

УДК: 94:355.27(470)“1876/1877”
COBISS.SR-ID 135958793
DOI број: 10.5937/vig2302055A

Језик рада: Српски
Примљен: 28.08.2023.
Прихваћен: 01.12.2023.
Тип рада: Оригинални научни рад

Доцент др Олег Р. Ајрапетов
Факултет државне управе
Московски државни универзитет М. В. Ломоносов
Москва (Руска Федерација)
Е-mail: oleg_airapetov@list.ru

МОБИЛИЗАЦИЈА 1876–1877: ПРВО ИСКУСТВО ЦАРСКЕ РУСИЈЕ

АПСТРАКТ: Након пораза српских трупа код Ђуниса, 29. октобра 1876, цар Александар II, после доста оклевања, одлучио је да отпочне са мобилизацијом руске војске, како би приморао Османско царство да закључи примирје са Србијом. Мобилизација је затекла армију у периоду незавршене трансформације. Наиме, општа војна обавеза уведена је 1874. године, а исте године царске фабрике оружја започеле су производњу пушке Бердан којом до 1877. године није преоружана комплетна руска армија. У току прве масовне мобилизације многољудне армије то је утицало на њено стање и борбену готовост. Посебан проблем представљало је стање железница, будући да руска Врховна команда још увек није имала искуства са транспортом, концентрацијом или снабдевањем многољудне армије железницом. Све то утицало је на ратно планирање и вођење операција преко Дунава.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Војска, мобилизација, 1876–1877, железнице, Русија, Румунија, Турска.

Већ у јесен 1876. године било је назнака да ће доћи до рата великих размера. Након приспећа вести о томе да је српска војска разбијена и да Турци за 10 дана могу заузети Београд, руски цар Александар II, који се налазио на одмору у Ливадији, 18. (30) октобра 1876. године донео је одлуку да се умеша у догађаје.¹ Истога дана Русија је Турској поставила ултиматум да у наредна два дана закључи примирје од најмање шест недеља и отпочене мировне преговоре.² Већ сутрадан, 19. (31) октобра, владине новине *Правительственный вестник* објавиле су саопштење: „Данас, 18. октобра, господар император благоугодно је наредио да генерал-ађутант Игнатјев објави Порти, да ће, у случају да у року од два дана не прихвати примирје на шест недеља или два месеца, и ако у што краћем року не изда наређење о обустављању војних дејстава, он са свим особљем посланства напустити Константинопол и да ће дипломатски односи бити прекинути”³.

У међувремену, већ 21. октобра (6. новембра), стигао је телеграм од Игнатјева да Турска прихвата услове ултиматума (који је био уручен 19. октобра по старом календару).⁴ Константинопол је био принуђен да се сагласи са руским захтевима већ наредног дана, па је примирје било закључено на два месеца под условима *status quo ante bellum*. Детаљнији услови примирја требало је да буду усаглашени касније.⁵

У међувремену, руско-енглеске противречности у погледу мореуза полако су прерастале у конфронтацију. Британска политика прибегла је претњама. Премијер Бенџамин Дизраели одржао је, 9. новембра 1876. године, веома жесток говор у Гилдхолу (Guildhall) – градској већници Лондона. „Упркос чињеници да је политика Енглеске окренута ка миру”, рекао је, „нема земље спремније за рат од наше. Ако она пође у рат за праведну ствар, а ја не верујем да може бити другачије, ако су угрожени њена слобода, њена независност, њено колонијално царство, њени ресурси, осећам да ће Енглеска истрајати до краја. Она није од оних земаља која улазећи у рат треба себи да постави питање да ли је у могућности да након тога уђе и у

¹ Дмитрий А. Милютин, *Дневник Д.А. Милютина. 1876–1877 гг.* (Москва: Библиотека СССР им. В. И. Ленина, 1949), Том 2, 102.

² „Ultimatum adresse a la Turquie”, *Annuaire diplomatique de l'Empire de Russie pour l'annee 1877* (Saint Petersburg: Imprimerie du Journal de St-Petersbourg, 1877), 219.

³ Действия правительства. Высочайшие повеления, *Правительственный вестник*, № 232 од 19(31) октябрия 1876 года, 1.

⁴ Acceptacion, *Annuaire diplomatique de l'Empire de Russie pour l'annee 1877*, 219–220.

⁵ „Правительственные сообщения”, *Правительственный вестник*, № 235 од 22 октябрия (3 ноября) 1876. года, 1.

други и трећи узастопно (директна опаска на Русију – напомена у листу *The Spectator* – прим. О.А). Кад Енглеска уђе у рат, она из њега не излази док правда не победи”.⁶ То није било први пут да британски политичари стају у заштиту Турске. *The Times* је извештавао да сви Британци настањени у Константинопољу и, што је још важније, амбасадор у Турској Елиот, стално уверавају све око себе да „Енглеска никада неће пристати на руску инвазију Турске”.⁷

По доласку у Москву из Ливадије, 29. октобра (10. новембра), и Александар II је почео да се обраћа јавности. Истога дана по повратку са Крима присуствовао је молебни у Успенском саборном храму Кремља, након чега се састао са представницима града Москве у Георгијевској сали Великог кремаљског дворца.⁸ Окупљеним поданицима цар се обратио речима: „Веома бих волео када бисмо могли да постигнемо свеопшти договор. Међутим, ако до тога не дође, и ја оценим да нећемо добити гаранције да ће бити испуњено све оно што ми имамо право да захтевамо од Порте, онда имам чврсту намеру да предузмем самосталну акцију”.⁹ Сви присутни одговорили су на то громогласним ’Ура!’.”¹⁰

Александар II је примио адресе московског племства, земства и градске скупштине.

Сви они једногласно су исказали спремност да се окупе око круне, и да следе монарха у борби против непријатља и „на корист страдајуће браће”.¹¹ Цар је из Москве пошао у Санкт Петербург. Од њега се очекивало да пређе са речи на дела. *Московске ведомости* М. Н. Каткова, једног од гласноговорника славјанофилских кругова, отворено су то и тражиле: „Зар се лорд Биконсфилд не хвалише спремношћу своје земље за рат, само зато што сматра да је Русија неспремна?”.¹² Цар је 1(13). новембра 1876. године, у Москви, након смотре гардијских трупа, објавио почетак мобилизације.¹³ Канцелар кнез

⁶ „News of the week”, *The Spectator*. № 2524, November 11, 1876, p. 1395.

⁷ „Иностранные известия”, *Правительственный вестник*, № 241, 29 октябрия (10-го ноября) 1876 г, 2.

⁸ „Москва, 29 октябрия”, *Московские ведомости*, № 277, 30 октябрия 1876 г, 1.

⁹ „Слова, произнесенные Государем Императором, при приеме московского дворянства и городского общества, в Москве, 29-го октябрия 1876 года”, *Правительственный вестник*, № 243, 31 октябрия (12 ноября) 1876 г, 1.

¹⁰ „Москва, 29 октябрия”, *Московские ведомости*, № 277, 30 октябрия 1876 г, 1.

¹¹ „Москва, 31 октябрия”, *Московские ведомости*, № 279, 1 ноября 1876 г, 1; „Внутренние известия”, *Русский инвалид*, № 243, 4 ноября 1876 г, 2.

¹² „Москва, 1 ноября”, *Московские ведомости*, № 279, 1 ноября 1876 г, 2.

¹³ Д. А. Милютин, *Дневник 1876-1877 гг*, Том 2, 107.

