При подготовке (23-25 августа) Бородинского сражения сводными подразделениями КИПС и инженерных рот на боевых позициях возводились полевые оборонительные укрепления из земляных рвов и

насыпных валов (брустверов) : флешей (угловой формы в виде наконечника стрелы), люнетов и редутов (соответственно, открытых с тыла прямоугольной или закрытых со всех сторон многоугольной формы). Они оборудовались под размещение в них от 1 до 4 и более стрелковых и (или) артиллерийских рот (с пушками) и состояли из фронтальных и боковых валов, имеющих высоту до 2,4 м. и рвов перед ними глубиной до 3,2 м. Тыловая сторона прикрывалась резервами или засеками (завалами).

Все оборонительные укрепления возводились как артиллерийские и были устроены на круговую оборону. На крайне правом фланге была устроена целая «цепь» редутов и люнетов (на 26 орудий), могущих со всех сторон надежно прикрывать от обхода французских войск. Между дер. Маслово и Бородино установлено пять батарей из 37 орудий и у Бородино – батарея из 4 орудий. В центре позиции на Курганной высоте была установлена батарея из 18 орудий. На левом фланге в укреплении у дер. Шевардино размещалось 12 орудий, а юго-западнее Семеновской - 36 орудий. Так же на позиции были построены внутренние сообщения из 4-х мостов и 15-ти спусков, просека и сильная засека на левом фланге. Все эти работы необходимо было провести чрезвычайно быстро и максимально скрытно, преимущественно в ночное время. Хорошо устроенные оборонительные укрепления составили костяк и мощь обороны, стали знаменитыми бастионами русской славы: «цепное укрепление» (у дер. Маслово), Шевардинский редут, Багратионовы флешы (у дер. Семеновская), батарея Раевского (на Курганной высоте) и др. При продолжавшихся весь день безуспешных (восьми) атаках на них (26 августа) французская армия была обескровлена и оказалась не в состоянии продолжать сражение. Важную роль в обеспечении прочности обороны сыграли глубокое построение боевого порядка русских войск и наличие сильных резервов, тесное взаимодействие пехоты с артиллерией и конницей. Они в сочетании с хорошо выбранной и оборудованной в инженерном и транспортном отношениях боевой позицией давали возможность своевременно проводить тактические маневры и перегруппировки свежих резервов из пехоты, кавалерии и артиллерии, наращивать силы и влиять на ход сражения на наиболее решающих участках.



Контратака русского отряда по быстро возведенному мосту

Попытка Наполеона сокрушить русскую армию в одном генеральном сражении провалилась. Кутузов же достиг своей главной задачи – истребить основную часть и лучшие кадры большой армии Наполеона и лишить ее ударной силы. Не имея возможности пополнить значительные потери и создать необходимые резервы для перехода в наступление, М. И. Кутузов, чтобы сохранить армию, не останавливаясь в Москве, продолжил свой глубокий отход, совершая ряд марш-маневров, скрытно перешел у Боровского перевоза через р. Москва и с Рязанской дороги повернул на запад, далее перешел на Тульскую дорогу и сосредоточил войска в районе Подольска. Через три дня армия уже находилась на Калужской дороге и 9 сентября остановилась лагерем у Красной Пахры. После 5-дневной остановки она совершила еще два скрытых перехода (в основном ночью) и сложный фланговый марш-маневр, 20 сентября остановилась у дер. Тарутино. Здесь был создан укрепленный лагерь, перекрывший все дороги к Москве и блокировавший её захватчиков, осложнив свободу действий врага, его обеспечение продовольствием и фуражом. Во время отхода русской армии со всеми ее обозами, артиллерией, повозками беженцев, военными инженерными частями генерала Ивашева с 5 по 20 сентября было проложено заново 55 и исправлено 56 верст дорог. Были возведены два понтонных и два накидных моста через реку Москву, восемь переправ через р. Рожайку в районе г. Подольска, четыре переправы и одиннадцать наплавных мостов через другие реки. При отходе на выгодную позицию было разрушено семь мостов, ранее построенных на реке Пахре. Прибыв в Тарутино инженеры Ивашева в укрепленном лагере у р. Нары построили 14 редутов, люнетов и флешей, внутренние пути сообщения, сильную засеку на левом фланге и шесть мостов через реку. Опираясь на эти оборонительные рубежи, Кутузов создал глубокую оборону, прикрыв Тулу, производившую оружие, Брянск и Калугу с их запасами и богатый Юг России, провел важные организационные и подготовительные мероприятия по переходу к решительному контрнаступлению и разгрому врага. За этот период русская армия вдвое увеличила силы и располагала уже 120-тысячным регулярным войском, 100 - тысячным народным ополчением и партизанскими отрядами, насчитывала почти в 2 раза больше артиллерии, а конницы - в 3,5 раза.

