

У серпні цього року виповнилося 100 років від початку першої світової війни – однієї з найкращих, які випали на долю людства. Цей буремний період у світовій історії тривав 4 роки, 3 місяці і 10 днів (із 1 серпня 1914-го до 11 листопада 1918 року), охопивши 38 держав із населенням понад 1,5 мільярда осіб – на той час три чверті населення планети. У воєнних діях брали участь багатомільйонні армії, що володіли найновішою на той час зброєю. Загальна кількість мобілізованих сягнула 73,5 млн осіб. Вражає і жахає кількість жертв цієї війни – загалом, за офіційними даними, вона забрала життя 10 млн осіб (стільки ж, скільки до цього часу загинуло в усіх європейських війнах упродовж тисячі років). Ще 20 млн осіб зазнали поранень та каліцтв. Хроніку цих трагічних подій, а також роль залізниці у масштабних воєнних діях “Львівський залізничник” розповідає у циклі публікацій тернопільсько-го історика Романа Загороднього.

Світ жив у передчутті війни. Різко загострилися стосунки між великими економічно розвиненими державами. Причиною суперечностей були джерела сировини та ринки збуту товарів. Найгострішими були конфлікти між Німеччиною і Англією та між Австро-Угорщиною і Росією. За публікаціями у пресі того періоду особливо відчувається, як тодішнє суспільство все більше скочувалося у прірву війни. Світову бійню вже неможливо було відвернути, бо маховик воєнної машини був запущений. Газета “Діло” за 19 березня 1903 р. писала: “Москалі таки підготовлюються до війни, бо, як повідомляють тамтешні літописи, раз у раз зорганізують пробні збори мобілізації військ”. У числі видання за 18 січня 1910 р. йдеться: “Російські шпигуни в Австрії. Факти доказують, що Галичина засипана від якогось часу російськими шпигунами. Особливо відколи австро-російські взаємини загострилися”. А в номері за 11 жовтня 1913 року ця газета писала: “Російські шпигуни знову бушують. До краєвого карного суду у Львові доставлено 20-літнього Івана Чернякова і 25-літнього Максима Білевського, обох вояків 65 піхотного полку в Холмі. Вони призналися, що отримали наказ спостерігати за залізницями, гостинцями, маневруванням військ і навколишньою місцевістю”.

Сполучені Штати Америки не демонстрували відвертої прихильності до жодного з угруповань, що утворилися в Європі, хоча були зацікавлені у розгромі Німеччини (мова йде про Троїстий союз з складі Німеччини, Австро-Угорщини та Італії, яким протистояла Антанта – Франція, Англія та Росія). Представник американського президента Вілсона полковник Хауз, офіційно відряджений у країни Європи ніби для того, щоб попередити можливість збройної сутички, у травні 1914 року доповідав президенту: “Найбільші шанси для миру – це досягнення згоди між Англією та Німеччиною, а з іншої сторони для нас дещо гіршим було би, якщо обидві ці держави дуже зближаться”.

Попри все, пришвидшила світову війну політична подія, яка трапилася 28 липня 1914 року. Того дня в Сараєво був убитий наступник австрійського престолу Франц Фердинанд. Це політичне вбивство стало приводом до початку Першої світової війни.

У Першу світову війну застосовувалися найновіші види зброї та засоби транспорту і зв'язку: удосконалені скоростріли, гармати, у т.ч. важкі далекобійні гармати на залізничних платформах, подібні конструкції гармат мають бойові кораблі. Крім того, під час Першої світової вперше застосовано смертоносну зброю масового знищення – газів.

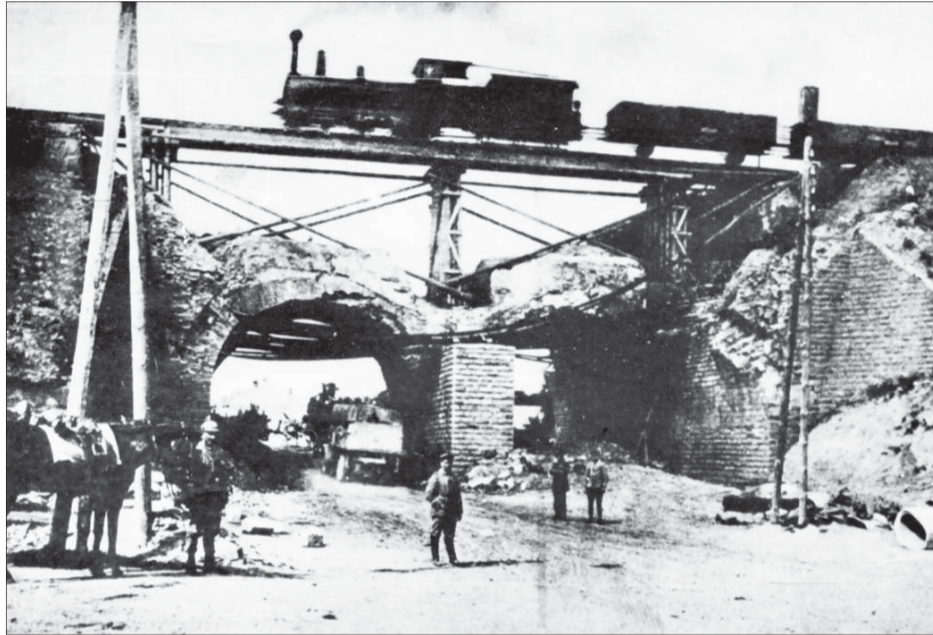
Наприкінці XIX століття винайдено двигун внутрішнього згоряння, завдяки чому з'являються такі види транспорту, як автомобілі, військові мотоцикли, аероплани,

