

## **РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ОКАЗАНИИ РОССИЕЙ ВОЕННОЙ ПОМОЩИ АВСТРИИ В МАЕ 1849 Г.**

**Илдико Рошонци –**

Ph.D., сотрудник издательства «Magyar Napló».  
Ул. Байза, 18, Будапешт, Венгрия, 1062.  
irosonczy@gmail.com

### *Аннотация*

В статье на материале как опубликованных, так и впервые вводимых в научный оборот источников воссоздаются обстоятельства перевозки русской дивизии по железной дороге из Кракова в Унгариш-Градиш в Моравии в контексте переговоров русского и австрийского военного командования, официальных документов, писем и воспоминаний участников кампании о событиях мая 1849 г.

### *Ключевые слова*

Венгерская революция и национально-освободительная война 1848–1849 гг., русская военная помощь Австрии, железнодорожное сообщение, Николай I, И.Ф. Паскевич, Ф.С. Панютин, Ф. Шварценберг, Б. Кабога.

## **THE ROLE OF RAILWAY COMMUNICATION IN PROVIDING RUSSIAN MILITARY SUPPORT FOR AUSTRIA IN MAY 1849**

**Ildikó Rosonczy –**

Ph.D., employee of the Magyar Napló  
publishing house.  
Bajza u. 18, Budapest, Hungary, 1062.  
irosonczy@gmail.com

### *Abstract*

The article, based on both published and archival sources, reconstructs the circumstances of the delivery of the Russian military division by railway from Krakow to Ungarisch Hradisch against the background of negotiations between the Russian and Austrian commandment, official documents, letters and memories of the campaigners about the events of May 1849.

### *Keywords*

Hungarian revolution and national liberation war of 1848–1849, Russian military assistance, railways, Nicholas I, Ivan Paskevich, Fedor Panyutin, Felix zu Schwarzenberg, Bernhard Caboga.

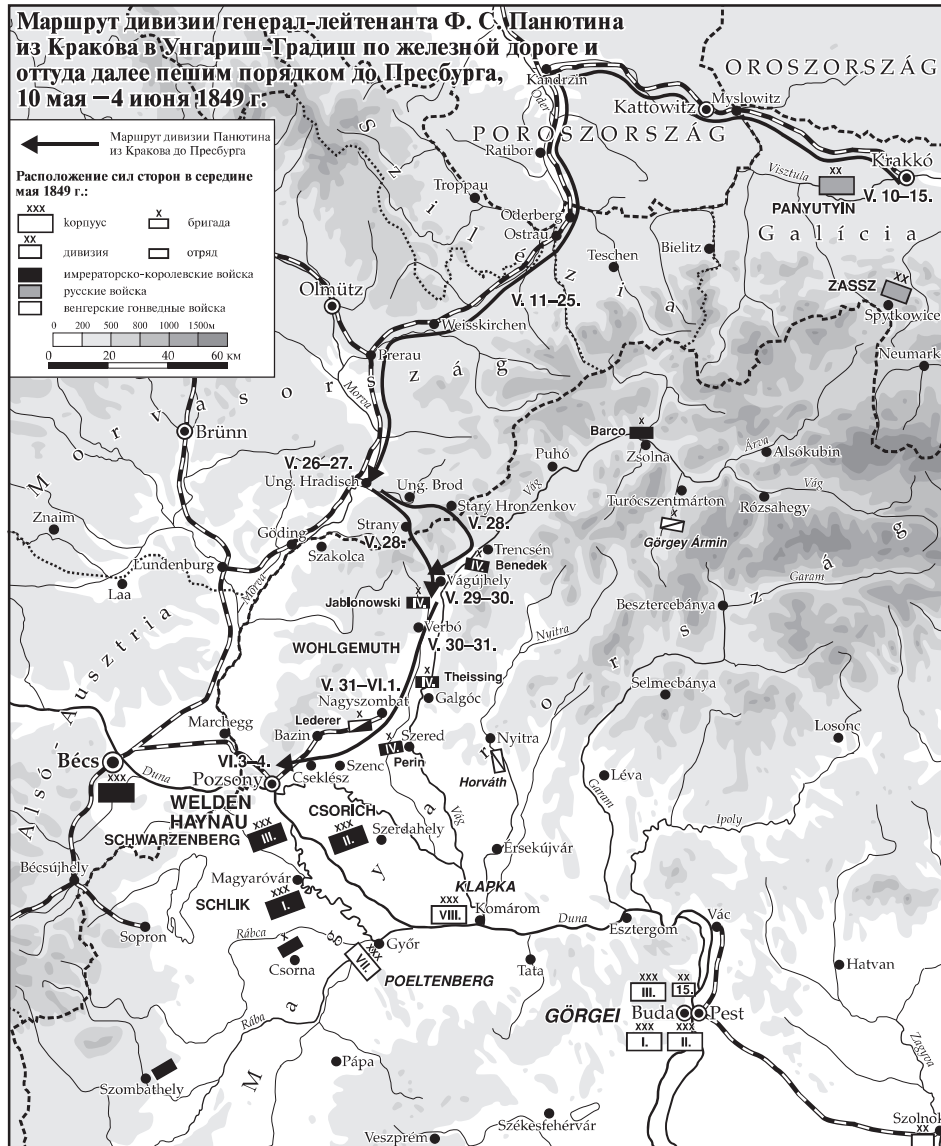
Пехотная дивизия русской армии, состоявшая из 16 батальонов (до 15 тыс. солдат) и имевшая 48 орудий, была переправлена по железной дороге из Кракова в город Унгариш-Градиш всего за несколько дней в мае 1849 г. Поезда с русскими солдатами пересекли австро-прусскую границу у станции Мисловиц и, продолжив затем путь через Прусскую Силезию, вступили снова в пределы Австрийской империи у Одерберга. Перевозку дивизии можно считать увертюрой к масштабной военной интервенции армии Николая I против Венгрии, боровшейся в условиях буржуазной революции 1848 г. за социальные и политические реформы, конституционный строй и суверенитет страны сначала в рамках монархии Габсбургов, а с 19 апреля 1849 г. за независимое государство.

В начале мая 1849 г. австрийское правительство, опасавшееся наступления главной венгерской армии на австрийскую столицу, попросило главнокомандующего действующей российской армии генерал-фельдмаршала Ивана Федоровича Паскевича ускорить проведение военной операции и, в частности, как можно скорее отправить отдельный отряд на поддержку Вены. В ответ на эту просьбу Паскевич отослал по железной дороге пехотную дивизию с артиллерией под командованием генерал-лейтенанта Федора Сергеевича Панютина для оказания оперативной поддержки Вене еще до ввода главных сил русской армии.

