

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЮГА РОССИИ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1918–1920)

С. Г. Шилова, Ю. Ф. Пивоваров

Институт военной истории Министерства обороны Российской Федерации

Поступила в редакцию 27 ноября 2019 г.

Аннотация: в статье авторы кратко излагают важность и значимость налаженных коммуникаций для ведения боевых действий на примере состояния и эксплуатации железных дорог Юга России в годы Гражданской войны (1918–1920). Распоряжение Ставки Белой армии и действия на местах по их выполнению имели несогласованный характер, что в конечном итоге привело к транспортному коллапсу. Это не позволило организовать эвакуацию гражданских лиц и личного состава Белой армии и привело к гибели их значительной части, застрявшей на железнодорожных станциях Северо-Кавказского направления.

Ключевые слова: Гражданская война, железные дороги, транспорт, транспортный узел, железнодорожники, Белая армия, тыл.

Abstract: in the article the authors briefly describe the importance and significance of established communications for warfare on the example of the state and operation of Railways in the South of Russia during the Civil war (1918–1920). The order of the white army Headquarters and the actions on the ground to implement them were uncoordinated, which eventually led to a transport collapse. This led to the death of a significant part of the white army personnel at the Novorossiysk port and at the railway stations of the North Caucasian direction.

Key words: Civil war, Railways, transport, transport hub, railwaymen, White army, rear.

В ходе Гражданской войны в России в период с 1918 по 1920 г. железные дороги были одним из важнейших видов обеспечения воевавших Красной и Белых армий и мирной жизни страны. Железные дороги для сторон конфликта обеспечивали до 70 % от общего объема всех гражданских и воинских перевозок [1]. Особо важными были задачи переброски войск, вооружения и грузов в район боевых действий, эвакуация учреждений и гражданских лиц, а также санитарные перевозки раненых и больных [2] в тыл фронта. Кроме того, противоборствующие стороны решали с помощью бронепоездов и часть боевых задач по разгрому войск противника [3].

Однако состояние железных дорог в ходе Гражданской войны было крайне неудовлетворительным. Причинами разрухи на железной дороге являлось как огневое воздействие сторон конфликта на железнодорожное полотно, станции, паровозы и подвижной состав, его техническая неисправность, так и организационные недостатки, связанные с неэффективностью работы крупных транспортных узлов. Это было обусловлено в том числе и проводимой борьбой с большевиками на местах.

Тыл белого юга погряз в рутине бюрократических нагромождений при минимуме работы и пользы. Однако и препятствия к плодотворной работе были довольно велики. Так, на территориях, занятых Белой армией, часть железнодорожников была уволена и

привлечена к суду за причастность к большевикам, о чем свидетельствует, в частности, «Циркуляр начальника Военно-дорожного отдела Управления начальника военных сообщений вооруженных сил на юге России № 108 от 20 ноября 1919 г.» (см. приложение)¹. Работа железных дорог для Белых армий протекала при исключительно неблагоприятных условиях. Все главнейшие узловые станции (Тихорецкая, Кавказская, Екатеринодар и Новороссийск), а также распорядительные были полностью загромождены вагонами с эвакуированными грузами и учреждениями и особенно составами санитарных поездов, которые по несколько дней, а иногда по целым неделям простаивали на узловых станциях в ожидании разгрузки раненых. Все это крайне стесняло работу станции². Предпринимались неоднократные попытки для об-

¹ Публикуемый в приложении документ характеризует попытки командования Белых армий наладить полноценную работу железных дорог. Машинопись оригинала доклада хранится в фонде Vаgа в Российском государственном военном архиве [4; 5]. Показательно, что в докладе подробно расписаны не только имеющееся положение на железных дорогах, но и возможности решения возникающих проблем. Доклад дает полное представление о сложившейся ситуации на железных дорогах Белых армий Юга России. Этот доклад – наглядный пример готовности командования напрячь все силы для нормализации движения поездов и в конечном итоге достижения победы в войне с Советской властью.