При разработке дальнейшего плана боевых действий и организационных мероприятий по подготовке контрнаступления, учитывая накопленный опыт маневренности армии и обращая особое внимание на значение подготовки военных сообщений и увеличение подвижности войск, М. И. Кутузов в приказе от 11 сентября указывал: *« 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».

Таким образом, была создана и усилена объединенная система инженерного и транспортного обеспечения войск, которая уже проявила себя в условиях ограниченных сил и средств и обеспечила организованный отход и маневр русской армии в оборонительный период, своевременный переход к подготовке и обеспечению проведения решительного контрнаступления и преследования противника. Она включала в себя по сути несколько транспортных служб и частей различных родов войск. В нее организационно входили отдельно выделенные две бригады КИПС, шесть инженерных рот, усиленных каждая по 500 ратников (ополченцев), а так же конная дорожная команда из 600 ратников – объединенные и действующие под единым командованием Директора военных сообщений Большой Действующей Армии. Ее состав дополнялся командой колонновожатых, генерал-вагенмейстерской службой, силами и средствами подвоза: подвижные артиллерийские и инженерные (понтонные) парки, магазины (склады) продовольствия и фуража, армейские госпитали. Кроме того, при армии для материального обеспечения войск, из губерний было дополнительно собрано 5 тыс. погонщиков и 11 тыс. лошадей; из них создано 12 армейских подвижных магазинов (складов), в каждом до 400 повозок и 800 лошадей. Сокращенные для увеличения подвижности, полковые обозы состояли из 12 провиантских, 12 патронных и 10 повозок с другим имуществом. Выполнялись перевозки и водным транспортом, в основном из Санкт-Петербурга по Финскому заливу, через озера Ладожское и Ильмень и далее по рекам Западного ТВД. Для их организации и усиления инженерных частей в подчинение Директору военных сообщений Большой Действующей Армии был передан и Морской гвардейский экипаж (батальон) 4-х ротного состава (специалисты экипажей по устройству и эксплуатации судов, пристаней и причалов, понтонных и других переправ). Большой частью они действовали в качестве инженерного подразделения совместно с 2-мя понтонными ротами при возведении наплавных переправ и устройстве мостов, их охране и уничтожении при отступлении.

Таким образом, на инженерные и транспортные части возлагались задачи обеспечения всех видов боевых действий, маневра и передвижения войск, артиллерии и обозов; исправление дорог и водных путей, прокладка гатей и колонных путей, обустройство биваков (мест стоянок, лагерей), устройство полевых укреплений и боевых позиций, оборудование их внутренними сообщениями; поддержание порядка на маршрутах, устройство и охрана мостов и других переправ, их разрушение после прохода арьергардов, нередко под огнем напавшего противника. Работы

выполнялись передовыми отрядами транспортных и инженерных частей, следуемых в авангарде колонн войск армии.

Началом контрнаступления, преследования и изгнания противника явился Тарутинский бой у р. Чернишня (6 октября) и сражение в г. Малоярославце (12 октября), которое развернулось в уличные и рукопашные бои. Страшное побоище происходило весь день до вечера, город 8 раз переходил из рук в руки. Французская армия, понеся значительные потери и вытесненная русскими войсками, вынуждена была спешно отступить по разоренной ею же Старой Смоленской дороге через Можайск, Вязьму, Смоленск, Красный. Понеся значительные потери в сражениях под Вязьмой (22 октября) и Красным (4-6 ноября) деморализованная армия Наполеона, бросая артиллерию и обозы, вынуждено устремилась отступать по дороге на Борисов к Березине.