В истории европейских железных дорог перевозка дивизии Панютина явилась первой транспортировкой воинских частей, проведенной в рамках международного взаимодействия. В ее осуществлении приняли участие органы власти, управления военных администраций и различные железнодорожные компании трех союзных держав: Российской империи, Прусского королевства и Австрийской империи. В военной истории Российской империи эта перевозка явилась первым опытом переправки российских войск по железной дороге к театру военных действий<sup>1</sup>.

Войска Панютина проехали поездом около 350 км. и остановились в Унгариш-Градише (Моравия). Дивизия дождалась обоза и после этой неожиданной передышки, примерно через две недели, пешим порядком двинулась по направлению к Венгрии. Она перешла венгерскую границу у с. Унгариш-Брод и двумя колоннами направилась через Тырнау в сторону Пресбурга, куда вступила 3 и 4 июня. Дивизия Панютина была единственной воинской частью русской армии, которая провела всю летнюю кампанию в составе австрийской армии, попав по распределению под командование ее главнокомандующего фельдцейхмейстера Юлиуса фон Гайнау (Хайнау). Только после капитуляции главной венгерской армии 13 августа

<sup>1</sup> Анненков М. Военная служба железных дорог // Военный сборник. 1876. № 3. С. 115–116; Керсновский А.А. История русской армии: в 4 т. Т. 2. От взятия Парижа до покорения Средней Азии 1814–1881 гг. Белград, 1934. С. 80; Köster B. Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859. München, 1999. S. 133–134.



Оригинальную карту к публикации подготовил Б. Надь

1849 г. под Вилагошем она вернулась в состав 3-го армейского корпуса у с. Шиманд. Дивизия покинула Венгрию по маршруту Дебрецен – Кашау – Бартфельд и затем через Дуклу – Тарнов – Краков вернулась в пределы Российской империи — в Королевство Польское.

Фельдмаршал Паскевич отправил дивизию самым современным и быстроходным по тому времени способом передвижения, чтобы оказать как можно более скорую поддержку венскому двору перед лицом предполагаемого наступления венгерской армии. В этой связи возникает ряд вопросов. Если Паскевич спешил, почему эта дивизия добралась только до Унгарш-Градиша в Моравии? Было ли это конечным пунктом назначения, как утверждает в венгерской исторической литературе? Когда началась перевозка войск? При каких обстоятельствах и по чьему приказу русские войска были остановлены в Моравии? Почему они провели там около двух недель (разные части от 10 до 14 дней), будучи посланными в целях оказания срочной поддержки австрийской армии? Явилась ли приостановка продвижения дивизии причиной некоей напряженности в отношениях между союзниками?

На все эти вопросы можно ответить, опираясь — кроме опубликованных источников личного происхождения (воспоминаний, дневников, писем участников событий) — на официальные, причем ранее доступные не всем исследователям, архивные документы — как русские, так и австрийские<sup>2</sup>.

Переговоры относительно российской военной поддержки австрийской армии, сражающейся в Венгрии, активизировались в конце марта — апреле 1849 г. Австрийская императорская армия терпела в это время одно поражение за другим от венгерских сил революционной армии гонведов (*honvéd* — защитник Отечества). Положение Австрии становилось все более опасным.

Николай I уже в начале апреля поставил два неперемных условия относительно ввода войск в пределы Австрийской империи:

«1) что корпуса, призванные переступить границу, будут достаточно многочисленны для того, чтобы самостоятельно выполнить поставленную перед ними задачу.

2) что эти корпуса не будут присоединены к австрийским войскам»<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Подробнее см.: *Rosonczy I. Válaszra váró kérdések frissen feltárt források tükrében // Rosonczy I. Orosz fegyverekkel Ferenc Józsefért. Tanulmányok I. Miklós 1849-es magyarországi beavatkozásáról.* Budapest, 2016. P. 113–123. Ср.: *Roberts I.W. Nicholas I and the Russian Intervention in Hungary.* London, 1991. Автор, использовавший материалы австрийских и западноевропейских архивов, а также многие опубликованные русские источники, не имел доступа к документам из российских архивов.

<sup>3</sup> Проект депеши К.В. Нессельроде к гр. П.И. Мадему, 25 III (6 IV) 1849, Санкт-Петербург. Цит. по: *Andics E. A Habsburgok és Romanovok szövetsége. Az 1849. évi magyarországi cári intervenció diplomáciai előtörténete.* Budapest, 1961. 339–340. old. (текст депеши на французском языке опубликован); перевод на русский язык см.: *Авербух Р.А. Николай I и европейская реакция 1848–49 гг.* // Красный архив. 1931. № 47/48. С. 33–34.

Причины столь строгих условий понятны. У Николая I сложилось невысокое мнение об австрийской армии, непрерывно терпевшей поражения от «венгерских мятежников». «Ежели сами сладить не могут и хотят нашей помощи, то предоставь они мне судить, как эту помощь подать. Наше вмешательство должно быть решительное, все ниспровергающее, а не частное», — инструктировал он в своем письме Паскевича<sup>4</sup>. Тот был одного мнения с царем. «Неудачный оборот дел в Трансильвании показывает, сколь мало можно надеяться на австрийские войска, и сколь опасно поддерживать их небольшими отрядами (так в источнике. — *И. Р.*)», — писал он 30 марта военному министру, князю Александру Ивановичу Чернышеву<sup>5</sup>.

Очевидно, что когда Паскевич отправил из Кракова по железной дороге одну дивизию в сторону Вены, он сделал это вопреки как неоднократно выраженной воле царя, так и своему твердому убеждению. Действия отдельным, небольшим отрядом не входили в его намерения и, по оценке его биографа, «противоречили всем основным его правилам ведения войны»<sup>6</sup>. Почему же он решил действовать именно так?

25 апреля Николай I принял решение об оказании военной помощи австрийскому императору путем ввода войск не только в Галицию, но и в пределы Венгрии. В соответствии с его разрешением и по приказу генерал-фельдмаршала Паскевича, 3-й и 4-й пехотные корпуса, которые были сосредоточены вблизи галицийской границы Австрийской империи, двинулись к границе и 5 мая вступили в Краков.

Начавшееся в конце апреля отступление австрийской армии вызвало настоящее смятение в Вене. Фельдцейхмейстер барон Людвиг фон Вельден, главнокомандующий императорской армией в Венгрии (предшественник Гайнау), оставив гарнизон в Будайском замке, вынужденно отступил из венгерской столицы в период с 20 по 24 апреля и поспешно ретировался по правому берегу Дуная до Пресбурга. В Вене исходили из того, что венгерская гонведная армия будет преследовать и морально, и физически расстроенную армию Вельдена, вследствие чего театр военных действий переместится ближе к столице империи. Со всей остротой встал вопрос, будет ли эта армия в состоянии защищать Вену от возможного нападения венгерских вооруженных сил?