Александар М. Горчаков, најављујући тај потез, приметио је: „Цар не жели рат и учиниће све да га избегне. Ипак његово величанство неће узмаћи ни корак у својој одлучности све док принципи праведности и човекољубља које прихвата читава Европа и иза којих снажно стоје осећања народа Русије, не буду у потпуности спроведени, уз давање јаким гаранција за њихово поштовање у будућности”.¹⁴

То је била прва мобилизација након увођења опште војне обавезе у Русији, 1(13). јануара 1874. године. О томе се до сада у руској историографији није писало, изузмемо ли један рад објављен 2021. године, у коме се само на једном месту помиње проблем употребе железница, док се обука резервиста, те нижих и виших јединица готово и не разматра.¹⁵

За главнокомандујућег оперативне војске постављен је велики кнез Николај Николајевич старији.¹⁶ То наименовање „наишло је на опште одобравање”.¹⁷ Од дивизија Кијевског, Харковског и Одеског војног округа формирано је шест армијских корпуса: VII, VIII, IX, X, XI и XII,¹⁸ од којих су четири укључена у оперативну војску.¹⁹ Истога дана издат је указ о формирању Ратног штаба Оперативне војске и о потчињавању команданта Одеског војног округа његовом главнокомандујућем.²⁰ Поред тога, уведена је привремена забрана извоза коња из Русије и Краљевине Пољске.²¹ На свим железничким станицама постављени су војни команданти и њихови помоћници.²²

Цар је 3(15). новембра поново стигао у Петербург из Царског села. На изласку из зграде железничке станице чекала га је маса окупљених грађана. Упутио се прво у Казањску саборну цркву, а за-

¹⁴ „Циркулярная депеша его светлости Государственного Канцлера, князя Горчакова к представителям России при иностранных державах, из Царского Села, от 1-го ноября 1876 года”, *Правительственный вестник*, № 244, 2(14) ноября 1876 г, 1.

¹⁵ Максим Б. Оленев, *Русско-турецкая война 1877-1878 гг. Анализ мобилизаций* (Москва: Старая Басманная, 2021), 47.

¹⁶ „Высочайшие приказы”, *Правительственный вестник*, № 245, 3(15) ноября 1876 г, 1.

¹⁷ „Петербург, 4(16) ноября”, *С-Петербургские ведомости*, № 3065, (17) ноября 1876 г, 3.

¹⁸ „Приказ по Военному ведомству ноября 1-го дня №315”, *Русский инвалид*, № 242, 3 ноября 1876 г, 2.

¹⁹ „Высочайшие приказы”, *Правительственный вестник*, № 245, 3(15) ноября 1876 г, 1.

²⁰ *Полное Собрание законов Российской империи, Собрание второе* (Санкт Петербург: Тип. 2-го Отд-ния Собств. ее императ. величества канцелярии, 1878), Том 51, Законы 1876 года. Отд. 1. № 56534, 410 - 411.

²¹ „Действия правительства. Высочайшие повеления”, *Правительственный вестник*, № 245, 3(15) ноября 1876 г, 1.

²² „Приказ по Военному ведомству”, С.-Петербург. Ноября 1-го дня 1876 года. № 316.

тим на Марсово поље. Лоше време, праћено кишом и снегом, није спречило радост одлучујућег момента који је предстојао. „Ентузијазам је – примећивао је извештач – био потпун и искрен”.²³ На Марсовом пољу одржана је војна парада на којој су учествовала 26.872 припадника (46.25 батаљона, 37.5 ескадрона и 116 артиљеријских оруђа). Обраћајући се официрима, цар је узвикнуо: „Господо, желимо главнокомандујућем сваки могући успех!”. Након тога уследило је „једногласно Ура!”.²⁴ Сви су изгледали веома одлучно.²⁵ Истога дана објављено је да су улаз у Одеску луку, ушће Дњепра и Керчки мореуз затворени за пловидбу трговачких бродова без пратње ватрогасне страже.²⁶

Слично као и у Москви, земства, градови и племићке скупштине других области дали су подршку цару и политици владе. Писма подршке упућена цару низала су се једно за другим. У њима је изражавана спремност да се безрезервно подржи царска политика.²⁷ У ства-

²³ „Высочайший смотр 3 ноября”, *Новое Время*, № 247, 4(16) ноября 1876 г, 2.

²⁴ „Внутренние известия”, *Русский инвалид*, № 243, 4 ноября 1876 г, 1.

²⁵ „Петербург, 4(16) ноября”, *С-Петербургские ведомости*, № 306, 5(17) ноября 1876 г, 3.

²⁶ „Одесса, 3-го ноября”, *Новое Время*, № 247, 4(16) ноября 1876 г, 2.

²⁷ „Внутренние известия. Всеподданнейший адрес С.-Петербургского городского общества”, *Русский инвалид*, № 244, 5 ноября 1876 г, 3; „Внутренние известия. Всеподданнейшие адреса. Всех сословий города Витебска. Пензенской думы. Представителей города Риги”, *Русский инвалид*, № 248, 10 ноября 1876 г, 5; „Внутренние известия. Всеподданнейшие адреса Тамбовского дворянства. Орловского городского общества”, *Русский инвалид*, № 249, 11 ноября 1876 г, 3; „Внутренние известия. Всеподданнейшие адреса. Новгородского городского общества. Всех сословий Борисоглебского уезда. Гжатского городского общества”, *Русский инвалид*, № 251, 13 ноября 1876 г, 2; „Внутренние известия. Всеподданнейшие адреса. Одесского городского общества. Всех сословий Мещовского уезда. Всех сословий Медынского уезда”, *Русский инвалид*, № 253, 16 ноября 1876 г, 2; „Внутренние известия. Всеподданнейший адрес Санкт-Петербургского дворянства”, *Русский инвалид*, № 254, 17 ноября 1876 г, 5; „Внутренние известия. Всеподданнейшие адреса. Орловского дворянства. Лифляндского дворянства. Эстляндского дворянства”, *Русский инвалид*, № 255, 18 ноября 1876 г, 2; „Внутренние известия. Всеподданнейший адрес Петербургского губернского земского собрания”, *Русский инвалид*, № 257, 20 ноября 1876 г, 3; „Всеподданнейший адрес Области войска Донского”, *Русский инвалид*, № 259, 23 ноября 1876 г, 3; „Внутренние известия. Всеподданнейший адрес жителей города Варшавы”, *Русский инвалид*, № 262, 26 ноября 1876 г, 2; „Хроника. Всеподданнейшие адреса Тамбовского дворянства. Тамбовского городского собрания. Орловского городского общества”, *С-Петербургские ведомости*, № 312, 11(23) ноября 1876 г, 2; „Всеподданнейшие адреса. Новгородского городского общества. Калужского городского общества”, *Московские ведомости*, № 292, 14 ноября 1876 г, 3; „Всеподданнейшие адреса. Тверского дворянства. Новгородского дворянства. Пензенского дворянства. Санкт-Петербургского губернского земского собрания. Всех сословий Калужской области”, *Московские ведомости*, № 299, 21 ноября 1876 г, 3; „Всеподданнейший адрес Тульского губернского земского собрания”, *Московские ведомости*, № 303, 25 ноября 1876 г, 3; „Адрес Тифлисского дворянства;

ри, однос поданика Руског царства према Балкану није био нимало једноставан. Извештај III одељења Личне канцеларије његовог царског величанства, од 12(24). новембра 1876. године, дао је следећу класификацију: 1) губерније насељене великоруским, малоруским и белоруским становништвом су у потпуности и активно подржавале борбу балканских Словена; 2) балтичке провинције и Финска су се према њима односиле равнодушно, са изузетком племства немачког порекла, које је, као и увек, остало верно својим обавезама према престолу и Русији, јер њима је једино било важно да извршавају царску вољу, то јест наређења; 3) губерније са пољским становништвом биле су или равнодушне или прикривено непријатељски настројене према идеји подршке балканским Словенима; 4) губерније са муслиманским становништвом биле су апсолутно мирне и лојалне.²⁸

Указ о мобилизацији разаслат је у 52 губерније. За први дан мобилизације био је назначен 2(14). новембар.²⁹ То је била прва мобилизација приликом које су масовно коришћене нове врсте превозних средстава. У мирнодопским условима транспорт железницом војне јединице од 30 до 250 људи било је потребно најавити 24 часа унапред, јединице од 250 до 600 два дана раније, а од 600 до 1.000 људи три дана раније. Транспорт јединица ранга пука и виших требало је најавити најмање шест дана пре поласка.³⁰ Према одредбама Правилника о војном саобраћају, донетом фебруара 1870. године, железница би била спремна за превоз мобилисаних трупа најкасније за шест недеља, односно 14(26). децембра.³¹ Ради пружања помоћи у организацији војног саобраћаја на железници у мирнодопским условима, 1870. године основане су железничке јединице, у које су регрутовани војници са искуством у раду на железницама и у железничким радионицама. Бројно стање људства у тим јединицама није смело бити веће од 1.000.³² У току 1876. године формиран је Батаљон

Адрес Тифлиског городского общества; Адрес армян города Тифлиса", *Кавказ. Газета политическая и литературная*, № 144, 8(20) декабря 1876 г, 1.