Следуя основным принципам «Науки побеждать» своего военного учителя А.В. Суворова: *«глазомер, быстрота, натиск»*, М. И. Кутузов, отдавая распоряжения на преследование противника, неоднократно указывал: *«Армии нужна скорость!»*. И она была достигнута (с боями свыше 20 км/сут), несмотря на развертывание боевых действий на Западном театре военных действий на глубину до 1200 км. Требуя решительных и смелых действий, М. И. Кутузов ставил войскам задачу не только догнать, но и обогнать частью сил отступающего противника, выиграть марш и действовать на головы колонн врага, нападать на фланги, уничтожать его по частям на путях отхода, разрушать мосты и другие переправы, устраивать завалы и любые препятствия. 4 ноября русская армия вошла в Минск и, сосредоточившись 10 ноября, с боем заняла Борисов и правый берег Березины, получив возможность окружения и полного уничтожения незванных захватчиков. Но, несмотря на понесенные катастрофические потери, Наполеону в течении 14-16 (26-28) ноября удалось успеть переправиться и бежать из России с незначительным остатком своих войск (до 10 тыс. чел.). Практически вся вероломно вторгшаяся в нашу страну французская «великая армия» была уничтожена (570 тыс. чел.). М. И. Кутузов, поздравляя свои войска с изгнанием врага, призвал их *«довершить поражение неприятеля на собственных полях его»*.

Отступая и ежедневно сражаясь, русская армия прошла путь от Немана через Вильно, Витебск, Смоленск и Москву до Малоярославца в 1200 верст за 123 дня. Во время движения ни один её 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, сношенной одежды и обуви – 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 почти все корпуса и множество отдельных отрядов, почти всю кавалерию и артиллерию. Небывало организованное отступление более чем 100 тысячной русской армии могло

быть осуществлено только при наличии и исправности дорог и переправ, в устройстве которых участвовали практически все транспортные и инженерные части. 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 Бородино и отступлении русской армии до Торутино и далее при изгнании врага за государственную границу было вновь построено 118 верст и отремонтировано 924 версты дорог, наведено около 180 мостов и переправ.

На больших пространствах и значительно удаленных одно от другого направлениях в движении находились 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; 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 и 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 Большой действующей армии, а в 1815-1819 г.г. – Военным министром, графа генерала от инфантерии П. П. Кановницына: *«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 1813-1814г.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 – 1814 гг. были своевременно выполнены значительные объемы передвижения войск и подвоза материальных средств по сухопутным и водным путям сообщения на территории почти всей Европы. Действия военных инженеров, в том числе и путей сообщения в Бородинском и других сражениях – один из ярких примеров героизма и доблести русских воинов. Осуществляя инженерное и транспортное обустройство боевых позиций, прокладывая военные дороги и

устраивая водные пути и переправы для армии, нередко под пушечным и ружейным огнем противника, они при стычках с неприятелем, доблестно и храбро участвуя в проведении или отражении атак, с усердием и мужеством, являясь примером, продолжали достойно исполнять служебный и воинский долг. О деятельности этих офицеров в Бородинском и других сражениях Отечественной войны 1812 г. можно судить по одному из приказов об их отличии и усердии за этот период, касающийся 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 сути они успешно прошли свою «рабочую» практику и, получив звание поручика, заслуживали присвоения чина инженера путей сообщений 3 класса. Что и было узаконено в начале марта 1813 г. при оформлении списков первого выпуска инженеров ИКИПС (список Б). За мужество и храбрость, проявленные в боевых действиях при Бородино и в других сражениях, был награжден орденом Анны 1 кл. и Директор военных сообщений Инженер генерал-майор КИПС П. Н. Ивашев.

О деятельности офицеров КИПС в заграничном походе можно судить по целому ряду их отличий и заслуженных наград за этот период. Вот только некоторые из приказов: *«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,
- золотую 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 – золотую шпагою с надписью «За храбрость».