Полковник Генерального штаба австрийской армии Эдуард фон Шобельн приехал в Варшаву 30 апреля и, исполненный чувства отчаяния, рассказал Паскевичу, что австрийская императорская армия находится в

<sup>4</sup> Николай I — Паскевичу, 8 (20) IV 1849, Москва // *Щербатов А.П.* Генерал-фельдмаршал князь Паскевич. Его жизнь и деятельность. 1848–1849. СПб., 1899. Т. 6. С. 281–282.

<sup>5</sup> Паскевич — Чернышеву, 18 (30) III 1849, Варшава // Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 1. Канцелярия военного министра. Оп. 1. Д. 18485. Первоначальные соображения о содействии Австрии, об отправлении дивизии. Л. 162–163.

<sup>6</sup> *Щербатов А.П.* Генерал-фельдмаршал князь Паскевич. С. 64.

полном расстройстве. По его предположению, венгерские силы могли вторгнуться в Моравию через Гединг, кроме того, венгры могли поднять мятеж и в Богемии<sup>7</sup>.

2 мая австрийский министр-президент и министр иностранных дел князь Феликс Шварценберг командировал генерал-лейтенанта графа Бернхарда Кабогу, начальника инженерного корпуса австрийской императорской армии, в Варшаву к Паскевичу со срочной просьбой<sup>8</sup>, которую он повторил и в своей депеше от 4 мая. Кабога поблагодарил за отправление двух корпусов в Галицию, но при этом заметил, что русские силы, концентрирующиеся вблизи перевала Карпатских гор в районе Дуклы, находятся все еще слишком далеко от армии Вельдена. Было сказано, что «Вена в опасности: если австрийская армия потерпела бы поражение и принуждена была бы отступить, столица Австрии могла бы попасть в руки мятежников». Появление одного русского отряда в Моравии удержало бы венгерские силы от нападения на Вельдена. Понадобилась бы немедленная присылка вспомогательного отряда, и со стороны австрийцев была принята подготовка к перевозке 25 тыс. солдат по железной дороге<sup>9</sup>.

Согласно рассказам очевидцев, на которые ссылается биограф Паскевича Александр Петрович Щербатов, граф Кабога, «прося фельдмаршала согласиться на просьбу Шварценберга и повторяя содержание письма его, став на колени, поцеловал руку князя Варшавского, со слезами умоляя его “спасти Австрию”; “каждый день, каждый час”, говорил он, “дорог”»<sup>10</sup>.

Беспокойство австрийцев разделял русский генерал Федор Федорович Берг, посланный в Вену для ведения переговоров о координации военных действий австрийских и русских союзников<sup>11</sup>. «Несмотря на готовность содействовать интересам Австрии, помощь эта не могла быть оказана так скоро, как это требовали: нравственное расстройство австрийской армии и другие политические обстоятельства, почему австрийское министерство умоляло отправить по железной дороге в Вену хотя одну русскую дивизию, которая, по выражению 1-го министра князя Шварценберга, необходима была для спасения древней столицы Австрии», — так представляет неожиданно создавшееся опасное положение дел военно-походный журнал дивизии Панютина<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Докладная записка Паскевича Николаю I на основе рассказа Шобелна, 19 IV (1 V) 1849, Варшава // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18354. Л. 90–94.

<sup>8</sup> *Andics E. A Habsburgok és Romanovok szövetsége.* 375–376. old.

<sup>9</sup> *Ibid.* 380–382. old.

<sup>10</sup> *Щербатов А. П. Генерал-фельдмаршал князь Паскевич.* С. 64.

<sup>11</sup> Берг — Паскевичу, 19 IV (3 V) 1849, Вена; Шварценберг — Паскевичу, 3 V 1849, Вена // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18354. Л. 98–105.

<sup>12</sup> Военно-походный журнал дивизии. Введение // РГВИА. Ф. 846. Военно-ученый архив. Оп. 16. Венгерская кампания 1849 г. Д. 5360. Журнал военных действий 3-го пехотного корпуса в кампании против венгерских мятежников в 1849 году и Военно-походный журнал сводной пехотной дивизии, состоящей в командовании генерал-адъютанта Панютина.

Наконец, 6 мая поздно вечером, после долгих раздумий, Паскевич принял решение об отправке вспомогательного отряда в Вену по железной дороге, хотя численность отряда составляла лишь немного больше половины той, которую хотели бы видеть австрийцы<sup>13</sup>. В тот же день Паскевич повелел генералу Бергу озаботиться обеспечением этих войск всем необходимым и в случае, если бы Вена была взята до прибытия войск, «распорядиться выгоднейшим их направлением». А если бы австрийская армия отступила в Моравию, войска Панютин должны были возвратиться к главным русским силам, «и буде можно, то по железной дороге через Краков»<sup>14</sup>.

Паскевич уведомил царя о своем решении рано утром следующего дня: «Я получил от ген. Берха и через графа Бернарда Кабога депешу князя Шварценберга, в которой умоляет о скорой помощи по железной дороге, хоть 20/т человек. Вот уже 3 дни, что я нахожусь в самом жестоком положении, в котором только может быть человек, облеченный Вашей доверенностью. Австрийская империя близка к падению, если Вена будет взята (...). Ваше Величество хотите их спасти. Итак, я решился отправить одну пехотную дивизию с ее артиллерией по железной дороге до самой Вены и оттуда к армии Вельдена; — Если это подкрепление и не спасет Вены, то, по крайней мере, все возможное было сделано — но весьма быть может, что появление ваших войск отвратит разрушение всей Австрийской монархии. Результат слишком велик, чтобы не употребить всего возможного для достижения сей цели. Если Вена взята, она дивизия всегда успеет возвратиться»<sup>15</sup>.

Паскевич составил отряд из тех войск 3-го пехотного корпуса, которые находились ближе других к Кракову. В его состав вошли три полка из 9-й пехотной дивизии: 18-й (Севский) пехотный полк, 17-й (Брянский) и 18-й (Орловский, фельдмаршала князя Варшавского графа Паскевича Эриванского) егерские полки; из 8-ой пехотной дивизии 15-й (Черниговский, фельдмаршала Дибича Забалканского) пехотный полк и 9-я артиллерийская бригада. Из 9-й дивизии, командиром которой был генерал-лейтенант Антон Григорьевич Лисецкий, в состав отряда вошли три полка и артиллерийская бригада; из 8-й дивизии, командиром которой был Панютин, только

<sup>13</sup> Кабога — Шварценбергу, Кабога — Кордону (второе донесение Кордону), 6 мая 1849. Варшава // Österreichisches Staatsarchiv, Wien (далее — ÖStA). Haus-, Hof- und Staatsarchiv (далее — HHStA). Politisches Archiv (далее — PA). X/Russland, Russische Intervention in Ungarn 1849. Kt. 29. Fol. 23-25.