²⁸ *Освобождение Болгарии. Документы в трех томах*, Том 1. „Освободительная борьба южных славян и Россия. 1875-1877” (Москва: Издательство АН СССР, 1961), 507-508.

²⁹ „Высочайшее повеление”, *Русский инвалид*, № 264, 28 ноября 1876 г, 1.

³⁰ Арсений М. Шишков, *Эксплуатация железных дорог*, Том 1 (Санкт Петербург: Типография и хромолитография А. Траншел, 1877), 309-310.

³¹ Министерское постановление № 36 (27 февраля 1870 г.). О приспособлении подвижного состава железных дорог к перевозке войск, *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам* (Санкт Петербург: Тип. М-ва путей сообщения, 1874), 51.

³² Положение о военных железнодорожных командах (Высочайше утверждено 15 февраля 1870 г.), *Сборник министерских постановлений и общих правительственных*

железничара у чији састав су улазиле две чете за изградњу и две за експлоатацију железничких пруга. То се показало као недовољно, па су 1877. године формирана још три таква батаљона.³³ Пред њима је било много посла.

На почетку владавине цара Александра II дужина железничких пруга у Русији износила је свега 979 врста (врста = 1066,8 m – прим. прев.).³⁴ До 1864. године она је порасла на 2.901,4 врсте, 1873. године на 14.369,8 врста³⁵, а 1875. године на 17.418 врста (без финских железница свега 16.966,6 врста). Држава је била власник над железницама дужине свега 62,2 врсте, док су све остале пруге биле у приватном власништву.³⁶ Укупна дужина железница у Руском царству 1876. године износила је 19.039 врста, од чега је 17.700 врста било повезано у јединствену железничку мрежу.³⁷ Раст железничке мреже довео је до раста спољнотрговинске размене царства.³⁸ Од 1868. до 1877. године извоз је повећан са 226.595.873 рубље на 527.935.826 рубаља, а увоз са 260.923.532 рубље на 321.036.987 рубаља.³⁹ У току 1877. године, у руску царевину је приспело 86.987 вагона са 39.930.423 пуда терета, а извезено је 184.980 вагона са 88.276.565 пудова терета (пуд = 16,3805 kg, стара руска мера за тежину – прим. прев.).⁴⁰

Упркос добрим апсолутним показатељима развоја железничке мреже, у поређењу са другим земљама Русија ипак није имала добар утицај. По једном становнику царства долазило је 0,19 возова, док је

распоряженный Министерства путей сообщения по железным дорогам, 54.

³³ Часть Генерального Штаба. Числительная сила регулярных войск, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года.* (Санкт Петербург: Военное министерство, 1878), 6.

³⁴ *Всеподданнейший отчет по Ведомству путей сообщения за 25 лет, с 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 г* (Санкт Петербург: Тип. М-ва путей сообщения, 1880), 36.

³⁵ А. Шишков, *Эксплуатация железных дорог*, Том 1, 12.

³⁶ „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875 и 1876 гг”, *Статистический сборник Министерства путей сообщения* (Санкт Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1878). Вып. 2, 3.

³⁷ „Обстановка перед войной”, *Описание русско-турецкой войны 1877-78 гг. на Балканском полуострове* (Санкт Петербург: Воен.-истор. комиссия Гл. штаба, 1901), Том 1, 300.

³⁸ Оскар Мертенс, *Тридцать лет (1882-1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение* (Москва: Центральное бюро печати Н.К.П.С., 1919), 114 - 115.

³⁹ „Краткий обзор внешней торговли России по европейской и азиатским границам”, *Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1877 год*, (Санкт Петербург: Издание департамента таможенных сборов, 1878), II.

⁴⁰ „Число вагонов, платформ и корзин, пришедших к пограничным таможенным и отошедших от них, по европейской границе”, *Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1877 год.*, № 29 (1878), 694.

у Француској било 2,25, у Белгији 5, а у Енглеској 7 возова.⁴¹ Просечно растојање између станица у Русији износило је 14,74 врсте (од 8,3 врсте на Цараско-селској до 19 врста на Курско-кијевској железничкој прузи).⁴² Постојао је још један проблем: приватне компаније гради-ле су пруге лошијег квалитета, са већим бројем косина и кривинама малог радијуса, док је веома мали број тих пруга имао два колосека. Поред тога, ради уштеде куповане су најјефтиније гвоздене шине, које су брзо пропадале. Није било ни довољно изграђених станичних колосека и станица за претовар терета, док се снабдевање парних локомотива водом вршило на најјефтинији начин, доношењем из бунара. Такође, и квалитет воде није увек одговарао захтевима рада парних котлова локомотива, а није постојао ни довољан број платформи на којима би се могао вршити утовар и истовар терета.⁴³

На Витебско-орловској прузи, дужине 488 врста, било је 42 станице, 26 утоварних платформи, седам железничких радионица, 43 водоторња (један на 11,34 врсте), 37 напојника и 15 бунара. Ту је ситуација била релативно добра. На линији Москва–Брест, дужине 1.023 врсте, било је 59 станица, 53 теретне платформе и само две железничке радионице. Истовремено је тамо било у употреби и 40 водоторњева (један на 25,57 врсти), 40 напојника и 22 бунара. Истовремено, на прузи Кијев–Брест, дужине 802 врсте, било је 64 станице, 114 теретних платформи и 10 железничких радионица, али само 29 водоторњева (један на 27,65 врста), 32 напојника и 10 бунара.⁴⁴ Истина, технолошки напредак, до кога је дошло 1870-их година, омогућио је повећање радијуса кретања парне локомотива између пунктова за снабдевање водом са 15 до 20 на 45 до 60 km, али се повећала и количина потрошеног погонског материјала.⁴⁵

Године 1868. извршен је опитни транспорт железницом 37. пешадијске дивизије. На основу тих искустава, Ванредна комисија за утврђивање услова за најпогодније коришћење железнице донела је одлуку да се превоз људи и коња мора вршити у затвореним теретним вагонима. Због тога је у мирнодопском периоду морало да буде

⁴¹ А. Шишков, *Эксплуатация железных дорог*, Том 1, 15-17.

⁴² Исто, 69.

⁴³ „Обстановка перед войной”, *Описание русско-турецкой войны 1877-78 гг. на Балканском полуострове* (Санкт Петербург: Воен.-истор. комиссия Гл. штаба, 1901). Том 1, 302.

⁴⁴ Исто. Приложение к главе VIII. Таблица технического состояния русской железнодорожной сети в 1876 году, 390-391.

⁴⁵ Евгений И. Мокршицкий, *История паровозостроения СССР 1846-1940 гг.* (Москва: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941), 47.

коришћено најмање 2/3 таквих вагона од њиховог укупног броја. Поред тога, коришћене су и вагонске платформе са преклопним страницама.⁴⁶ Двоосовински вагони опшивени даскама имали су носивост од 750 пудова (12 тона), а дозвољена граница преоптерећења износила је 10 до 15 пудова (160–240 kg). Отворене двоосовинске платформе коришћене су за транспорт оруђа и опреме. Њихова носивост била је од 750 до 800 пудова (12 до 12,8 тона).⁴⁷ Мостови и железнички колосеци пројектовани су за носивост од 12,5 тона по осовини.⁴⁸

За превоз пешадијског батаљона била је потребна композиција коју би чинио један путнички вагон II класе, 14 затворених теретних вагона за превоз подофицира и војника, три затворена вагона за коње, четири за тешке терете и осам отворених вагона (укупно 30 вагона), за коњички ескадрон један путнички вагон II класе, четири затворена теретна вагона за превоз подофицира и војника, 20 затворених вагона за коње, два за тешке терете и три отворена вагона (све укупно 30 вагона), а за артиљеријски дивизион један путнички вагон II класе, четири затворена теретна вагона за превоз подофицира и војника, осам затворених вагона за коње, два за тешке терете и 16 отворених вагона (укупно 31 вагон).⁴⁹ На сваких 150 врста железничких пруга морала је бити у сталној приправности једна комбинована композиција за пешадију и артиљерију (19 затворених и 12 отворених вагона и седам рампи за утовар теглећих коња и за преге), на раздаљини од 150 до 250 врста – три воза (64 затворена и 27 отворених вагона, 19 рампи за утовар и истовар), на растојању од 250 до 500 врста – шест возовова (128 затворених и 54 отворена вагона, 38 рампи за утовар и истовар), а на раздаљинама преко 500 врста – девет возова (192 затворена и 81 отворени вагон, 357 рампи за утовар и истовар). Поред тога, на растојањима од 150 врста требало је да постоји резерва за формирање једног санитетског воза, од

⁴⁶ Министерское постановление №36 (27 февраля 1870 г.), О приспособлении подвижного состава железных дорог к перевозке войск, *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам* (Санкт Петербург: Тип. Министерства путей сообщения, 1874), Том 1, 42-43, 45- 46.