² Этот факт подтверждается разными документами. Например, поезда использовались как складские помещения, о чем свидетельствует Указание войскового атамана о перегонке поезда склада со ст. Ростов на ст. Новочеркасск [4].

легчения и улучшения работы железных дорог, однако они выполнялись крайне медленно и были малоэффективными. Несвоевременная подача на фронт санитарных поездов приводила к тому, что вокзалы, на которых на полу лежали раненые, превращались в лазареты, а санитарные поезда, простаивая целыми неделями на узловых станциях, превращались в госпитали на колесах. В работе железных дорог Юга России имелись и ряд других недостатков, такие как постоянные претензии со стороны различных организаций военного ведомства, требующих от железнодорожников различные инструменты, материал. Начальники вокзалов и железнодорожных депо были завалены приказами с угрозами о производстве немедленных работ по ремонту танков и бронепоездов [5]. Ухудшению ситуации способствовали и сами военные. Они вмешивались в работу железной дороги, что приводило к серьезным сбоям в работе станций. Работа по налаживанию железнодорожного сообщения на Юге России в Белой армии зависела также от активности наступающих войск Красной армии и противодействия диверсионным действиям. При этом особое внимание уделялось охране Ростовских железнодорожных мостов, от которых зависело железнодорожное сообщение Ростово-Нахичеванского плацдарма. В начале 1920 г. несмотря на усилия Ставки и командования Белой армии по налаживанию железнодорожного сообщения эта задача до конца так и не была решена, что вошло в отечественную историю как «Новороссийская катастрофа». 25 февраля 1920 г. главнокомандующий вооруженными силами Юга России генерал А. И. Деникин отдал приказ о начале подготовки к эвакуации [6]. Ответственными были назначены генерал В. Е. Вязмитинов, черноморский губернатор С. Д. Тверской и генерал М. М. Ермаков. Однако ни комендант Новороссийска генерал-майор А. В. Корвин-Круковский, ни начальник Черноморской губернии управления Министерства внутренних дел Южно-Русского правительства Н. С. Каринский не предприняли мер для того, чтобы справиться с ситуацией. Все они самоустранились от дел. По приблизительным подсчетам только военных в городе было 55 000, из них удалось эвакуировать только 33 000 человек.

При наступлении Красной армии белые части попали в патовую ситуацию. Дороги были забиты брошенными в непроходимой грязи подводами, экипажами и военной техникой. Для эвакуации не хватало пароходов, часть запаздывала из-за непогоды, часть была на карантине из-за страшной эпидемии тифа, а часть морское начальство держало для своих нужд. Армия превратилась в дезорганизованную толпу, добровольческие отряды, самовольно оставившие фронт стали силой захватывать пароходы, а чиновники занимались незаконным вывозом имущества

с целью дальнейшей его продажи в собственных интересах.

Ситуация с железнодорожными перевозками, которую в своем докладе предсказывал генерал-лейтенант Н. М. Тихменев, еще больше усложнилась к 25 марта 1920 г., когда части Красной армии вышли к пригородной станции Гайдук. Все пути станции были забиты товарными и пассажирскими вагонами. Белому командованию пришлось оставить здесь даже три бронепоезда.

В самом Новороссийске остались переполненными больными и ранеными лазареты и госпитали. Кроме этого, город был заполнен беженцами, среди которых свирепствовал тиф, унесший жизни многих людей. И хотя белогвардейское командование распорядилось о первоочередной погрузке раненых и больных военнослужащих, на деле перевезти лазареты не представлялось возможным, так как не было транспорта. Реально управлять городом главное командование уже не могло. Прикрывавший эвакуацию Добровольческого корпуса 3-й калмыцкий донской полк, состоявший из сальских казаков-калмыков, был оставлен на берегу и вместе со своими семьями, следовавшими в обозе полка, попал в плен. Пленных калмыков красноармейцы не пощадили. Они «пропустили» сквозь строй, рубя шашками каждого второго [7; 8]. Многие из оставшихся в Новороссийске офицеров вооруженных сил Юга России покончили с собой, не желая попасть в плен, а многие из тех, кто все же попал в плен, позже были расстреляны большевиками. В целом, в ходе неудавшейся эвакуации были убиты тысячи офицеров, солдат, казаков и гражданских лиц.