<sup>14</sup> Паскевич — Бергу, 24 IV (6 V) 1849, Варшава. Выписка П.К. Менькова из распоряжения № 998 // РГВИА. Ф. 167. Меньков П.К. Оп. 1. Д. 6. Документы собранные Меньковым по истории венгерской войны. Pièces justificatives (далее — Pièces justificatives). Л. 129; О распоряжении Паскевича № 998 от 6 V 1849 см.: Берг — Паскевичу 27 IV (9 V) 1849, Вена // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18361. Письма генерал-адъютанта Берга из Вены. Л. 34-36.

<sup>15</sup> Паскевич — Николаю I, 25 IV (7 V) 1849, Варшава // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18354. Первоначальные соображения о содействии Австрии, об отправлении сводной дивизии. Л. 110-111.

один полк. Однако Паскевич назначил командиром этой сводной дивизии генерал-лейтенанта Панютина «в том внимании, что генерал-лейтенант Ли-сецкий имеет менее военной опытности и не знает иностранных языков»<sup>16</sup>.

Согласно намерению Паскевича, нашедшему отражение в военно-походном журнале,

«1/ Отправление генерала Панютина имеет целью спасение Вены, и войска должны быть направлены непременно в Вену, и составлять не иначе, как резерв главной австрийской армии; а не какое-либо другое назначение.

2/ Можно из Вены быть двинуты вперед к Пресбургу; но все не иначе, как в виде резерва; ибо не имея с собою ни кавалерии, ни обоз, отряд этот не может маневрировать отдельно, или на фланге»<sup>17</sup>.

Главнейшее назначение этих войск заключалось в том, чтобы «произвести моральное влияние на город Вену, на неприятеля и даже на всю Германию», — сообщил Паскевич военному министру Чернышеву<sup>18</sup>.

Панютин приехал в Краков уже 6 мая, откуда с большей частью своей дивизии продолжал путь к Йорданову<sup>19</sup>. Согласно новому распоряжению, он передал командование отрядом генерал-лейтенанту Григорию Христофоровичу Зассу и вернулся в Краков. Отряд Засса был первым, который вторгнулся в пределы Венгрии: 13 мая у села Спытковице он перешел галицийско-венгерскую границу и разграбил деревню Подвилк в комитате Арва.

Предполагалось, что перевозка дивизии Панютина по железной дороге из Кракова начнется 9 мая и будет продолжаться несколько дней непрерывно<sup>20</sup>. Железнодорожная линия Краков – Мысловиц – Ратыбор – Одерберг – Острау – Гединг – Вена проходила по Прусской Силезии. Прусские власти дали знать, что никаких препятствий для перевозки русских войск по территории королевства не предвидится. Прусское общество железных дорог согласилось эту перевозку производить на тех же условиях, как это делалось с прусскими войсками — за полцены<sup>21</sup>.

7 мая, тотчас после принятия решения об отправлении дивизии, Паскевич уведомил царя как телеграфной депешей, так и письмом. Николай I отреагировал на эту весть с раздражением: «Как уже по телеграфу тебе

<sup>16</sup> Паскевич — Чернышеву, 27 IV (9 V) 1849, Варшава // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18485. Л. 198–200.

<sup>17</sup> Военно-походный журнал дивизии. Введение // РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 5360; О назначении дивизии то же самое повторяется в: Кабога — Шварценбергу, 8 V 1849, Варшава // ÖStA. HHStA. PA. X 29. Fol. 27–30.

<sup>18</sup> Паскевич — Чернышеву, 27 IV (9 V) 1849, Варшава // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18485. Л. 198–200.

<sup>19</sup> Докладная записка Паскевича Николаю I, 19 апреля (1 мая) 1849, Варшава // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18354. Л. 90–94.

<sup>20</sup> Журнал военных действий 3-го пехотного корпуса, 25–28 апреля (7–10 мая) // РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 5360.

<sup>21</sup> Копия отношения королевского комиссариата прусских железных дорог от 30 апреля (уже!) из Бреслау среди документов Ф.Ф. Берга // См.: РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18361. Л. 14; Военно-походный журнал дивизии. Введение // РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 5360.



писал, так и теперь повторяю, крайне жалею об посылке дивизии в Вену; она Вены не спасет, а может пропасть даром, тогда как нужнее чем когда, чтоб были мы сосредоточены, и не иначе действовали как массой, могущей решить дело. Мы теряли Москву, но не погибли, неужели Австрия, столь часто уже терявшая Вену, на сей раз без нея обойтись не может? Тогда как уверена в близком нашем появлении в тылу врага!» Уже менее запальчиво он продолжал: «Но дело прошедшее, я могу ошибаться и слишком верю и уважаю твое мнение, чтоб с тобой спорить или препятствовать действовать по твоему убеждению, ты варшавский герой»<sup>22</sup>.

День 9 мая принес Паскевичу неожиданные неприятности. Перевозка дивизии Панютина из Кракова началась с опозданием на один день — только 10 мая. Но это были еще мелочи! Неприятнее было то, что в этот же день царь написал Паскевичу о том, что не одобряет его решения об отправлении Панютина. Самым же неприятным сюрпризом для Паскевича стало произошедшее 9 мая в Вене. Получив уведомление Паскевича, генерал Берг поспешил к Шварценбергу сообщить ему об отправлении по железной дороге вспомогательного отряда Панютина. Однако австрийский министр-президент принял эту весть не так, как ожидал от него русский генерал. Вот суть ответа Шварценберга: австрийская императорская армия, главная квартира которой находится в Пресбурге, в состоянии защитить Вену, и внутренний порядок в столице может быть обеспечен гарнизоном, численность которого составляла 16 тыс. солдат. Поэтому нет оснований для тревоги. Принимая во внимание все эти обстоятельства, с помощью русского отряда, отправленного по железной дороге, можно было бы произвести желанное действие на неприятеля, если бы он угрожал правому крылу венгерских сил. «Поэтому Гединг в Моравии является удобным пунктом, откуда этот вспомогательный русский корпус мог бы выступить по нужному направлению. Дороги, ведущие оттуда в Венгрию, легко проходимые, и там все средства имеются в распоряжении, чтобы продовольствовать войска и расположить их по квартирам»<sup>23</sup>.

Русский генерал попал в неловкое положение. По требованию австрийского правительства на территории Австрийской империи он должен был немедленно остановить первый русский вспомогательный отряд — вопреки намерению и приказу своего главнокомандующего. В тот же вечер Берг поездом отправил адъютанта в Гединг со следующим «открытым приказанием»: «По минованию крайней необходимости в появлении российских войск в Вене, я нахожусь вынужденным остановить на короткое время 16 батальонов под начальством г. генерал-лейтенанта Панютина в Гединге, на тесных квар-

<sup>22</sup> Николай I — Паскевичу, 27 апреля (9 мая) 1849. Санкт-Петербург. Цит. по: *Щербатов А.П. Генерал-фельдмаршал князь Паскевич*. С. 290 (Варшава сдалась войскам Паскевича 8 сентября 1831 г.).