підводні човни і танки. Одночасно з'явилися нові засоби зв'язку – телеграф, телефон, радіо. Усе це могли побудувати економічно і технічно розвинені держави світу, насамперед такі, як Англія, Німеччина, Франція. Наприклад, газета “Діло” від 6 жовтня 1898 року писала: “У Франції винайдено нові гармати, а в Австро-Угорщині – автомобілі для транспортування гармат. Такий автомобіль важить 3 тонни і може перевозити вантаж вагою 5 тонн. Якщо раніше 20 коней перевозили вантаж на певну відстань за 2 години, то автомобіль потребує тільки 1 годину”. Конструювали і будували більш потужні паровози. В Австрійській монархії їх випробовували наприкінці XIX – на початку XX століть між Віднем та Львовом. На жаль, преса того часу не повідомляє їхніх технічних даних, як і місця будівництва.

Очевидно, ця інформація тоді була таємною, адже в той час велику увагу приділяли залізничному розвитку як основному транспорту. Наприклад, у Галичині, яка межувала з Російською імперією, активно прокладалися колії і з півночі на південь, і

політичні і військові діячі заговорили відразу після закінчення франко-пруської війни 1870-1871 рр. “Нааявна політична обстановка, – писав німецький генерал-фельдмаршал Мольтке, – дозволяє передбачати, що в найближчому майбутньому ми будемо вести війну на два фронти, що стало можливим завдяки швидкому розвитку залізниць. Наявність розгалуженої залізничної сітки дозволяє швидко діяти по внутрішніх операційних лініях, перебуваючи з однієї сторони навпроти противника, який у будь-який момент готовий до наступу. З іншої сторони маємо ворога, що мобілізує свої війська повільно, і тільки від своєчасно прийнятого рішення буде залежати, чи вдасться нам відправити велику кількість наших діючих сил спочатку проти того ворога, який є на заході, а пізніше – і на сході”.

Розгалужена транспортна мережа східноєвропейського театру воєнних дій створювала значні переваги для Німеччини та Австро-Угорщини, бо вони були краще підготовлені до війни, ніж, скажімо, Росія. До російського кордону на той час підходила



ПЕРША СВІТОВА – ВІЙНА ЗАЛІЗНИЧНИХ СПОЛУЧЕНЬ

зі заходу на схід, що давало військам можливість маневру при наступі або відступі.

Про те, яке значення мали залізниці під час Першої світової війни, розповідається у двотомній “Истории Первой мировой войны”, виданій у Москві у 1975 р.: “Не лише зброя визначала результати бойових дій. Важливу роль у військовій справі став відігравати залізничний транспорт, особливо із прокладенням значної кількості залізничних шляхів. Усі країни, що готувалися до війни, збільшували залізничне будівництво, особливо в напрямку кордонів. Протяжність залізничної сітки найголовніших європейських країн за час із 1880 по 1914 роки значно зросла”.

Необхідно підкреслити, що важливе значення для військових потреб мало не стільки збільшення протяжності залізничних колій, скільки розгалужена залізнична мережа на тій чи іншій території і розвиток залізничних ліній у напрямках, які мали забезпечувати потреби майбутньої війни.

Із цієї точки зору стан залізничної мережі трьох найбільших європейських держав був таким: у Німеччині на 100 км квадратної території в середньому припадало 11,8 км залізничних шляхів, у Франції – 9,6 км, у європейській частині Росії – 1,1 км. Тоді як у прикордонній смузі, тобто у смузі розгортання армій, густота залізничної мережі була значно вищою. Так, у Німеччині в Прирейнському районі вона сягала до 18 км на 100 квадратних кілометрів.

Від початку мобілізації Німеччина збиралася вести війну на два фронти – на заході і на сході. Про те, що війну доведеться вести одночасно проти Франції і Росії, німецькі

31 колія, якою можна було пропускати з внутрішньої Німеччини не менше 550 ешелонів на добу. Росіяни на цьому напрямку могли відправити тільки 223 ешелони. Із точки зору залізничного транспортного сполучення Австро-Угорщина теж була краще підготовлена, ніж Росія. До російського кордону підходили 15-16 колій, якими австрійці могли подавати в район бойових дій до 247 ешелонів на добу, у той час як Росія могла доправити лише 180-200 ешелонів.