Вслед за одним из мемуаристов Белого движения повторим фразу, прочеркивающую особую трагичность ситуации и бездействие должностных лиц по налаживанию железнодорожного сообщения на Юге России. «Какая-то темная сила сводила на нет великие жертвы, труды и усилия... Преступным представлялось то, что сделали с армией, с этими сотнями тысяч лучших русских людей, беззаветно шедших на смерть, чтобы добиться жизни для своей страны» [9]. Этот же итог ожидал и брошенную технику иностранных государств, которые оказывали помощь Белым армиям (рисунок).

Таким образом, в годы Гражданской войны неэффективное функционирование железных дорог сыграло одну из ключевых ролей в поражении Белых армий. Ставка и белогвардейское командование на местах, несмотря на свои распоряжения, не предприняли эффективных мер для налаживания работы сети железных дорог и коммуникаций, отрицая важность и значимость железнодорожного транспорта для обеспечения действующей армии, эвакуации раненых и больных, решения боевых задач. Введение централи-

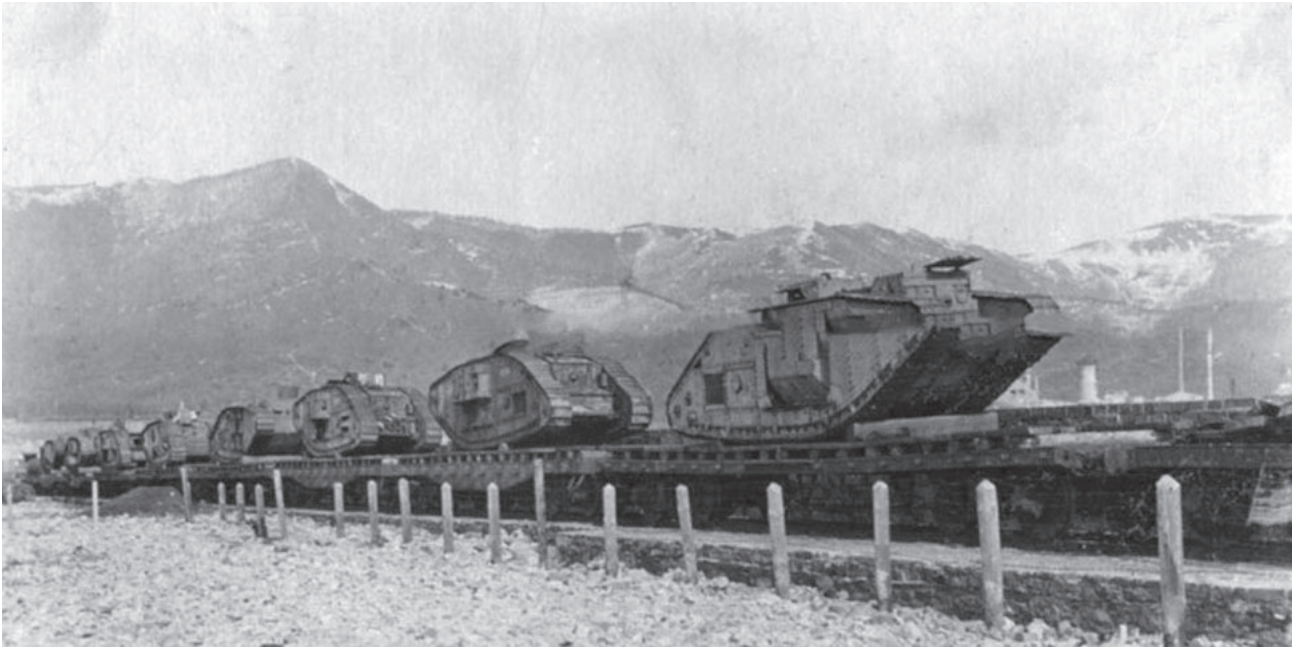


Рисунок. Брошенные английские танки в Новороссийске

зации управления, чрезвычайных мер в сочетании с поощрениями для квалифицированных рабочих по-

зволило большевикам наладить работу железнодорожного транспорта, что принесло свои плоды.