<sup>23</sup> Шварценберг — Бергу, 9 мая 1849. Вена // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18361. Л. 39–40. Черновик см.: ННStA PA X Karton 28. Fol. 2–3.

тирах. По сему отправляю с этим открытым приказанием адъютанта моего гвардии штабс-ротмистра Сабира и австрийского офицера Генерального штаба для удобнейшего расположения войск и покорно прошу г. генерал-лейтенанта Панютина оставаться лично в Гединг, куда я намерен прибыть завтра, 28 апреля/10 мая для дальнейших объяснений и распоряжений»<sup>24</sup>.

Австрийские министры обсуждали с Бергом вопрос: привести ли русскую дивизию в Вену, направить ли в Пресбург для присоединения к главной австрийской армии или же с пополнением ее необходимой кавалерией отвести на левый фланг австрийских сил, занимающих Тырнау, Леопольдштадт и Серед. На следующий день, 10 мая, рано утром, Берг отправился вместе с Шварценбергом в Пресбург, чтобы договориться о возможном предназначении дивизии с главнокомандующим императорской армии Вельденом<sup>25</sup>. Хотя решения и не были приняты, стороны пришли к согласию, что в настоящее время для спасения Вены не было надобности в русских войсках<sup>26</sup>. Вечером того же дня Берг сел на поезд и поехал навстречу Панютину в Гединг. Однако узнав, что русские войска не доехали до Гединга, он продолжил путь тоже в Градиш.

Неожиданный оборот дел удивил Панютина. Приказание генерала Берга совершенно противоречило воле русского главнокомандующего, выраженной неоднократно в приказах, «но, несмотря на это, надо было остановиться в Градише; ибо не говоря о неимении дальнейших средств к перевозке, Панютин полагал, что через несколько дней это дело может разъясниться, и при миновании опасности для г. Вены остановка в нескольких днях не будет иметь вредного влияния на общий ход дел»<sup>27</sup>. И Панютин, и его офицеры и солдаты надеялись на то, что после короткого отдыха они отправятся дальше, в столицу Австрийской империи. Полковник Константин Романович Семякин<sup>28</sup>, командир Брянского егерского полка, в письме к жене 23 мая все еще обещал сыновьям привезти подарки из Вены<sup>29</sup>.

На самом деле, 9 мая Шварценберг уже знал, что главные силы венгерской армии не наступают на Вену, а вернулись к венгерской столице, чтобы взять штурмом Будапештский замок<sup>30</sup>. Вена с облегчением вздохнула.

<sup>24</sup> Открытое приказание // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18361. Л. 41.

<sup>25</sup> Берг — Паскевичу, 27 IV (9 V) 1849, Вена // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18361. Л. 34–36; Паскевич — Бергу, 1 (13) V 1849, Варшава // там же. Д. 18354. Л. 129–132.

<sup>26</sup> Pièces justificatives // РГВИА. Ф. 167. Оп. 1. Д. 6. Л. 130.

<sup>27</sup> Военно-походный журнал дивизии // РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 5360.

<sup>28</sup> Письма К.Р. Семякина к жене в переводе на венгерский язык // См.: Hadaink vonulnak. K.R. Szemjakin orosz ezredes magyarországi levelei 1849-ből / Az iratokat gyűjtötte, fordította, a bevezető tanulmányt és a jegyzeteket írta I. Rosonczy. Budapest, 2014.

<sup>29</sup> Семякин — жене. 11 (23 V) 1849, Градиш // РГВИА. Ф. 172. Семякин К.Р. 1836–1867. Оп. 1. Д. 3. Л. 89–90.

<sup>30</sup> Решение об осаде Буды было принято 29 апреля. Причины и поводы для него относятся к числу наиболее спорных вопросов истории этой войны // См.: Hertmann R. Egy «végzetes» döntés születése. Magyar haditervek Gödöllőtől Komáromig 1849. április 7–29 // Századok. 1999. 2. sz. 253–312. old.

Паскевич, напомним, отослал отдельный вспомогательный отряд по железной дороге к Вене по настоятельной просьбе, даже мольбе австрийского правительства. Следует, однако, обратить внимание на очевидное противоречие. Во всех найденных нами русских официальных документах конечным пунктом назначения называется австрийская столица. В воспоминаниях, дневниках, письмах офицеров дивизии в качестве цели поездки также указывается Вена. Так, например, полковник Семякин писал жене, что он отправил с краковской станции первыми «три батальона Эриванского полка, они ночуют в Одерберге, что на границе Пруссии и Австрии, (...) завтра, садясь на другие вагоны, едут в Вену. (...) В Вене нас ждут с нетерпением»<sup>31</sup>. «Полагаю, что около двух часов пополудни отправлюсь далее в Вену или к Вене, где остановят», — информировал он жену 12 мая уже из Одерберга<sup>32</sup>. Квартирмейстер 18-го (Орловского) егерского полка поручик Владислав Томашевич, по происхождению поляк, писал в дневнике 10 мая об отправлении своего полка в Вену<sup>33</sup>. «Все мы надеялись, что приедем прямо в Вену; поэтому очень изумились, когда, вследствие измененного плана военных действий, мы оставили железную дорогу близ моравского города Градиша», — вспоминал позднее Богуслав Лугинский, офицер 3-го батальона Брянского егерского полка<sup>34</sup>.

Австрийцы всегда называли пунктом назначения вспомогательного отряда, отправленного по железной дороге, города в Моравии — Гединг или Унгарिश-Градиш. Например, 11 мая австрийский генерал-лейтенант Игнац Легедич, военный комендант Кракова, доносил военному министру, барону Францу Кордону: «Я не один раз сообщал генералу Панютину и начальнику Генерального штаба, что по распоряжению моего военного министерства русские войска доедут только до Гединга, (...) господа повторяли, что, по данным им приказаниям, они едут в Вену»<sup>35</sup>.

Конечно, из Моравии можно было бы продолжать путь в случае нападения венгров на Вену. Но опасность миновала. Австрийское правительство не хотело, чтобы русские войска маршировали по улицам столицы. Австрийский союзник, убеждая русского генерала Берга в невозможности принятия российских войск в Вене, даже сообщил ему, что в столице нет свободных мест в казармах<sup>36</sup>.

<sup>31</sup> Семякин — жене, 28 IV (10 V) 1849, два часа после обеда, Краков // РГВИА. Ф. 172. Оп. 1 Д. 3. Л. 278.

<sup>32</sup> Семякин — жене, 30 IV (12 V) 1849, утро, Одерберг // РГВИА. Ф. 172. Оп. 1 Д. 3. Л. 279–280.

<sup>33</sup> *Tomaszewicz W. Dziennik oficera rosyjskiego z kampanii węgierskiej 1849 roku /* Опрас. Т. Epsztein. Warszawa, 2010. S. 42, 44–45.

