

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Ю.В. ХОТИНА

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;
электронная почта: sweet-persany@yandex.ru*

В годы Гражданской войны железные дороги сыграли ключевую роль, как для Белой, так и для Красной армии. Однако советская власть, понимая важность и значимость железнодорожного транспорта для обороноспособности и экономического развития государства, побудило большевиков в необходимости обеспечения единого руководства, централизации управления перевозок, восстановлению и поддержанию существующих дорог, что стало одной из причин победы Красной армии в Гражданской войне. Введение централизации управления, возвращение квалифицированных рабочих, чрезвычайные меры в сочетании с поощрениями дали свои результаты. Железные дороги обеспечили 70 % объема перевозок воинских частей, которые вели бои против армий Белого движения и интервентов. Большевики не только осознали значение железнодорожного транспорта в условиях войны, но и приложили максимум усилий, чтобы остановить его развал.

Ключевые слова: Гражданская война, железные дороги, транспорт, железнодорожники.

Еще в годы Первой Мировой войны генерал С.А. Ронжин в своей работе «Железные дороги в военное время (по опыту минувших лет)» отметил, что не только в настоящее время, но и в будущем роль железных дорог останется первостепенной.[1, 99]. В годы Гражданской войны железные дороги сыграли ключевую роль, как для Белой, так и для Красной армии.

В.И. Ленин понимая стратегическое значение железных дорог в борьбе за власть, за вывод страны из разрухи, еще в плане октябрьского вооруженного восстания указывал на необходимость захвата и «удержания» телефона, телеграфа и железнодорожных станций любой ценой[2, с.383].

Октябрьскую революцию поддержали железнодорожники. Решительные действия военно-революционных комитетов на дорогах сорвали продвижение в Москву и Петроград, враждебных революции войск. В период развития революции от февраля к октябрю 1917 г. наблюдалась катастрофическое положение железных дорог и железнодорожников. Правительство

игнорировало их нужды, что привело к массовому забастовочному движению на транспорте и поддержке большевиков железнодорожниками [3, с.9-10].

После Октябрьской революции Центральный комитет РКП (б) направил усилия на слом старого государственного аппарата и создание нового. Правительство приступило к национализации промышленных предприятий и транспорта. В апреле-сентябре 1918 г. были национализированы государственные и частные дороги.

В.И. Ленин контролировал деятельность органов власти по наведению порядка, восстановлению, организации единого управления и централизации управления перевозок на железных дорогах. На Втором Всероссийском Советов был образован Наркомат по делам железнодорожным, переименованный в декабре 1917 г. в Наркомат путей сообщения (НКПС). В его состав вошли также управления внутренним водным транспортом и безрельсовыми наземными дорогами.

Первые правительственные документы, в которых формировались основные принципы управления транспортом, были Декреты «О пределах компетенции НКПС в деле транспорта» (16 февраля 1918 г.) и «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» (23 марта 1918 г.). Значительно повышалась, в соответствии с принятыми декретами, роль НКПС, а именно все другие государственные, областные и местные органы власти не имели права вмешиваться в управление транспортом. Также в основу декретов были положены принципы централизации и железной дисциплины труда[4, с. 76].

В марте 1918 г. на VII съезде РКП (б) Владимир Ильич указывал, что «...железные дороги... это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм...»[5, с. 271-272].

Не успев до конца восстановить железные дороги после Первой Мировой войны и революций, наступил еще более трудный период для страны – Гражданская война. Протяженность дорог резко сократилась и в отдельные

месяцы 1918 -1919 гг. доходила до 21-23 тыс. км., накануне Мировой войны составляла 70 тыс. км.

Большевики были отрезаны от продовольственных и топливных баз, большая часть железнодорожных линий оказалась под контролем Белого движения. Около 70 процентов общего количества паровозов и 15 тысяч вагонов было выведено из строя, разрушено 86 больших железнодорожных мостов, часть уничтожены и увезены оборудование железнодорожных мастерских [3, с. 13].