⁴⁷ Владимир [А.] Арциш, *Вагоны русских железных дорог* (Пенза: Типо-литография В.Н. Умнова, 1897), 69; 71; 73.

⁴⁸ Е. И. Мокршицкий, *История паровозостроения СССР*, 48.

⁴⁹ Министерское постановление №36 (27 февраля 1870 г.), О приспособлении подвижного состава железных дорог к перевозке войск, *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам*, Том 1, 49.

150 до 250 врста за три санитарска воза, од 250 – 500 врста за шест санитарских возова и преко 500 врста за девет санитарских возова.⁵⁰

Према томе, за превоз пешадијског пука од четири батаљона била су потребна четири путничка вагона, 82 затворена и 32 отворена теретна вагона, за коњички пук од четири ескадрона четири путничка вагона, 104 затворена и 12 отворених теретних вагона, а за артиљеријски пук четири путничка, 56 затворених и 64 отворена вагона. Очигледно је да је мирнодопско стање возног парка било недовољно за организацију транспорта у ратном или непосредном ратном стању. Стога је након објаве мобилизације обустављен цивилни робни транспорт железницом, док је путнички саобраћај сведен на два поласка са крајњих станица дневно. У случају потребе дозвољавано је кретање само возовима са војним ешалонима.⁵¹

Значајних проблема било је и са возним парком, како са бројним стањем, тако и са унификацијом и резервним деловима. Наиме, 1875. година у Русији је било 50 типова двоосовинских затворених вагона и око 35 типова полузатворених и отворених двоосовинских вагона. Користиле су се само механичке кочнице, и то различитог дизајна,⁵² што је утицало и на брзину кретања композиција. Уочи рата уведено је максимално ограничење брзине од 60 врста на сат за путничке возове, од 1. маја до 1. децембра, и не више од 50 врста на сат у осталом периоду године. Брзина теретних возова током целе године била је ограничена на 40 врста на сат.⁵³ Војни транспорти кретали су се још спорије. Према *Правилнику о превозу трупа*, одобреном 13/25. јануара 1870. године, војни транспорти делили су се на возове мале брзине (до 15 врста на сат) и брзе возове (30 врста на сат). Тако се њихова брзина кретала у распону од 16 до 32 km/h.⁵⁴

⁵⁰ Министерское постановление №36 (27 февраля 1870 г.). О приспособлении подвижного состава железных дорог к перевозке войск, *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам*, Том 1, 50.

⁵¹ Циркуляр Техническо-Инспекторского Комитета железных дорог №2262 (25 мая 1873 г.), *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам*, Том 1, 182.

⁵² Евгений И. Мокршицкий, *История вагонного парка железных дорог СССР* (Москва: Трансжелдориздат, 1946), 25.

⁵³ Циркуляр Техническо-Инспекторского Комитета железных дорог №3858 (23 июля 1876 г.), *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам* (Санкт Петербург: Тип. Министерства путей сообщения, 1877), Том 2, 268.

⁵⁴ Приложение №2. Положение о перевозке войск, *Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам*, Том 1, 219.

Производња парних локомотива у Русији започела је 1869. године у Коломенској, Невској и Воткинској фабрици. Већ 1870. године њима се придружила и Маљцовска фабрика. Главни типови локомотива које су се производиле били су француски *кај* (Cail) и пруски *борсиг* (Borsig). Производња је тек узимала маха.⁵⁵ Производња вагона у Москви и Коломни почела је 1860-их. У исто време основане су и прве радионице за поправку вагона у Коврову и Александрову. Седмдесетих година 19. века њима се у овом послу придружило још десет фабрика.⁵⁶ И поред тога, потребне количине возног материјала нису се могле у потпуности обезбедити из сопствене производње. Пред сам рат локомотиве и вагони су се још увек увозили, а њихов број показао се као недовољан.⁵⁷ Године 1872. у Русији је једна локомотива долазила на 4.626 врста, а у Француској на 3.23 врсте. Код теретних вагона та пропорција била је један вагон на 4.292 врсте у Русији наспрам 8.66 врста у Француској.⁵⁸ На прузи Витебск–Орјол, на пример, било је 30 теретно-путничких локомотива и 14 теретних локомотива велике вучне снаге.⁵⁹

На дан 1/13. јануара 1875. године, у Русији је било 3.585 парних локомотива (не рачунајући 54 локомотиве финских железница), а 1/13. јануара 1877. године – 4.155 (не рачунајући 57 код финских железница).⁶⁰ Године 1875. било је 6.390 путничких вагона свих класа (1.025 четвороосовинских, 4.035 шестоосовинских, 257 осмоосовинских), а 1876. године 5.721 путнички вагон (1.075 четвороосовинских, 4.357 шестоосовинских, и 12 осмоосовинских).⁶¹ Године 1875. у Русији је било 665 вагона за пртљаг (180 четвороосовинских, 393 шестоосовинских и три осмоосовинска). Затворених теретних вагона било је 48.923, од којих највише четвороосовинских – 39.639,

⁵⁵ Петр Г. Иванов, *Очерк истории и статистики русского заводского паровозостроения* (Петроград: без издавача, 1920), 4; 8.

⁵⁶ Е.И. Мокршицкий, *История вагонного парка...*, 23-24.

⁵⁷ „Обстановка перед войной”, *Описание русско-турецкой войны 1877-78 гг. на Балканском полуострове...*, Т. 1, 302.

⁵⁸ А. Шишков. *Эксплуатация железных дорог*, Том 1, 79; 85-86.

⁵⁹ Валерий Н. Тищенко, *Паровозы железных дорог России* (Москва: Олег Сергеев / Локотранс, 2008). Ч. 1. (1837-1890), 119.

⁶⁰ „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875-1878 гг.”, Таблица VI. Перевозки железных дорог. 1877 г, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 4, 11.

⁶¹ „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875-1878 гг.”, Таблица IV. Перевозочные средства железных дорог (подвижной состав). Б. Пассажиры вагоны, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 4, (Санкт Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1880), 6.

осмоосовинских није било, док је шестоосовинских било свега 169. Отворених теретних вагона било је 23.907 (21.248 четвороосовинских и 292 шестоосовинска док осмоосовинских није било).⁶² Пред сам рат, у Министарству војном су сматрали да је постојећи возни парк од 3.095 парних локомотива, 4.867 путничких и 61.241 теретног вагона сасвим довољан за обезбеђење превоза војних конвоја.⁶³

Ипак, треба узети у обзир да је било немогуће искористити све постојеће локомотиве и вагоне само за транспорт и снабдевање трупа. Наиме, било је потребно одржати и путнички саобраћај, док се обим теретног саобраћаја, који није било могуће прекинути, нагло повећавао. Дана 5/17. априла 1877. године, начелнику Министарства финансија је издато царско наређење да се предузму мере за јачање возног парка на четири железничке линије: Москв– Брест, Варшава–Терспол, Кијев–Брест и Санкт Петербург – Варшава, набавком 200 локомотива и 43.000 вагона. Истовремено, 14/26. априла, на састанку представника железничких предузећа, због затварања лука на Црном и Азовском мору, одлучено је да се за прво време повећа возни парк на 15 железничких линија пребацивањем првозних средстава са других пруга. То је било неопходно како би се могао организирати транспорт робе, а пре свега жита до лука на Балтичком мору.⁶⁴

Како пребачена превозна средства нису била довољна, септембра 1877. године, од руских фабрика је поручено 20 локомотива и 1.160 нових вагона. Поред тога, коришћене су и државне акције. До децембра 1877. године 18 железничких линија је појачано са 180 локомотива и 3.400 вагона, а до маја следеће године поручена је још 161 локомотива и 4.443 вагона.⁶⁵ У току 1877–1878. године увезено је из иностранства око 4.000 вагона.⁶⁶ Од 1/13. јануара до 1/13. новембра 1877. године железница је превезла 233.000.000 пудова робе (пуд = 16,3805 kg – прим. прев.), или 51.000.000 више него у истом

⁶² „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875-1878 гг.”, Таблица IV. Перевозочные средства железных дорог (подвижной состав). В. Багажные и товарные вагоны и их работа в 1875 и 1876 гг, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 4, 6.