<sup>34</sup> *Лугинский Б. Воспоминания о походе в Венгрию в 1849 году. Записки пехотинца // Москвитянин. 1855. № 8. С. 89.*

<sup>35</sup> Легедич — Кордону, 11 V 1849, 9 часов утром, Краков // ÖStA. Kriegsarchiv (далее — КА). Alte Feldakten (далее — АФА). Hauptarmee unter Welden. Kt. 1832. 1849–5–305.

<sup>36</sup> Берг — Паскевичу. 3 (15) V 1849, Вена // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18361. Л. 59–60.

В это время австрийцы рассчитывали на то, что в случае наступления венгерских сил на запад вспомогательный русский отряд мог бы угрожать венграм на их правом крыле со стороны Моравии. Однако, по настоятельной просьбе отчаявшихся австрийцев о быстрой помощи, Паскевич послал отряд прямо и непосредственно в Вену, на место, наиболее угрожаемое для нападения неприятеля. Русский генерал-фельдмаршал мыслил логически, к тому же только лишь важность предназначения отряда — намерение спасти древнюю австрийскую столицу — могла бы впоследствии доказать правильность решения, принятого без одобрения царя.

Приостановка продвижения дивизии Панютина взбесила Паскевича<sup>37</sup>. Если бы он предвидел такой оборот дела, он не отправил бы дивизию без кавалерии и обоза, снабдив продовольствием только на несколько дней. Фельдмаршал излил свой гнев на Берга: «На меру сию я решился потому, что она была единая, какую я мог своевременно способствовать крайнему положению Австрии. Но посылая войска сии, я отстранял от них по возможности все опасности. (...) Вы же останавливаете их в Гединге, где они не столь безопасны, ибо Гединг почти в 80 верстах от главных сил австрийской армии. Причина, что там им легче доставить лошадей, маловажна.

Конечно Вашему высокопревосходительству против воли австрийских властей нельзя было привести отряд генерала Панютина к Вене и присоединить к армии генерала Вельдена, но жаль, что Вы не объяснили им, что лучше иметь сей отряд без запряженного обоза в самой Вене или при 40/т армии (т.е. при австрийской главной армии. — *И. Р.*), чем в Гединге», — писал он Бергу 13 мая<sup>38</sup>.

Николай I опасался за судьбу дивизии, задержанной в Моравии. Паскевич послал царю копию своего предписания генералу Бергу от 13 мая. «Все это предвидел, и не удивляюсь этому, повторяю мое крайнее сожаление об посылке дивизии, которой потери опасюсь очень», — написал царь карандашом на этой копии<sup>39</sup>.

Юный австрийский император Франц Иосиф приехал в Варшаву 21 мая. Решение о дальнейшем назначении дивизии Панютина было принято на варшавских переговорах двух императоров. Только после этого войска Панютина пешим порядком продолжили путь по направлению Венгрии,

<sup>37</sup> Согласно монографии И. Ореуса и биографическому исследованию Щербатова, Паскевич остановил дивизию в Моравии // См.: *Ореус И.* Описание Венгерской войны 1849 года с приложением 14-ти карт и планов. СПб., 1880. С. 109; *Щербатов А.П.* Генерал-фельдмаршал князь Паскевич. С. 70. Меньков правильно оценил намерения австрийского союзника // См.: [*Меньков П.К.*] Описание военных действий российских войск против венгерских мятежников в 1849-м году. СПб., 1851. С. 13-14.

<sup>38</sup> Паскевич — Бергу. 1 (13) V 1849, Варшава // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18354. Л. 129-132.

<sup>39</sup> Паскевич — Николаю I. 2 (14) V 1849, Варшава. Приложение к докладной записке Паскевича // РГВИА. Ф. 1. Оп. 1. Д. 18354. Л. 126-128. Помета Николая I от 4 (16) V 1849, Динабург.

от венгерской границы под прикрытием частей австрийской кавалерии. На высшем уровне, между двумя императорами, не возникло напряженности, однако между главнокомандующими союзных армий во время всего похода нередко были недоразумения по разным вопросам, связанным с военными действиями. Со стороны как русских современников, так и военных историков главнокомандующий российских войск часто критиковался за его излишнюю осторожность и медлительность. Среди причин такого поведения, видимо, не последнее место занимали неприятные последствия направления к Вене дивизии Панютина.

\* \* \*

Первые железные дороги стали строиться в Европе в 1830-е годы, однако начало их применения в военных целях относится к более позднему периоду. Первые значительные военные перевозки произведены были как раз в 1848–1849 гг. Они доказали важность и значимость нового средства передвижения для военного командования. Первой такой перевозкой считается перемещение 13 батальонов, 18 эскадронов, 4 артиллерийских батарей и 4 понтонных парков в октябре 1848 г. в пределах Австрийской империи — из Моравии к мятежной Вене<sup>40</sup>. Второй можно считать транспортировку дивизии Панютина (16 батальонов и 4 артиллерийских батарей). Осуществленная при международном взаимодействии, в этом смысле она, как мы уже подчеркнули, может считаться первой<sup>41</sup>.

Необходимо добавить, что железнодорожная сеть помимо транспортировки дивизии способствовала установлению такой связи между Веной и Варшавой и настолько быстрому обмену информацией, которые до тех пор не были возможны. Понятно, что Николай I провел в Варшаве почти все лето 1849 г.

Какой была та железнодорожная сеть, по которой дивизия Панютина была доставлена из Кракова до Унгариш-Градиша? Частное железнодорожное предприятие Соломона Майера фон Ротшильда, «Kaiser Ferdinands Nordbahn», построило линию, идущую на север, по направлению к Пруссии. Участок между Веной и австрийской пограничной станцией Одерберг был готов в мае 1847 г.<sup>42</sup> В Прусской Силезии акционерная компания «Oberschlesische Eisenbahn Aktiengesellschaft» соорудила линию Бреслау – Козел – Мисловиц, которая была готова к 1846 г. Компания «Oberschlesische Wilhelmsbahn» под покровительством князя Вильгельма (будущего германского императора Вильгельма I) установила железнодорожную связь между Козелом и Одербергом. Строительство последнего короткого участка

<sup>40</sup> А. Хорн ничего не пишет о перевозке русской дивизии // См.: *Horn A. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien, 1971 S. 20 (Die Bahnen Österreich-Ungarns. 2).* Ср.: *Köster B. Militär und Eisenbahn. S. 127.*

<sup>41</sup> *Köster B. Militär und Eisenbahn. S. 133–134.*

<sup>42</sup> *Horn A. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. S. 20.*

было завершено в сентябре 1848 г. Краковская боковая линия, ведущая до станции Мысловиц, была построена вышеупомянутой компанией «Ober-schlesische Eisenbahn». Первый поезд отправился из Кракова по этой линии в октябре 1847 г.<sup>43</sup>

Следует также напомнить о второй железнодорожной линии в Российской империи — от Варшавы до австрийской границы. Ее последний участок был открыт в апреле 1848 г.<sup>44</sup> Массовая перевозка солдат здесь не производилась, однако роль ветки в венгерском походе была значительной. По ней возили продовольственные запасы, разного рода вооружение и боеприпасы, почту. В вагонах ездили курьеры, штабные офицеры, командиры разных частей, перевозили больных и т.д. 21 мая молодой австрийский император Франц Иосиф приехал по этой линии в Варшаву, чтобы обсудить детали вступления русской армии в пределы своей империи и, конечно, лично поблагодарить Николая I за военную поддержку. Царь с сыном, великим князем Константином и главнокомандующим, генерал-фельдмаршалом Паскевичем тоже поездом прибыл в Краков 14 июня.