Приложение

**Циркуляр начальника Военно-дорожного отдела
Управления начальника военных сообщений вооруженных сил на Юге России
№ 108 от 20 ноября 1919 г.**

Управление Путей Сообщения³
При Главнокомандующем
вооруженными силами
на Юге России
Эксплуатационная часть
28 января 1920 г.
№ 419

Главнокомандующему
Вооруженными силами
на Юге России

Докладываю Вашему Превосходительству о состоянии железнодорожного хозяйства на дорогах в районах Северного Кавказа к 25 января сего года.

После эвакуации Ростова на сети железных дорог оказалось товарных вагонов и платформ 18 100.

- Из них: 1) больных – 6175;
2) под жильем и складами – 3500;
3) с эвакуированными грузами и учреждениями – 3850.

Итого вагонов, негодных для перевозок и отставленных от них, – 13 525.

Для всех перевозок остается $18\ 100 - 13\ 525 = 4575$, что и составляет рабочий парк.

Оборот одного вагона в настоящее время по причинам, о коих докладывается ниже, дошел до 10 суток. Таким образом, ежедневно для погрузки всех грузов на дорогах можно использовать лишь $4575 : 10 = 457$ (округленно 450) вагонов. Между тем требований предъявляется ежедневно на погрузку до 700 вагонов. Следовательно, около 200–250 вагонов в сутки остается в недогрузе. Этот простой арифметический расчет, характеризующий действи-

³ Слева резолюция «Срочно. 2/П-1920 № 33/564. “Ноткуб” Г. А. Александрову на депешу № 763 от 31/1 (Си. Ея Вид Ж.д.) Препровождаю для сведения копию доклада Начвосглава Главкому о положении железнодорожного хозяйства. Изволите усмотреть, как трудно удовлетворить все предъявлявшиеся требования даже операт[ивного] характера. По ознакомлении просьба передать доклад для сведения Начвос Куб[ани] за СКС Авершов».

тельную рабочую способность дороги, не принимается во внимание учреждениями, предъявляющими требования на перевозки. Недогруз объясняется всяческими причинами, кроме истинной. Вместо невозможности видят нежелание, ибо в представлении массы железные дороги являются средством, долженствующим давать работу безграничную.

Действительная погрузка распределяется следующим образом:

1. Ежедневно грузится грузов хозяйственных для нужд железных дорог, без чего невозможна их эксплуатация (топлива – кроме нефти, материал, продовольствие) около 70 вагонов.
2. Таким образом, для оперативных ежедневных погрузок и для перевозки грузов боевого значения остается $450 - (70 + 150) = 230$ вагонов.

Между тем были постоянные случаи предъявления нарядов на оперативные перевозки до 400 вагонов в сутки.

Что касается паровозного парка, то на всей сети имеется всего 844 паровоза, из коих 439 (52 %) годных для движения и 405 (48 %) негодных для движения.

Этого количества паровозов было бы достаточно для обслуживания существующего рабочего парка, если бы работа дорог протекала бы более или менее нормально⁴.

К сожалению, наблюдается обратное явление. Работа дорог протекает при исключительно неблагоприятных нижеследующих условиях. Все главнейшие узловые станции (Тихорецкая, Кавказская, Екатеринодар и Новороссийск), а также распорядительные, совершенно загромождены вагонами с эвакуированными грузами и учреждениями и особенно составами санитарных поездов, которые по несколько дней, а иногда по целым неделям простаивают на узловых станциях в ожидании разгрузки раненых, крайне стесняя работу станции.