⁶³ Павел П. Гронский, „Железные дороги в последнюю войну”, *Инженерный журнал* (даље ИЖ) №2 (1879), 145.

⁶⁴ „О мерах, принятых Министерством путей сообщения к усилению перевозочной способности и подвижного состава железных дорог в 1877-1878 гг.”, *Журнал Министерства путей сообщения*, Т.1. Кн.1. (1878), 1.

⁶⁵ Исто, 2 - 3.

⁶⁶ Е. И. Мокршицкий, *История вагонного парка...*, 24.

периоду 1876. године.⁶⁷ Укупан робни превоз износио је 1875. године 235,9 милиона пудова, а наредне године 251,053 милиона пудова.⁶⁸ Године 1877. војни терети износили су 10,452 милиона пудова, не рачунајући оно што је превезено у 2.920 отворених вагона.⁶⁹ Што се тиче превоза људи, железницом је 1875. године превезено 24.944.180 путника и 1.752.412 војних лица, а наредне 1876. године 24.486.864 путника и 2.650.675 војних лица.⁷⁰ У апсолутним бројевима, током јесење мобилизације 1876. године превезено је 10.692 официра, 875.333 подофицира и војника, 218.683 коња, 12.242 запрежних кола, 1.608 артиљеријских оруђа, 5.027 сандука са муницијом и 214.742 пуда осталог војног материјала. Укупни трошкови војних транспорта, 1876. године, износили су 3.382.284 рубље и 54,5 копејке, од чега је 2.147.087 рубаља и 48,5 копејки потрошено на мобилизациони транспорт.⁷¹

Железнице су 1877. године превезле 26.078.519 путника и 5.524.784 војна лица.⁷² Дакле, мобилизација није негативно утицала на обим теретног и путничког саобраћаја унутар царства. С друге стране, са повећањем војног транспорта одмах су дошли до изражаја сви технички недостаци железнице, па је број незгода повећан. Ако је у просеку у периоду септембар–октобар 1876. године на железници било 85 до 88 жртава незгода, њихов број је у новембру повећан на 138, а у децембру је износио 123. У току 1876. године 401 особа је погинула, а 741 повређена. У железничким несрећама страдало је укупно 1.142 лица. Било је у просеку 58 жртава на 1.000 врста пруга.

⁶⁷ „О мерах, принятых Министерством путей сообщения к усилению перевозочной способности и подвижного состава железных дорог в 1877-1878 гг.”, *Журнал Министерства путей сообщения*, Т. 1. Кн. 1. (1878), 4.

⁶⁸ „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875 и 1876 гг.”, Таблица VI. Перевозки железных дорог. Б. Перевозка грузов. 1875 и 1876 гг, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 2, 12

⁶⁹ „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875-1878 гг.”, Таблица VI. Перевозки железных дорог. 1877 г, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 4, 15.

⁷⁰ „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875 и 1876 гг.”, Таблица VI. Перевозки железных дорог. А. Перевозки пассажиров. 1875 и 1876 гг, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 2, 11.

⁷¹ „Перевозки войск по железным дорогам и водою”, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года*, 38-39.

⁷² „Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875-1878 гг.”, Таблица VI. Перевозки железных дорог. 1877 г, *Статистический сборник Министерства путей сообщения*, Вып. 4, 11.

ге.⁷³ Наредне године у несрећама су погинуле 484 особе, а повређено је 958 људи или укупно 1.442 лица. На 1.000 врста пруге било је 75 жртава (1870 – 28, 1871 – 54, 1872 – 48). Највише несрећа догодило се на прузи за Николајев, Москва–Брст, Кијев– Брест и на прузи за Одесу. Најчешћи узрци несрећа били су искакање из шина и судари возова. Пораст броја инцидената поклапао се са порастом обима војних транспорта. У јануару 1877. било их је 96, у марту 117, у јулу 138, а у августу 171. Опадање броја незгода почело је тек крајем године, па се у децембру бележи 123.⁷⁴

Приликом спровођења мобилизације од велике важности била је и наклоност становништва. Временски услови за вршење великих масовних покрета били су крајње неповољни. Почеле су велике хладноће, путеви су били у лошем стању,⁷⁵ железничких пруга није било довољно, док је лед већ почео да окива речне токове.⁷⁶ На самом почетку мобилизације позвани су само резервисти, односно војници који су већ одслужили војни рок у кадру – њих 227.548. Највећи део војних обвезника долазио је из сеоских средина, док су се мобилизацијски центри налазили у градовима.⁷⁷ Донесена су нова правила како би се поједноставио долазак резервиста у мобилизацијске центре. Уколико су резервисти живели на раздаљини већој од 25 врста од мобилизацијских центара, било је предвиђено да се превезу запрежним колима (једна кола на тројицу резервиста) или железницом. Локалне власти су покривале трошкове превоза признаницом или у готовом новцу.⁷⁸ Упркос свим потешкоћама, прикупљање резервиста одвијало се веома успешно.⁷⁹ Према информацијама до-

⁷³ Анатолий А Клопов, „ Несчастные случаи с людьми на русских железных дорогах в 1876, сравнительно с нашими в предшествовавшие годы на русских и на заграничных, железных дорогах”, *Журнал Министерства путей сообщения*. Том 1, Кн. 3 (1878), 258.

⁷⁴ „О происшествиях на железных дорогах в 1877 году (С декабря 1876 по декабрь 1877 г.)”, *Журнал Министерства путей сообщения*, Том 1. Кн.1 (1878), 44-47.

⁷⁵ „Часть Генерального Штаба. Числительная сила регулярных войск”, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года*, 4.

⁷⁶ „Высочайшее повеление”, *Русский инвалид*, № 264, 28 ноября 1876 г, 2; „Русский военный обзор за 1877 год”, *Русский инвалид*, № 3, 4 января 1878 г, 2-3.

⁷⁷ *Столетие Военного министерства 1802-1902* (Санкт Петербург: Тип. т-ва М. О. Вольф, 1914), Т. 4., Главный штаб. Исторический очерк, Ч. 3, Кн. 1, Отдел. 2, Комплектование войск с 1855 по 1902 г, 168.

⁷⁸ „Общий отдел. Действия правительства. Высочайшие повеления. О порядке доставления в сборные пункты нижних чинов запаса, призванных на действительную службу”, *Витебские губернские ведомости*, № 27, 6 апреля 1877 г, 1.

⁷⁹ „Внутренние известия. Харьков, 2 ноября, Кишинев, 2 ноября”, *С-Петербургские ведомости*, № 310, 9(21) ноября 1876 г, 3; „Внутренние известия. Харьков, 14-го ноября”,

бијеним од надлежних локалних власти „људи су се одазивали на мобилизацију веома радо”.⁸⁰ У пет губернија мобилизација је завршена за три дана, у 12 за четири, у седам за пет, у 17 између шест и 10 дана, у две за 11, у три за 13 и у две за 17 дана.⁸¹ Железничке композиције са војним обвезницима дочекиване су „са највећим симпатијама”. Обичан свет доносио је за војску ђевреке на станице, организовао поделу чаја, док су им трговци давали новчане прилоге.⁸²

До јануара 1877. године мобилисано је укупно 286 батаљона пешадије и четири полубатаљона инжењерије, 34 извиђачка козачка ескадрона, 363 коњичка и козачка ескадрона, 1.154 оруђа и 38 артиљеријских и инжењеријских паркова (комора).⁸³ Године 1876. у војсци је било 29.359 официра и 737.528 подофицира и војника. До 1/13. јануара 1877. године бројно стање је увећано на 31.239 официра и 1.005.825 подофицира и војника.⁸⁴ Мобилизацијом су биле обухваћене трупе Кијевског, Одеског, Харковског и делом Московског и Кавкаског војног округа. На ратну формацију преведено је 20 пешадијских, седам коњичких и Донска козачка дивизија са припадајућом артиљеријом, укупно око 460.000 људи и 1.154 артиљеријска оруђа.⁸⁵ До 1/13. јануара 1877. године на југозападу је било концентрисано 105 батаљона, 51 коњички и 99 козачких ескадрона, 472 оруђа, 19 артиљеријских паркова, два телеграфска и четири понтонирска полубатаљона.⁸⁶

У састав оперативне војске на почетку су ушла четири корпуса, у Одеском војном округу била су два, док је још један корпус оперативне војске био сконцентрисан на кавкаској граници.⁸⁷ Дана 19. новем-

С-Петербургские ведомости, № 321, 20 ноября (2 декабря) 1876 г. 3; „Из Одессы, 11 ноября”, *Московские ведомости*, № 299, 21 ноября 1876 г. 4.