\* \* \*

В Кракове подготовка к перевозке дивизии Панютинина, при всей ее тщательности, затянулась. Первый поезд ушел из Кракова с опозданием на один день: не 9-го, как планировалось, а только 10 мая<sup>45</sup>. При поспешной отправке солдаты имели в своих ранцах провиант только на четыре дня, и в вагоны было погружено на столько же дней фуража и провианта. Панютину выписали 20 тыс. руб. на случай, если австрийцы не смогут обеспечить офицерам достаточное довольствие. Сверх этого на каждый день поездки по железной дороге штабные офицеры получили один серебряный рубль, старшие офицеры пятьдесят серебряных копеек, а нижние чины десять серебряных копеек<sup>46</sup>.

И в Пруссии, и в Моравии во время перевозки дивизии соблюдались строгие меры предосторожности: разъезды наблюдали за линиями желез-

<sup>43</sup> *Koziarski S.M.* Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918. Opole, 1993. S. 11–15 (Польский автор тоже не упоминает перевозку русской военной части в 1849 г.).

<sup>44</sup> *Ibid.* S. 95–100.

<sup>45</sup> В русской литературе датой отправления дивизии называется 9 мая // См.: [Меньков П.К.] Описание. С. 13; *Ореус И.* Описание Венгерской войны 1849 года. С. 109. Робертс опирался на русскую литературу, поэтому и дата у него тоже приводится неправильная (*Roberts I.W.* Nicholas I. P. 110). Согласно Б. Кестеру и изученным нами документам, точной датой является 10 мая // См.: Военно-походный журнал дивизии. Введение // РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 5360; Легедич — Кордону, 11 V 1849, 9 часов утра, Краков // ÖstA. KA. AFA. Hauptarmee unter Welden. Kt. 1832. 1849–5–305; Семякин — жене, 28 IV (10 V) 1849, 2 часа после обеда, Краков // РГВИА. Ф. 172. Оп. 1. Д. 3. Л. 278; *Tomaszewicz W.* Dziennik. S. 42.

<sup>46</sup> *Щербатов А.П.* Генерал-фельдмаршал князь Паскевич. С. 66; *Затлер Ф.* Записки о продовольствии войск в военное время: в 4 т. СПб., 1860–1865. Т. 1. С. 163.

ных дорог, на станциях были поставлены караулы<sup>47</sup>. Все пассажиры, приехавшие в Краков, были подвергнуты контролю; если вдруг обнаруживалось подозрительное лицо, его арестовывали<sup>48</sup>.

«Во время переезда солдаты (...) размещены были в открытых вагонах, и как в этих вагонах скамьи расположены были параллельно, то солдаты казались построенными повзводно, что во время езды представляло несравненный вид», — вспоминал об этом путешествии офицер Лугинский<sup>49</sup>.

Много народу собралось по обеим сторонам железной дороги: «Как в Пруссии, так особенно в Моравии стояли шпалерами толпы в живописных костюмах» и приветствовали русских криками «Виват Руссы!»», — вспоминал командир 6-й роты 18-го пехотного полка А. Алексеенко<sup>50</sup>. «Часть австрийцев, большая, в восторге, а есть и лица, которым не нравится», — такую картину изобразил Семякин<sup>51</sup>.

Войска Панютина были перевезены в прусских и русских вагонах до Одерберга, там после отдыха они пересели в австрийские вагоны и отправившись далее, до Унгариш-Градиша. «Курьеры, поезда по дороге идут неумолкаемо и непрерывно, так что трудно представить эту суетню и деятельность», — писал Семякин жене<sup>52</sup>. Как читаем в другом источнике, движение было бешеным, хаос огромным. Один нестроевой солдат из Брянского полка был задавлен насмерть<sup>53</sup>. Наверное, он стал первой человеческой жертвой венгерского похода.

По расчетам военного историка М. Анненкова (хотя его данные не всегда правильны), перевозка по железной дороге была быстрее обыкновенного походного марша приблизительно в три раза<sup>54</sup>. Но кроме выигрыша во времени такая перевозка имела и другое важное преимущество. Если при походе, в зависимости от обстоятельств — погоды, качества дорог, от болезней, состояния квартир и т.д., войска теряли 3–6 % своего личного состава, то перевозки по железной дороге сводили потери к нулю<sup>55</sup>.

Передвижение всей дивизии совершено было в шесть дней. 16 мая австрийский полковник Майерн доносил из Острау военному министерству в

<sup>47</sup> Семякин — жене, 30 IV (12 V), утро, 1849, Одерберг // РГВИА. Ф. 172. Оп. 1 Д. 3. Л. 279–280; см. протокол № 61 заседания совета министров от 2 V 1849: Die Protokolle des österreichischen Ministerrates 1848–1867. Abteilung II. Das Ministerium Schwarzenberg. / Bearb. und eingeleitet von T. Kletečka. Wien, 2002. Bd. 1. S. 270.

<sup>48</sup> Tomaszewicz W. Dziennik. S. 43–44.

<sup>49</sup> Лугинский Б. Воспоминания. С. 89.

<sup>50</sup> Алексеенко А. Воспоминания старого служки // Русский архив. 1890. № 10. С. 162.

<sup>51</sup> Семякин — жене, 30 IV (12 V) 1849, утро, Одерберг // РГВИА. Ф. 172. Оп. 1 Д. 3. Л. 279–280.

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Мокринский Г. История 113-го пехотного Старорусского полка 1796–1896 гг. СПб., 1900. С. 368.

<sup>54</sup> Анненков М. Военная служба железных дорог. С. 116.

<sup>55</sup> Там же.

Вену, что в период между 10 и 15 мая были перевезены из Кракова до Градиша 189 офицеров, 13 749 нижних чинов, т.е. 13 938 человек, 977 лошадей, 48 орудий, 167 зарядных ящиков и повозок, 88 голов рогатого скота<sup>56</sup>.

15 мая, когда последние части дивизии сели на поезд, обоз был отправлен форсированным маршем через Галицию под прикрытием двух русских гусарских эскадронов и одной сотни казаков. 18 мая он добрался до станции австрийской железной дороги Острау в Моравии. Обозы были погружены в вагоны, а кавалерийские части вернулись к своим<sup>57</sup>.