К окончанию заграничного похода многие из них были произведены в капитаны. Так же за участие и отличие в заграничном походе орденом св. Владимира 3 степени был награжден и Директор военных сообщений Инженер генерал-майор КИПС П. Н. Ивашев. 31 января 1815 года Главнокомандующий русской армией генерал-фельдмаршал Барклай-де-Толли в своем 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, прокладке и ремонте дорог и вообще, что до 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 высоко профессиональные специалисты, но и как патриоты и воины. 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).



**Памятник
пионерным
(инженерным)
войскам на
Бородинском поле.**

***«Богатырям
пионерам
благодарные
потомки –
инженерные войска»***

**Арх. неизвестен.
1912г.**

К сожалению роль и заслуги инженеров и 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 театре военных действий, были включены в состав инженерных войск; а также продолжающееся 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. со временем будет оценен и

устранен. Воины военных сообщений (отдельно выделенных двух военных бригад - военного отделения Корпуса инженеров путей сообщения) и инженерных войск, объединенные под единым командованием Директора военных сообщений инженера генерал-майора КИПС П. Н. Ивашева, сражались против неприятеля бок о бок с частями армии, успешно в едином строю осуществляли транспортное и инженерное обеспечение войск, устройство, содержание, защиту, заграждение, захват у противника и восстановление путей сообщения, водных переправ и других объектов на них, обеспечивали бесперебойную связь армии со страной, беспрепятственное и скорое движение, сложный маневр и снабжение действующих на нескольких направлениях отдельных группировок войск, непрерывное управление войсками и военными действиями на широком фронте, а равно и общую победу в войне.

Созданная в Отечественной войне 1812 г. и зарубежных походах 1813-1814 г.г. 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» (27.01.1812) и в приказах Главнокомандующего армиями от 23 августа - накануне Бородинского сражения (28.8 – 8.09 по новому стилю) и от 11(23).09 - при подготовке и переходе к решительному контрнаступлению (с 6 октября) и преследованию неприятеля. Из них дату по новому стилю 5 сентября (23.08) 1812 г. целесообразно установить и отмечать как общую дату для всех военно-транспортных служб и войск - **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».

Опыт Отечественной войны 1812 г. и военного похода 1813-1814 гг. показал, что успех и обороны и наступления в значительной степени зависит от подвижности, маневренности и скорости передвижения всех родов войск, своевременного и полного их обеспечения вооружением и всеми видами материально-технических средств снабжения. Поэтому строительству и развитию путей сообщения и транспортных средств не только в социально-экономических, но и в военных целях; подготовке их к устойчивой работе, заграждению, восстановлению и использованию в условиях чрезвычайных ситуаций любого характера, в том числе и военного, всем специалистам транспорта, транспортных служб и войск принадлежит важная роль в оборонных мероприятиях страны и укреплении боевой мощи ее вооруженных сил.

Победа куется в тылу, «мчится» по путям, морям и воздуху на поле битвы и заканчивается ударом войск и оружия в сражении. Транспорт обеспечивает перевозочные процессы на всех этапах этих сложнейших экономических и военных процессов, играет решающую связующую роль между экономикой и вооруженными силами, тылом и фронтом, тыловой

полосой и боевой позицией. И его следует рассматривать не только как средство доставки, но и как само оружие – средство достижения победы.

Библиографический список

1. Ноябрь 20. Учреждение. – Об управлении водяными и сухопутными сообщениями. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Том XXX. 1809. Типография II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. 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. Гарнич Н.Ф. 1812 год. Госкультпросветиздат, Москва, 1952.

5. История службы военных сообщений и железнодорожных войск Советской Армии. Ч.1. Под ред. Караева Г.Н. Л-д, ВТА, 1952.

6. История тыла и снабжения русской армии. Военная академия тыла и снабжения. Калинин – 1955.

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 гг.). СПб, ВТУ ЖДВ РФ. 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.

10. Махонько П.Ф. Памятные даты в истории развития службы военных сообщений Вооруженных Сил России (XVIII-XIX вв.). Межвузовский сборник научных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции «Истоки возникновения и закономерности развития службы военных сообщений России. Современность и перспективы». СПб, ВАТТ, 2008.

11. Киселев И.П., Паньчев А.Ю., Фортунатов В.В. Инженерное наследие Бетанкура в России. СПб, ПГУПС, 2021.