⁸⁰ *Столетие Военного министерства 1802-1902*, Т. 4, Главный штаб, Исторический очерк, Ч. 3, Кн. 1, Отдел 2, „Комплектование войск с 1855 по 1902 г.”, 168.

⁸¹ „Высочайшее повеление”, *Русский инвалид*, № 264, 28 ноября 1876 г. 1.

⁸² „Хроника”, *С.-Петербургские ведомости*, № 314, 13(25) ноября 1876 г. 3.

⁸³ *Описание русско-турецкой войны 1877-78 гг. на Балканском полуострове*, Т. 1. „Обстановка перед войной”, 254.

⁸⁴ „Часть Генерального Штаба. Числительная сила регулярных войск”, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года*, 1; *Столетие Военного министерства 1802-1902*, Т. 4. „Главный штаб. Исторический очерк”, Ч. 3, Кн. 1, Отдел 2, „Комплектование войск с 1855 по 1902 г.”, 109.

⁸⁵ *Освобождение Болгарии. Документы в трех томах*, Том 1, „Освободительная борьба южных славян и Россия. 1875-1877”, 483-484.

⁸⁶ „Часть Генерального Штаба. Числительная сила регулярных войск”, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года*, 9.

⁸⁷ „Высочайшие приказы”, *Правительственный вестник*, № 245, 3(15) ноября 1876 г. 1.

бра/1. децембра цар се јавним указом захвалио свим чиновницима цивилних власти који су учествовали у мобилизацијским пословима.⁸⁸ Истога дана, главникомандујући, велики кнез Николај Николајевич старији упутио се из Петрограда да се придружи оперативној војсци. Пред сам полазак издао је наређење својим потчињенима у коме је изразио уверење да ће „уколико буду морале да учествују у рату, трупе Петербуршког војног округа у потпуности оправдати наде које су у њих полагали Цар, његово величанство и отаџбина”.⁸⁹ Сам велики кнез није успео да оствари сва своја очекивања. Након пет дана главнокомандујући је стигао у Кишињев, где се налазио његов штаб.⁹⁰

Након издавања првог указа о мобилизацији, до 1/13. јуна 1878. издата је још 31 наредба о додатној мобилизацији људства и коња. Регрутација је вршена у 67 губернија и шест области европског и азијског дела Русије и у Великој кнежевини Финској. Мобилисано је још 537.000 људи. Није било ни једног симуланта.⁹¹ Аквизиција коња за војску почела је петог дана прве мобилизације и скоро свуда се завршила 11. дана, а 16. дана у неколико преосталих округа. Добровољном продајом набављено је 58.956 коња (93,5% од потребног броја), док је још 4.040 потребних коња набављено одређивањем жребом.⁹² У току 1877/78. године у набавку коња биле су укључене 53 руске губерније, а прикупљање животиња такође је прошло без инцидентата. Од потребних 136.000 коња, 126.000 је набављено добровољно, око 8.000 жребом и 1.300 без накнаде.⁹³

Војници позвани из резерве најпре је требало да овладају *крн-ком* (руска спорометна пушка острагуша, уведена у наоружање 1867. године – прим. прев.) којом је требало да се боре када пређу Дунав. „Уследила је јединачна обука, затим гађање маневарском муницијом, а од 17. априла, односно четрдесетог дана по мобилизацији и гађање бојевом муницијом – 12 метака по војнику. Захваљујући одличном нижем фицирском и подофицирском кадру пристигли војни обвезници су се веома брзо уклопили у војнички живот, тим пре што је међу њима било и оних који су провели осам година у трупи и на које

⁸⁸ „Высочайшее повеление”, *Русский инвалид*, № 264, 28 ноября 1876 г, 2.

⁸⁹ „Внутренние известия”, *Русский инвалид*, № 257, 20 ноября 1876 г, 3.

⁹⁰ „Внутренние известия”, *Русский инвалид*, № 260, 24 ноября 1876 г, 3.

⁹¹ *Министерство внутренних дел. 1802-1902. Исторический очерк* (Санкт Петербург: тип. М-ва вн. дел., 1902), 140.

⁹² *Описание русско-турецкой войны 1877-78 гг. на Балканском полуострове*, Том 1, „Обстановка перед войной”, 256.

⁹³ *Министерство внутренних дел. 1802-1902. Исторический очерк*, 140.

три до четири године боравка ван строја није оставило никаквог негативног утицаја”.⁹⁴

Мобилизација, а затим и сама борбена дејства, показали су да постоје значајни проблеми у области наоружања руске војске. Наиме, тек 1871. године донета је одлука да се почене са преоружањем војске значајно савременијом пушком мањег калибра (10,67 mm) система *бердан*. Та одлука се није могла тако брзо спровести у дело.⁹⁵ Према плану за 1876. годину, војне фабрике у Тули, Ижевску и Сестрорецку требало је да произведу 144.000 малокалибарских пушака за наоружање пешадије, 15.000 за драгонске и 30.000 за козачке јединице, 5.000 коњичких карабина и 70.000 малокалибарских цеви. Све то је завршено у предвиђеном времену. Поред тога, фабрика у Санкт Петербургу произвела је и 16.250.000 метака калибра 15,24 mm и 102.000.000 малокалибарских метака 10,67 mm (у току 1875. године произведено је 38.500.000 таквих метака).⁹⁶

Године 1876. Бердановим пушкама преоружана је Гарда по ратној формацији, као и 1. гренадирска и три армијске дивизије Санкт Петербуршког војног округа. Козачке „берданке” уврштене су у ратну резерву козачких јединица. На дан 1/13. јануара 1877. године, Министарство војно имало је на располагању 253.152 малокалибарске пушке, 17.810 пушака модела из 1868, те 60.000 козачких и 12.102 коњичка карабина. У исто време, располагало се и са 572.700 пешадијских и 40.597 драгонских пушака система *крнка* и 150.868 пушака са ударном иглом.⁹⁷ Та пушка (војници су је звали *кринка*) уведена је у наоружање 1869. године. Била је лошег квалитета и технички заостајала за напредним моделима тог времена. То су, у ствари, биле пушке са глатким цевима из времена Николаја I, прерађене у изолучене.⁹⁸ Преоружање је настављено, али је 1877. године Берданове

⁹⁴ Вячеслав Борисов, Александр Сыцяно, *Походы 64-го пехотного Казанского Его Императорского Высочества Великого Князя Михаила Николаевича полка. 1642-1700-1886*. (Санкт Петербург: тип. И.Н. Скороходова, 1888), 479.

⁹⁵ „Переворужение нашей армии”, *Артиллерийский журнал*, № 9 (1871), 152.

⁹⁶ „Часть артиллерийская. Изготовление предметов артиллерийского довольствия”, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года*, 41.

⁹⁷ „Часть артиллерийская. Снабжение войск предметами артиллерийского довольствия. 1. Ручным оружием”, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год*, 43.

⁹⁸ *Исторический очерк деятельности военного управления в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича (1855-1880)*, под ред. ген.-лейт. Богдановича. (Санкт Петербург: тип. М. Стасюлевича, 1881). Том 6, 179.

пушке добила само пешадија из пет дивизија Вилнског војног округа, као и трупе Финског војног округа.⁹⁹ Застарела и непоуздана *крнка* бија је и даље најзаступљенија пушка у наоружању руске војске. Године 1877. било је 603.220 тих пушака у наоружању пешадије и 21.670 код драгона, док је пушака система *бердан* било 406.828 у пешадији, 31.018 код драгона, 91.441 у козачким јединицама, затим 16.348 пешадијских пушака модела 1868 и 16.070 коњичких карабина.¹⁰⁰ То стање је и одредило избор главног оружја са којим је руска пешадија кренула у рат.