Передвижение русской дивизии было хорошо организовано. Как уже отмечалось, именно эта перевозка впервые доказала важность использования нового по тому времени средства транспорта для передвижения войск и возможность осуществления такой транспортировки при международном взаимодействии<sup>58</sup>.

Но возникает и другой вопрос: достигли ли российское и австрийское командования своих целей этой поспешностью? Правда, что дивизия весьма скоро добралась до Унгариш-Градиша, однако там она была задержана на две недели и только потом продолжила путь в Венгрию пешим ходом с большими обходами. Время было, таким образом, потеряно. Дивизия так и не добралась до Вены, куда ее направил Паскевич. Ее скорое прибытие в Моравию не отвечало первоначальным намерениям австрийцев: не могли воспользоваться ею, поскольку русское командование на это пока не дало согласия. Однако несколько позднее, в ходе летнего похода против венгерской армии, дивизия Панютина, находясь под командованием австрийского главнокомандующего Гайнау, оказала войскам Вены значительную поддержку, сыграв важную роль в их победоносных сражениях. Несомненным можно считать успех этой перевозки как события из истории европейских железных дорог, их использования в военных целях.

*Перевод на русский язык автора,  
под редакцией А.С. Стыкалина*

<sup>56</sup> *Köster B. Militär und Eisenbahn. S. 137–138.* Данные Анненкова о численности перевезенных войск неправильные. Например, он пишет о перевозке кавалерии, однако передвижение кавалерии не совершилось // См.: *Анненков М. Военная служба железных дорог. С. 116.* (Только артиллерийские лошади и лошади офицеров были перевезены.) Робертс цитирует неправильные данные Анненкова. Ср.: *Roberts I. W. Nicholas I. P. 110.* Анненков не указывает свои источники.

<sup>57</sup> Журнал военных действий 3-го пехотного корпуса, 3 (15) V 1849 // РГВИА. Ф. 846. Оп. 16. Д. 5360; *Мокринский Г. История. СПб., 1900. С. 127–128.*

<sup>58</sup> *Köster B. Militär und Eisenbahn. S. 139.*



Приложение**Список  
исторических географических названий**

Бартфельд — ныне Бардейов, Словакия (по-венгерски Бартфа)  
 Бреслау — ныне Вроцлав, Польша  
 Вилагош — ныне Шириа, Румыния  
 Гединг — ныне Годонин, Чешская Республика  
 Динабург — ныне Даугавпилс, Латвия  
 Йорданов — ныне Йорданув, Польша  
 Кашау — ныне Кошице, Словакия (по-венгерски Кашша)  
 Леопольдштадт — ныне Леопольдов, Словакия (по-венгерски Липотвар)  
 Мисловиц — ныне Мысловице, Польша  
 Одерберг — ныне Богумин, Чешская Республика  
 Острау — ныне Острава, Чешская Республика  
 Пресбург — ныне Братислава, Словакия (по-венгерски Пожонь)  
 Ратыбор — ныне Рацибуж, Польша  
 Серед — ныне Середь, Словакия  
 Тарнов — ныне Тарнув, Польша  
 Тырнау — ныне Трнава, Словакия (по-венгерски Надьсомбат)  
 Унгариш-Брод — ныне Угерски Брод, Чешская Республика  
 Унгариш-Градиш — ныне Угерске Градиште, Чешская Республика

Литература

1. *Andics E.* A Habsburgok és Romanovok szövetsége. Az 1849. évi magyarországi cári intervenció diplomáciai előtörténete. Budapest: Akadémiai Kiadó, 1961.
2. Die Protokolle des österreichischen Ministerrates 1848–1867. Abteilung II. Das Ministerium Schwarzenberg / Hrsg. von T. Kletečka. Bd. 1. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2002.
3. Hadaink vonulnak. K.R. Szemjakin orosz ezredes magyarországi levelei 1849-ből / Az iratokat gyűjtötte, fordította, a bevezető tanulmányt és a jegyzeteket írta I. Rosonczy. Budapest: Argumentum Kiadó, 2014.
4. *Hermann R.* Egy «végzetes» döntés születése. Magyar haditervek Gödöllőtől Komáromig 1849. április 7–29 // Századok. 1999. 2. sz. 253–312. old.
5. *Horn A.* Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien: Bohmann Vlg., 1971 (Die Bahnen Österreich-Ungarns. 2).
6. *Koziarski S.M.* Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918. Opole: Państwowy Instytut Nauk, Instytut Śląski, 1993.
7. *Köster B.* Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859. München: De Gruyter, 1999.

8. Roberts I.W. *Nicholas I and the Russian Intervention in Hungary*. London: Palgrave Macmillan, 1991.
9. Rosonczy I. *Orosz fegyverekkel Ferenc Józsefért. Tanulmányok I. Miklós 1849-es magyarországi beavatkozásáról*. Budapest: Magyar Napló Kiadó, 2016.
10. Tomaszewicz W. *Dziennik oficera rosyjskiego z kampanii węgierskiej 1849 roku / Oprac. T. Epsztajn*. Warszawa: Cursor, 2010.

### **References**

1. Andics, E., 1961. *A Habsburgok és Romanovok szövetsége. Az 1849. évi magyarországi cári intervenció diplomáciai előtörténete*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
2. Hermann, R., 1999. Egy «végzetes» döntés születése. Magyar haditervek Gödöllőtől Komáromig 1849. április 7–29. In: *Századok*. 133 (1999) 2. 253–312. old.
3. Horn, A., 1971. *Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn*. Wien: Bohmann Vlg. (Die Bahnen Österreich-Ungarns. 2).
4. Kletečka, T., ed., 2002. *Die Protokolle des österreichischen Ministerrates 1848–1867. Abteilung II. Das Ministerium Schwarzenberg*. Bd. 1. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.
5. Koziański, S.M., 1993. *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*. Opole: Państwowy Instytut Nauk, Instytut Śląski.
6. Köster, B., 1999. *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*. München: De Gruyter (Militär-geschichtliche Studien. 37).
7. Roberts, I.W., 1991. *Nicholas I and the Russian Intervention in Hungary*. London: Palgrave Macmillan.
8. Rosonczy, I., 2016. *Orosz fegyverekkel Ferenc Józsefért. Tanulmányok I. Miklós 1849-es magyarországi beavatkozásáról*. Budapest: Magyar Napló Kiadó.
9. Rosonczy, I., ed. 2014. *Hadaink vonulnak. K. R. Szemjakin orosz ezredes magyarországi levelei 1849-ből*. Budapest: Argumentum Kiadó.
10. Tomaszewicz, W., 2010. *Dziennik oficera rosyjskiego z kampanii węgierskiej 1849 roku*. Warszawa: Cursor.