На 25 января на станции Екатеринодар стояло 18 санитарных поездов, а на ближайших промежуточных станциях еще два состава в ожидании приема на станцию Екатеринодар. Были случаи, когда в Екатеринодаре скопилось до 16 санитарных поездов, то есть почти половина их общего количества. (Всего имеется 38 санитарных поездов разного наименования.)

Загромождение станции неизбежно влечет за собой задержку приема на нее поездов по недостатку путей, затруднение в производстве маневров, необходимых для составления поездов, подлежащих отправлению со станции, и непроизводительный, вредный для эксплуатации дороги и особенно для военных надобностей простой вагонов иногда со срочными грузами. Помимо сего, задержка в приеме поездов узловыми станциями влечет задержку поездов на соседних станциях, следствием чего является уменьшение средней скорости поездов и увеличение среднего оборота вагонов, каковой ныне, как докладывалось выше, дошел до 10 суток⁵.

Нарушение правильности движения расстраивает серьезнейшим образом и паровое хозяйство. Простой значительное время паровозов под поездами и нахождение паровозов в работе сверх нормы, помимо переутомления паровозных бригад (машинистов и помощников), влекут за собой ухудшение состояния паровозов, и без того значительно изношенных.

Если в ближайшее время не будут улучшены те условия работы дорог, кои находятся вне моей власти, то состояние транспорта будет ухудшаться.

Для улучшения работы дорог прежде всего необходимо освободить узловые и распорядительные станции, насколько возможно, от скопившихся вагонов с эвакуированными грузами воинскими и от санитарных поездов.

По приблизительным подсчетам представляется возможным разгрузить, освободить и пустить в работу до 2000 вагонов, что увеличит суточную погрузку еще на 200 вагонов и даже более, ибо быть может вследствие расчистки узлов и станций от этих двух тысяч вагонов удастся уменьшить десятидневный оборот вагонов.

Увеличить число разгруженных вагонов свыше двух тысяч едва ли удастся, так как большинство воинских грузов принадлежит к таким категориям, кои не могут быть разгружены в ближайшее время (грузы артиллерийские, санитарные и проч.).

По моему докладу последовало уже приказание Вашего Превосходительства, во исполнение коего отправлена на сеть дорог Комиссия Генерала Юнгера⁶ с исключительными полномочиями, с рабочей командой и вооруженной

⁴ «В числе здоровых паровозов показаны около 74 угольных паровозов, отставленных от движения по неимению угля. Переделка их на нефть крайне затрудняется нижеизложенным положением ремонтных средств» (примеч. автора документа).

⁵ «Обычны случаи, когда, вследствие указанных причин пассажирский поезд, следующий, например, из Новороссийска в Екатеринодар, проводит в пути вместо положенных по расписанию 5 часов время втрое большее – ибо по загроможденности станций он должен проехать несколько таковых, прежде чем найдет где-либо свободный путь, по коему мог бы обогнать следующий впереди товарный поезд, а перед семафором Екатеринодара стоит, выжидая, пока со станции уйдет поезд на север и освободит ему путь для приема» (примеч. автора документа).

⁶ Юнгер В. Г. (1864 – после 1920 г.) – генерал-майор. Окончил Николаевское инженерное училище и инженерную академию, последовательно занимал должности начальника штаба железнодорожной бригады, командира железнодорожного батальона, командира 1-го Кавказского железнодорожного батальона. В Гражданскую войну был начальником Комиссии по инспекции железных дорог.

силой для разгрузки вагонов. К сожалению, надо отметить, что генерала Юнгера пришлось снабдить не только рабочей командой, но и вооруженной силой, ибо почти нет надежды, что при разгрузке можно будет обойтись, по крайней мере, хотя бы без угрозы вмешательства этой силы для обуздания неповинующихся.