Для белогвардейских военных диктатур, железные дороги являлись связующим звеном между внутренними и внешними рынками, от состояния которых зависело снабжение армии и населения. Главной болезнью всех железных дорог подконтрольных Белой армии была нехватка угля и нефтяных горюче-смазочных материалов. Например, правительство Врангеля приложило большие усилия для закупок за границей угля, масел, а также паровозов и вагонов, которые не производились на территории Крыма и Северной Таврии. Эти закупки стали одним из важнейших направлений внешнеторговой деятельности правительства Врангеля. Английские, французские, американские, российские торговые фирмы доставляли горючее и необходимый материал в обмен на сырье, в основном зерно. Цены на горючее были очень высокие, в казне правительства Врангеля была нехватка иностранной валюты, железные дороги переходили на дровяное «горючее», которого также не хватало. При недостатке дров, горючего и исправных поездов железные дороги не справлялись ни с переброской на фронт войск Белой армии, ни с перевозкой государственных и частных грузов [6, с. 117,118].

Пока белогвардейцы максимально использовали железные дороги, даже не пытаясь их реанимировать. Большевики вкладывали все средства людские и материальные на восстановления этих же дорог. Например, СНК принял ряд мер по поддержанию работоспособности транспорта и с 28 ноября 1918 г. на железных дорогах вводилось военное положение, а железнодорожники

считались призванными на военную службу. К 1920 г. численность железнодорожных войск составила 23,5 тыс. человек [4, с. 77].

В 1919 г., также по постановлению СНК, в Наркомате путей сообщения были созданы ремонтные поезда, которые вместе с железнодорожными войсками восстанавливали дороги. В помощь транспортникам привлекли также воинские части.

Противник в первую очередь наносил удары по важным стратегическим объектам – мостам. Большевиками было создано четыре специальных организаций по восстановлению мостов, возглавляли их крупные ученые И.Д. Гордеева, А.Ф. Эндимионова и др., подчиненные Наркомату путей сообщения.

В 1919 г. наступает тяжелый период как для страны, голод, разруха и тиф, так и для железных дорог, контролируемых советской властью. В.И. Ленин назначает Л.Д. Троцкого наркомом путей сообщения, который вводит чрезвычайные меры. Железнодорожники приходилось в атмосфере страха и принуждения.

Тяжелое положение железных дорог усугублялось отсутствием необходимых кадров в сфере железнодорожного строительства и обслуживания. В январе 1920 г. выходит постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны о повсеместной мобилизации лиц от 18 до 50 лет ведущих железнодорожных профессий.

Стоит отметить, что наряду с чрезвычайными мерами в 1919 г. стали использовать принцип материальной заинтересованности рабочих, в виде премирования хлебом или мукой. Так, например, рабочих Вологодских, Ярославских, Муровских и Ковровских мастерских за ремонт паровозов премировали мукой зимой 1919 г. В марте 1920 г. В.И. Ленин объявил благодарность за достойную работу сотрудникам Московско-Казанской железной дороги [3, с. 17, 18].

В целях поддержания единства управления на всех железных дорогах, в феврале 1919 г. было принято постановление «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны». В 1921 году, в

соответствии с декретом «Об охране складов, пакгаузов и кладовых, а равно сооружений на железных дорогах и водных путях сообщений», транспортная милиция была упразднена, охраной грузов занялась НКПС, оборона путей сообщений – Военное ведомство, уголовный розыск возлагался на транспортный отдел ВЧК[7, с. 239, 240]

К 1921 г. сеть железных дорог была полностью под контролем Советской власти. Постепенно продолжалась достройка железнодорожных линий, оставшихся незаконченными в дореволюционный период. Например, постройка линии Оренбург-Орск, Данилов-Буй, Алапаевск-Богданович на Северном Урале и другие. Несмотря на небольшой рост железнодорожной сети, объем перевозок оставался меньше довоенного периода в 3-4 раза. В 1920 г. грузооборот составил 27,8 % в сравнении с 1913 г.[7, с. 238]

На VIII Всероссийском съезде Советов в декабре 1920 г. был утвержден план электрификации страны (ГОЭЛРО), один из разделов которого был посвящен транспорту. По плану намечалось электрифицировать железнодорожные магистрали протяженностью 3,5 тыс. км и развернуть сооружение 25-30 тыс. новых линий [3, с. 20-21].

Таким образом, разруха железнодорожного транспорта на «белых» территориях, затруднило внутреннюю и внешнюю торговлю. Продовольственный и топливный кризисы, спекуляция население связывало с неспособностью Белой Армии и его правительства решить проблемы железнодорожной сети, что приводило к недовольству всей властью данного движения.

Советская власть, понимая важность и значимость железнодорожного транспорта для обороноспособности и экономического развития государства, побудило большевиков в необходимости обеспечения единого руководства, централизации управления перевозок, восстановлению и поддержанию существующих дорог, что стало одной из причин победы Красной армии в Гражданской войне. Введение централизации управления, возвращение

квалифицированных рабочих, чрезвычайные меры в сочетании с поощрениями дали свои результаты.