Посебан и веома сложен проблем представљали су односи са Румунијом. Већ у рано јутро 12/24. априла, руске трупе почеле су да прелазе границу са том кнежеввином. Козаци су напредовали до 100 врста дневно, а пешадија до 70 врста на дан. Тога дана до вечери заузети су Јаши, Галац и Рени. Војска је стигла до Дунава.¹⁰¹ Тога дана главнокомандујући је издао наређење трупама у коме је од потчињених захтевао да се према Румунима односе као према лојалним савезницима, да штите њихове домове као своје сопствене¹⁰², као и прокламацију становништву Румуније у којој је гарантовао „поштовање законитости, и личну и имовинску сигурност свим мирним грађанима“, као и да ће све набавке на терену бити плаћене у новцу из благајне.¹⁰³ Уопштено узев, румунско становништво је веома срдечно дочекало руске војнике,¹⁰⁴ док су локалне власти радиле само оно што је од њих тражено.¹⁰⁵ У званичном извештају писало је: „Наша дејствујућа армија наставила је несметано концентрацију у Румунији“.¹⁰⁶

⁹⁹ „Снабжение войск предметами артиллерийского довольствия. 1. Ручным оружием“, *Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1877 год. Представлен Государю Императору 1 января 1879 года* (Санкт Петербург: Военное министерство, 1879), 49.

¹⁰⁰ *Исто*, 50.

¹⁰¹ „Известия с театра войны. Телеграмма Его Императорского Высочества Главнокомандующего Действующей Армией, от 13-го апреля, из Кишинева“, *Русский инвалид*, № 80, 14 апреля 1877 г, 2.

¹⁰² „Русское военное обозрение. Война России с Турцией в 1877 году. Приказ по войскам Действующей армии“, *Военный сборник*, № 6 (1877), 143-144.

¹⁰³ „Русское военное обозрение. Война России с Турцией в 1877 году. Прокламация к жителям княжества Румыния“, *Военный сборник*, № 6 (1877), 144-145.

¹⁰⁴ Владимир П. Гамулецкий, „Из недавнего прошлого. В походе и в битве“, *Русский вестник*, № 6 (1878), Том 135, 586.

¹⁰⁵ „Из походного дневника А.Н. Нарбута“, *Русский архив*, Вып. 10 (1895), 172.

¹⁰⁶ „Русское военное обозрение. Война России с Турцией в 1877 году. Общий перечень военных действий“, *Военный сборник*, № 6 (1877), 148.

Главномандујући је строго захтевао да трупе не изазивају никакве проблеме, док се војска трудила да прође кроз Румунију, како се изразио један од официра: „на прстима”. Понекад је долазило и до сукоба, али није било озбиљнијих инцидената. Високи официри брзо су схватили да локални званичници од њих очекују учтив третман, те су се трудили да се тако и понашају, без обзира на ситуацију. Таквих случајева било је много. Снабдевање и набавке на територији ове кнежевине спроводиле су се нестручно,¹⁰⁷ а велики проблем представљале су румунске железнице. Оне су биле једноколосечне, грађене по европским стандардима, те су биле уже од руских за 8,5 cm. Квалитет шина био је лош, са доста великих нагиба, што је искључивало кретање великих композиција, а напојника за локомотиве готово да није ни било. У пролеће 1877. године бујице су однеле неколико деоница пруге и саобраћај је заустављен.¹⁰⁸ Руске трупе су користиле само једну железничку линију у Румунији, чија је дужина, са споредним крацима, износила око 700 km. У употреби је било 2.600 вагона и 121 парна локомотива, којима је придодато још 109 руских „парњача” са 1.400 вагона. То су били добри показатељи. Поред тога, свакодневно су саобраћали и возови између Румуније и Аустроугарске, чије су се композиције састојале од 500 вагона са сваке стране. Међутим, због лоше организације саобраћаја велики део возног парка није био у употреби. У новембру 1877. године на румунским пругама стајало је 1.769 неискоришћених вагона.¹⁰⁹ Пропусна моћ, ионако ниска, стално је опадала. Већ у септембру, код Плевне, било је прекида у снабдевању војске пешадијском и артиљеријском муницијом због застоја у саобраћају на румунским железницама.¹¹⁰

Да би се растеретила железница, део јединица се кретао пешке на мањим раздаљинама. За транспорт пешадијске дивизије требало је ангажовати 50 возова, коњичке – 45, а целог корпуса – 160 возова.¹¹¹ Према ондашњим прорачунима, да би се један корпус пребацио

¹⁰⁷ А.Р. „Под Никополем”, *Инженерный журнал*, № 1(1901), 24.

¹⁰⁸ Павел [М]. Лессар, *Военно-железнодорожные постройки русской армии* (Санкт Петербург: Е.И. Колесов, 1879), 3; 7.

¹⁰⁹ Александр Измайлов, *Очерки железнодорожного дела в войне 1877-1878 годов* (Санкт Петербург: Тип. Шредера, 1880), 10-11.

¹¹⁰ „Начальник Артиллерии Действующей армии Начальнику Штаба той же армии, 13 сентября 1877 г.”, *Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78 гг. на Балканском полуострове* (Санкт-Петербург: издание Военно-исторической комиссии Главного штаба, 1910), Вып. 84, Документы, относящиеся до деятельности тыловых учреждений Армии с 1 сентября по 31 октября 1877 г., 91.

¹¹¹ Александр Измайлов, *Исследование причин, вредно влиявших на сообщение с*

на раздаљину од 250 врста било је потребно 13,5 дана, за 500 врста 14,5 дана и за 750 врста 15,2 дана на прузи са једним колосеком. При маршевању, уз један дан одмора, после свака три дана један корпус прелазио је раздаљину од 250 врста за 13 дана, 500 врста за 22 дана и 750 врста за 34 дана.¹¹²

Русима није пошло за руком да испуне задатак који је пред њих поставила Врховна команда и да пропусну моћ железница подигну на 10 возова дневно. Ако је у априлу 1877. године она износила 4,1 воз дневно, у августу је капацитет подигнут на 6,6, а у септембру на 7,7, да би у новембру пао на свега 1,5 воз дневно.¹¹³ Чак и на јужнотурским железницама, које је крајем јануара 1878. године заузела руска војска, уз коришћење 40 заплењених парних локомотива, било је могуће обезбедити пропусну моћ од седам возова дневно, док ниједан воз није стајао неистоварен дуже од једног дана.¹¹⁴ С друге стране, на румунским железничким станицама није било телеграфа, што је умногоме отежавало организацију саобраћаја.¹¹⁵ Није било ни магацинских простора за складиштење терета, који је морао да се истовара на отвореном. Дешавало се да се истоварен и остављен двопек након кише претварао у кашу.¹¹⁶

Показало се да је румунска администрација била потпуно неспособна да организује појачан транспорт. Њени представници су у време рата наставили да се баве интригама у парламенту и да се цењају око цене услуга које нису могли да пруже. Однос према Русији кретао се од несимпатија до непријатељства. На крају је Врховна команда дошла до закључка да је потребно увести руску управу на железници, што је фактички и урађено у децембру 1877. године.¹¹⁷ Када лакомислено израђени планови штаба Николаја Николајевића старијег нису могли да се остваре, морала је започети хитна изградња нових железничких пруга од Бендера до Галаца (285 врста) и од Фратештија до Зимнице (83 врсте). Прва је изграђена за 100 дана (од чега 58 радних), а први воз њом је прошао 7/19. новембра 1877. године. Друга је завршена за 50 дана и пуштена у рад у децембру

армией в прошедшую войну и средств к их устранению. (Санкт Петербург: Тип. Шредера, 1879), 44.

¹¹² Исто, 45.

¹¹³ Исто, 3-4.

¹¹⁴ А. Измајлов, *Очерки железнодорожного дела в войне 1877-1878 годах*, 13-14.

¹¹⁵ А. Измајлов, *Исследование причин, вредно влиявших на сообщение...*, 11.

¹¹⁶ Исто, 7.

¹¹⁷ Исто, 1-2.