Второй мерой для облегчения и улучшения работы дорог является упорядочение эвакуации раненых и надлежащее быстрое освобождение санитарных поездов от больных и раненых. Ко мне предъявляются жалобы на несвоевременную подачу на фронт товарных поездов. Между тем я бессилён помочь этому делу, так как санитарные поезда, простаивая целыми неделями на узловых станциях, превратились в госпитали на колесах.

Для увеличения парка дорог помимо самой энергичной разгрузки вагонов с эвакуированными грузами увеличивается, насколько возможно, ремонт больных вагонов, коих в одном Новороссийске до 3000, и выпуске их для работ. В этом отношении были приняты меры к усилению новороссийских мастерских, но осуществить их удалось лишь после прибытия в Новороссийск эвакуированных из других пунктов мастерских и рабочих.

Новороссийские мастерские выпускают в настоящее время из ремонта ежедневно 30–40 вагонов, с первых же чисел февраля рассчитывается довести это число до 100 вагонов. Мера эта помимо увеличения рабочего парка дорог освобождает станцию Новороссийск от больных вагонов⁷. Облегчить крайне затрудненную работу Новороссийской базы и дать возможность продвинуть на эту станцию груженные вагоны с эвакуированными грузами, что будет способствовать дальнейшему облегчению от вагонов узловых станций и улучшению работы последних, а следовательно, всей сети.

Не могу не доложить Вашему Превосходительству еще о нижеследующем обстоятельстве, чрезвычайно неблагоприятно отражающемся на работе дорог. К Управлениям всех дорог Северного Кавказа предъявляются со стороны целого ряда учреждений и организаций Военного Ведомства, утеревших свои мастерские и кладовые, многочисленные требования на отпуск материала, инструментов, на производство разного рода ремонтных работ до ремонта танков и бронепоездов включительно. Напряженная и без того работа ремонтных средств дорог усугубляется этими совершенно не имеющими к дорогам касательства требованиями, а замедление в их исполнении влечет жалобы военных учреждений на саботаж и проч. Железные дороги представляют собой, может быть, единственный организм, не потерявший относительной работоспособности и поэтому более сильный, нежели другие.

Не могу не доложить, что до сей поры не устранены, несмотря на приказ, отданный Вами в Батайске 22 декабря, самочинные и незаконные вмешательства в работу дорог разных военных чинов.

Что касается парка классных вагонов, то и в этом отношении дело не обстоит удовлетворительно. Благодаря чрезвычайной перегруженности г.г. Екатеринодара, Новороссийска, Армавира, а также вследствие временного прекращения эвакуации морем из Новороссийска, только в Екатеринодаре и в Новороссийске скопилось до 600 классных служебных вагонов и теплушек, занятых эвакуированными учреждениями и семьями офицеров и чиновников, а также административными лицами. Выселение их из вагонов, особенно при нынешних холодах, совершенно невозможно и, благодаря этому, я лишен возможности выполнить те многочисленные требования на предоставление классных вагонов под жилье, которые ко мне поступают непосредственно и через Ставку. Как только разгрузка Новороссийска возобновится, будет освобожден целый ряд вагонов, и они будут предоставлены тем лицам и учреждениям, требования которых поступили ко мне. Положение ухудшилось еще, благодаря морозам и недостатку опытных проводников, знающих систему отопления вагонов. Очень многие вагоны с паровым и водяным отоплением оказались испорченными и непригодными для жилья до наступления теплой погоды. Исправление отопления во всех вагонах не под силу тем депо и мастерским, которыми располагаем, так как эти депо и мастерские заняты главным образом ремонтом товарных вагонов, необходимых для оперативных перевозок, и ремонтом паровозов, каковой ремонт усилен, насколько возможно. Уделить много рабочих и мастерских для ремонта классных вагонов они не могут.

В отношении восстановительных железнодорожных средств докладываю, что при нашем продвижении вперед восстановление железнодорожных линий по трем направлениям обеспечено.