Конечно, после окончания Гражданской войны требовалось выполнить большой объем восстановительных работ. Было выведено из строя около 80 % железнодорожной сети, разрушено более 4 тыс. мостов, более 400 паровозных депо, около 3 тыс. стрелочных переводов, паровозный и вагонный парк нуждался в капитальном ремонте. Тем не менее, наметилось некоторое улучшение работы транспорта еще в годы Гражданской войны [4, с. 77].

Железные дороги обеспечили 70 % объема перевозок воинских частей, которые вели бои против армий Белого движения и интервентов. Большевики не только осознали значение железнодорожного транспорта в условиях войны, но и приложили максимум усилий, чтобы остановить его развал.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сенин А.С. Генерал С.А. Ронжин и его очерк о российских железных дорогах в Первую мировую войну // Новый исторический вестник. 2013. № 38. С. 88-125.

2. Ленин В.И. Полное собрание сочинений. – М.: Политиздат, 1969. - Т.34.-584 с.

3. История железнодорожного транспорта Советского Союза. 1917-1945 гг. / под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. – СПб: Иван Федоров, 1997. – 416 с.

4. История транспорта России (IX- начало XXI в.): курс лекций / под общ. ред. О.В. Шестаковой. – Екатеринбург: УрГУПС, 2010 – 172 с.

5. Ленин В.И. Полное собрание сочинений. – М.: Политиздат, 1969. - Т.36.-741 с.

6. Карпенко С.В. Расстройство транспорта и кризис торговли в Крыму и Северной Таврии: из истории тыла русской армии генерала П.Н. Врангеля (1920 год) // Новый исторический вестник. – 2015. - № 2(44). – С. 116-127.

7. Гиммельрейх О.В. Государственное управление железнодорожным транспортом и обеспечение безопасности и правопорядка на его объектах в советский период (1917-1991) // Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2014. - № 4 (28). – С. 237-242.

REFERENCES

1. Senin A.S. General S.A. Ronzhin i ego ocherk o rossiyskikh zheleznikh dorogakh v Pervuyu mirovuyu voynu // Novyy istoricheskiy vestnik. 2013. № 38. S. 88-125.
2. Lenin V.I. Polnoe sobranie sochineniy.-M.: Politizdat, 1969.T.34.-584 s.
3. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Sovetskogo Soyuza. 1917-1945 gg. / pod obshch. red. V.E. Pavlova, M.M. Uzdina. – SPb: Ivan Fedorov, 1997.-416 s.
4. Istoriya transporta Rossii (IKh- nachalo KhKhI v.): kurs lektsiy / pod obshch. red. O.V. Shestakovoy. – Ekaterinburg: UrGUPS, 2010 – 172 s.
5. Lenin V.I. Polnoe sobranie sochineniy. – M.: Politizdat, 1969. - T.36. – 741 s.
6. Karpenko S.V. Rasstroystvo transporta i krizis trgovli v Krymu i Severnoy Tavrii: iz istorii tyla russkoy armii generala P.N. Vrangelya (1920 god) // Novyy istoricheskiy vestnik. – 2015. - № 2(44). – S. 116-127.
7. Gimmelreykh O.V. Gosudarstvennoe upravlenie zheleznodorozhnym transportom i obespechenie bezopasnosti i pravoporyadka na ego obektakh v sovetskiy period (1917-1991) // Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii. – 2014. - № 4 (28). – S. 237-242.

*RAILWAYS IN THE YEARS OF THE CIVIL WAR***YU.V. KHOTINA**

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail: sweet-persany@yandex.ru*

During the Civil war the railroads played a key role, both for White and for red army. However, the Soviet government, realizing the importance and significance of rail transport for national defense and economic development of the state, prompted the Bolsheviks of the need for unified leadership, centralized management of transport, to the restoration and maintenance of existing roads, and is one of the reasons for the victory of the red army in the Civil war. The introduction of centralised purchasing, the return of skilled workers, extraordinary measures in combination with incentives have produced results. The railroad provided 70 % of the volume of transportation of military units which were fighting against the armies of the White movement and interventionists. The Bolsheviks not only realized the importance of railway transport in the conditions of war, but also made every effort to stop its collapse.

Key words: Civil war, railroad transport, railroad.