исте године.¹¹⁸ То су били добри резултати. Немци су, на пример, током опсаде Меца изградили обилазницу дугу 36 километара за 40 дана.¹¹⁹ Током изградње железница на румунској територији, и поред подршке кнеза Карола, појавили су се бројни проблеми, пре свега у вези са експропријацијом земљишта,¹²⁰ Брзина изградње утицала је, међутим, на квалитет изграђеног. Пруге су биле тек условно завршене, јер није била успостављена телеграфска мрежа нити су изграђени потребни магацини за смештај роб.¹²¹

Пруге су коришћене као транзитне саобраћајнице, а државу су скупо коштале. Уговор о изградњи додељен је железничком магнату С. С. Пољакову, који је истовремено требало да изгради у Румунији зимске болнице за 5,5 хиљада људи. На радовима је ангажовано 28.000 људи.¹²² Извођач је за обављени посао тражио више од 15.000.000 сребрених рубаља и поред уговорене цене од 10.770.000, а на крају је добио 13.995.000 рубаља.¹²³ Ради поређења, треба рећи да су државне гаранције чистог прихода приватним железничким компанијама износиле 4.000.000 рубаља 1874. године, 5.000.000 рубаља 1875. године и 14.280.000 рубаља 1876. године. Читав превоз трупа железницом коштао је 24.870.000 рубаља,¹²⁴ а укупан приход Министарства саобраћаја за 1877. годину износио је 18.009.000 рубаља.¹²⁵

Мобилизација је показала да су постојали многи проблеми у вези са организацијом, снабдевањем и наоружањем и још пре отпочињања ратних операција и тешко је оптеретила финансије Руске империје. Догађаји који су уследили само су још више погоршали постојеће стање.

*Са руског превео
пуковник др Далибор Денда*

¹¹⁸ П.[М]. Лессар, *Военно-железнодорожные постройки русской армии*, 3-4; 66.

¹¹⁹ *Исто*, 2.

¹²⁰ *Исто*, 24.

¹²¹ А. Измајлов, *Очерки железнодорожного дела в войне 1877-1878 годах*, 154.

¹²² „Строитель жел. дорог Поляков Военному Министру, 11 сентября 1877 г., г. Бухарест”, *Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78 гг. на Балканском полуострове*, Вып. 84. Документы, относящиеся до деятельности тыловых учреждений Армии с 1 сентября по 31 октября 1877 г, 78-79.

¹²³ А. Измајлов, *Очерки железнодорожного дела в войне 1877-1878 годах*, 159.

¹²⁴ *Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1877 год*, 62; 96.

¹²⁵ *Смета доходов и расходов по Министерству Путей сообщения на сметный период 1877 года* (Санкт Петербург: без издавача, 1878), 1.

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

Објављени извори:

Annuaire diplomatique de l'Empire de Russie pour l'annee 1877, Saint Petersbourg: Imprimerie du Journal de St-Petersbourg, 1877.

Всеподданнейший отчет о действиях Военного министерства за 1876 год. Представлен Государю Императору 1 января 1878 года. Санкт Петербург: Военное министерство, 1878.

Всеподданнейший отчет по Ведомству путей сообщения за 25 лет, с 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 г. Санкт Петербург: Тип. М-ва путей сообщения, 1880.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1877 год, Санкт Петербург: Издание департамента таможенных сборов, 1878.

Освобождение Болгарии. Документы в трех томах, Том 1. Москва: Издательство АН СССР, 1961.

Полное Собрание законов Российской империи, Собрание второе, Том 51. Санкт Петербург: Тип. 2-го Отд-ния Собств. ее императ. величества канцелярии, 1878.

Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам. Санкт Петербург: Тип. М-ва путей сообщения, 1874.

Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам, Том 1. Санкт Петербург: Тип. Министерства путей сообщения, 1874.

Сборник министерских постановлений и общих правительственных распоряжений Министерства путей сообщения по железным дорогам, Том 2. Санкт Петербург: Тип. Министерства путей сообщения, 1877.

Сборник материалов по русско-турецкой войне 1877-78 гг. на Балканском полуострове, Вып. 84. Санкт-Петербург: издание Военно-исторической комиссии Главного штаба, 1910.

Смета доходов и расходов по Министерству Путей сообщения на сметный период 1877 года. Санкт Петербург: без издавача, 1878.

Статистический сборник Министерства путей сообщения, Вып. 2. Санкт Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1878.

Статистический сборник Министерства путей сообщения, Вып. 4. Санкт Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1880.

Штампа:

Артиллерийский журнал
Витебские губернские ведомости
Военный сборник
Журнал Министерства путей сообщения
Кавказ. Газета политическая и литературная
Московские ведомости
Новое Время
Правительственный вестник
Русский инвалид
С-Петербургские ведомости
The Spectator

Литература:

Арциш, Владимир [А]. *Вагоны русских железных дорог*. Пенза: Типо-литография В.Н. Умнова, 1897.
Борисов, Вячеслав, Александр Сыцялко. *Походы 64-го пехотного Казанского Его Императорского Высочества Великого Князя Михаила Николаевича полка. 1642-1700-1886*. Санкт Петербург: тип. И.Н. Скороходова, 1888.
Иванов, Петр Г. *Очерк истории и статистики русского заводского паровозостроения*. Петроград: без издавача, 1920.
Измайлов, Александр. *Исследование причин, вредно влиявших на сообщение с армией в прошедшую войну и средств к их устранению*. Санкт Петербург: Тип. Шредера, 1879.
Измайлов, Александр. *Очерки железнодорожного дела в войне 1877-1878 годах*. Санкт Петербург: Тип. Шредера, 1880.
Исторический очерк деятельности военного управления в первое двадцатипятилетие благополучного царствования Государя Императора Александра Николаевича (1855-1880), под ред. ген.-лейт. Богдановича, Том 6.. Санкт Петербург: тип. М. Стасюлевича, 1881.
Лессар, Павел [М]. *Военно-железнодорожные постройки русской армии*. Санкт Петербург: Е.И. Колесов, 1879.

Мертенс, Оскар. *Тридцать лет (1882-1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение*. Москва: Центральное бюро печати Н.К.П.С, 1919.

Милютин, Дмитрий А. *Дневник Д.А. Милютина. 1876-1877 гг*, Том 2. Москва: Библиотека СССР им. В. И. Ленина, 1949.

Министерство внутренних дел. 1802-1902. Исторический очерк. Санкт Петербург: тип. М-ва вн. дел., 1902.

Мокршицкий, Евгений И. *История паровозостроения СССР 1846-1940 гг*. Москва: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941.

Мокршицкий, Евгений И. *История вагонного парка железных дорог СССР*. Москва: Трансжелдориздат, 1946.

Оленев, Максим, Б. *Русско-турецкая война 1877-1878 гг. Анализ мобилизаций*. Москва: Старая Басманная, 2021.

Описание русско-турецкой войны 1877-78 гг. на Балканском полуострове, Том 1. Санкт Петербург: Воен.-истор. комиссия Гл. штаба, 1901.

Смета доходов и расходов по Министерству Путей сообщения на сметный период 1877 года, Санкт Петербург: без издавача, 1878.

Столетие Военного министерства 1802-1902. Санкт Петербург: Тип. т-ва М. О. Вольф, 1914.

Тищенко, Валерий Н. *Паровозы железных дорог России*. Москва: Олег Сергеев / Локотранс, 2008.

Шишков, Арсений М. *Эксплуатация железных дорог*, Том 1. Санкт Петербург: Типография и хромофотография А. Траншел, 1877.

Dr. Oleg R. Ayrapetov, Assistant Professor
Faculty of the state administration,
Moscow State University „M.V. Lomonosov”
Moscow (Russian Federation)
E-mail: oleg_airapetov@list.ru

MOBILIZATION 1876 – 1877. THE FIRST EXPERIENCE OF IMPERIAL RUSSIA

(Summary)

After the defeat of the Serbian army on October 29, 1876, near Djunis, Emperor Alexander II, after much hesitation, decided to begin mobilizing the Russian army in order to force the Ottoman Empire to conclude an armistice with Serbia. Mobilization caught the army in a period of unfinished transformations. In 1874, universal conscription was introduced, in the same year the Empire's armory factories began producing Berdana rifles, their rearmament in 1877 was not completed. During the first mobilization of the mass army, all this affected the condition and combat capability of the troops. A particularly important and difficult problem was the condition of the railways, besides, the Russian command did not yet have the experience of transferring, concentrating, or supplying such a significant mass of troops by rail. All this had an impact on the war plans and the conduct of military operations beyond the Danube.

KEYWORDS: Army, The first mass mobilization, 1876-1877, railways, Russia, Romania, Ottoman Empire.