Таким образом, если не будут повреждены Ростовские мосты, то Ростово-Нахичеванский плацдарм будет обеспечен железнодорожными сообщениями.

Отдельно должен отметить, что наступившие сильные холода являются для железных дорог прямым бедствием⁸ во всех отношениях. Здешние мастерские и рабочие и поездные бригады вообще к таким холодам не привыкли. Теперь же они плохо обеспечены теплой одеждой, и процент больных паровозов повысится, водоснабжение испортится, и морозы эти на движении отразятся пагубно.

⁷ «Вагоны безнадежно больные в Новороссийске в целях его разгрузки снимаются с путей. Всего ныне снято 1200 вагонов» (примеч. автора документа).

⁸ Подчеркнуто автором документа.

Копия настоящего доклада препровождается мною для сведения Донскому и Кубанскому Атаманам, их Правительством, Командующим Армиями и Командиру Добровольческого Корпуса, Главнначальствующему Черноморской губернии, Главнначальствующему Терско-Дагестанского Края и Начальнику Британской железнодорожной миссии.

Подписи:

Главный Начальник Военных Сообщений и
Начальник Управления Путей Сообщения
Генерал-Лейтенант Тихменев⁹

Помощник Начальника Управления
Путей Сообщения Инженер Гавалов
С подлинным верно:
Начальник Эксплуатационной
Части Инженер [Подпись¹⁰]

⁹ Тихменев Н. М. (1872–1954) – генерал-лейтенант, в армии Российской империи занимал должность начальника военных сообщений театра военных действий. В Гражданскую войну один из ближайших помощников главнокомандующего Вооруженных Сил Юга России генерала А. И. Деникина. Последовательно был с октября по декабрь 1918 г. начальником военных сообщений штаба Добровольческой армии, с марта 1919 г. главным начальником военных сообщений штаба Главнокомандующего Вооруженных Сил Юга России.

¹⁰ Ниже рукой сделана приписка «Составлен 28 /I – 1920 г.» и подпись.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хотина Ю. В. Железные дороги в годы Гражданской войны / Ю. В. Хотина // Научные труды. – 2016. – № 9.
2. Каринский Н. С. Эпизод из эвакуации Новороссийска / Н. С. Каринский // Архив русской революции : в 22 т. Т. 12. Берлин Слово. – 1923.
3. Бут В. На фронтах гражданской войны. Бронепоезда «Красных». Часть 1, 2 / В. Бут // Наука и техника. – 2012. – № 5 (72), май.
4. Российский государственный военный архив (далее – РГВА). – Ф. 40308. – Оп. 1. – Д. 27. – Л. 1–3.

5. РГВА. – Ф. 40308. – Оп. 1. – Д. 52. – Л. 1–4 об.
6. Деникин А. И. Очерки русской смуты: в 5 т. / А. И. Деникин. – Париж, 1921. – Т. 5.
7. Балыков Санжа. Воспоминания о Зюнгарском полку / Санжа Балыков // Альманах «Белая гвардия». – 2005. – № 8.
8. Казачество России в Белом движении. – М. : Посев, 2005.
9. Сахаров К. В. Белая Сибирь (внутренняя война 1918–1920 г.) / К. В. Сахаров // Государственная публичная историческая библиотека России. – 2017.

Институт военной истории Министерства обороны Российской Федерации
Шилова С. Г., кандидат исторических наук, младший научный сотрудник
E-mail: svetlanashilova@yandex.ru

Institute of Military History of the Ministry of Defence of the Russian Federation
Shilova S. G., Candidate of Historical Sciences, Junior Researcher
E-mail: svetlanashilova@yandex.ru

Пивоваров Ю. Ф., доктор исторических наук, профессор, ведущий научный сотрудник
E-mail: pivovarovyuri@mail.ru

Pivovarov Yu. F., Doctor of Historical Sciences, Professor, Leading Researcher
E-mail: pivovarovyuri@mail.ru