Крім того, треба відзначити, що залізнична мережа Австро-Угорщини входила до складу німецького залізничного союзу і з'єднувалася з Німеччиною 39 коліями. Завдяки цьому німецьке командування мало можливість перекидати свої війська до південно-західних кордонів Російської імперії, використовуючи залізничну інфраструктуру Австро-Угорщини. На той час були побудовані залізничні мости: 6 мостів на 11 колій – через Одер і 4 мости на 11 колій – через Віслу. Таким чином транспортування і розгортання німецько-австрійських сил проти Росії могло тривати 13-15 днів від початку мобілізації, тоді як росіяни не встигали цього зробити і за 28 днів. Російська армія не змогла почати наступ відразу ж після оголошення війни, оскільки її війська зосереджувалися повільно саме через слабший розвиток транспортної інфраструктури – малу наявність залізничних колій і шляхів із твердим покриттям.

У майбутній війні питання переваги виглядало так: хто швидше перевезе свої війська, приведе позиції у бойову готовність і першим розпочне наступ, той, безумовно, отримає перемогу над супротивником.

Після оголошення мобілізації розпочалися збори всіх військовозобов'язаних запасу і формування з них резервних частин. Були складені графіки залізничних перевезень військ у завчасно визначені пункти зосередження.

Успіху німецьких перевезень у багатьох випадках сприяла попередня підготовка залізниць. Уже з другого дня мобілізації весь вантажний рух залізницею було передано в розпорядження військового командування, а пасажирський рух був суттєво обмежений. Перевезення господарських вантажів, таких як пальне і продукти, здійснювалися в цей період тільки в необхідних обсягах і за планом військових перевезень. Війська зосереджувалися на західних кордонах по 15 двоколієних лініях, що пропускали 660 поїздів на добу. Усі перевезення виконувалися за планом. Загалом було перевезено біля 11 тис. військових ешелонів. Добре налагоджене залізничне сполучення дозволяло перекидати німецькі війська зі заходу на схід на відстань 1200 кілометрів лише за одну добу. Центр Німеччини Берлін був потужним залізничним вузлом із пропускною здатністю 150 пар поїздів на добу.

В Австро-Угорщині мобілізація теж пройшла оперативно та злагоджено. Тоді як російські війська через віддаленість дислокування багатьох частин від театру воєнних дій і нестачі залізничних ліній зосереджувалися тривалий час. Із початком мобілізації і початком перевезення військ із тилу на фронт на залізницях царської Росії майже повністю припинився рух комерційних поїздів. Поїзди з господарськими вантажами, яких початок мобілізації застав у дорозі, вивантажувалися на найближчих станціях, і рухомий склад передавався для обслуговування військових перевезень. Російська армія зазнавала значних труднощів у процесі організації військових перевезень через різну пропуску можливість окремих ділянок залізничних колій, що обмежували маневрові можливості армії і затримували перевезення. Крім того, російська армія не могла скористатися залізницями на захопленій території Австро-Угорщини через різну ширину колій. Крім того, чимала кількість рухомого складу була відправлена углиб держави. Про це розповідав російський генерал А. Брусілов у книзі “Мои воспоминания”: “У ролі рухомого складу на залізницях європейської колії могли служити тільки паровози і вагони, які були захоплені в противника. Свого часу, коли в Росії тільки почали будувати першу залізницю, уряд спеціально застосував ширшу колію, щоб сусідні держави на випадок конфлікту не змогли перекидати залізницею війська”.

Залізничний транспорт мав вирішальну роль у війні, особливо під час підготовки наступальних операцій. Зокрема вже згадуваний генерал Брусілов позитивно характеризував роль австро-угорського залізничного транспорту: “Противник, значно слабший від росіян за кількістю військ, уміло користувався своєю розвинутою сіткою залізниць і перекидав війська в те або інше місце за стратегічною потребою”. Тут ще доцільно нагадати, що до 1914 року Росія мала тільки три залізничні сполучення в регіоні Східної Галичини зі залізницями Австро-Угорщини: через Броди, Підволочиськ та Новоселицю. Фронт постійно потребував живої сили, техніки, амуніції та продуктів. Згадані залізниці, прокладені з центру Російської імперії до західного кордону, не справлялися з цими потребами. Тому вже на початку 1915 року, коли російські війська окупували майже всю Східну Галичину, до цього регіону поспіхом будували аж чотири залізничні лінії: Володимир-Волинський–Сокаль, Христинопіль–Сапіжанка, Шепетівка–Збараж та Городок–Гусятин. Дві перші мали з'єднати Волинь, решта – Поділля з Галичиною.

**Продовження –
у наступних номерах газети**