

18

Военно-научный кружок 10-го Краснознаменного
жел. дор. полка.

К445
К663

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ

==== 10-го ====

Краснознаменного железнодорожного
полка.



Т И Ф Л И С

Типо-Литография железных дорог С. С. Р. Закавказья
1926.

Военно - научный кружок 10-го Краснознаменного
жел. дор. полка.

Хотаров, С.Н., ин. др.

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ

==== 10-го ====

Краснознаменного железнодорожного
полка.



185

ГК445
К663 P



19166

~~М~~
~~30~~

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ

10-го краснознаменного железнодорожного полка.

Железнодорожные войска Красной Армии стали организовываться со времени возникновения последней; т. е. с 1918 года. К этому времени относится и формирование предшественников 10 Отдельного железнодорожного батальона, влившегося в последствии в 10 Краснознаменный железнодорожный полк, 5-й и 32-й Отд. желрот (в дальнейшем желдивы).

I. 5-я Желрота.

5-я Желрота начала формироваться на ст. Воронеж МКВ ж. д. 10 октября 1918 года и через 5 месяцев, несмотря на самые неблагоприятные условия (необорудованные помещения, плохое питание, плохое снабжение, тифозные и желудочные заболевания), могла уже выехать по приказанию Нач. желвойск Республики, на восстановление моста через реку Дон, по линии Лихая-Царицын. Не окончив работы, рота занимает головной участок. В момент отступления Красной Армии из под Царицына, роте была дана задача эвакуировать подвижной состав и имущество с участка Царицын-Великокняжеская, — и эта задача была выполнена настолько быстро и организованно, что противнику ничего не было оставлено. Выполнив одно задание, рота сейчас же бросается для следующих заданий.

5-го мая 1919 года рота уже в Тамбове, — и к августу месяцу заканчивает на ст. Тамбов устройство под'ездного тупика к пороховому заводу, где было уложено около 2-х верст и 3 стрелки. В том же месяце рота занимает головной участок Грязи-Жердевка, причем весь штат служащих этого участка, за исключением Грязи, заполняется военными

агентамы из состава роты, которая с самого возникновения состояла из 4-х взводов, разбитых по службам: 1—Сл. Пути, 2—Сл. Движения, 3—Сл. Тяги и 4—Баз и Мастерских.

Наступает отряд Мамонтова и рота, имевшая 670 человек штатного состава командиров и красноармейцев, выполняет героическую работу. Эвакуируется не только подвижной состав эксплуатируемого участка, но также и гражданские и военные учреждения со всеми базами и складами; рота выезжает на ст. Грязи, оставив на линии техническую летучку. Летучка была поставлена в очень серьезное и опасное положение, из которого она вышла благодаря усилиям и героизму, свойственному только Красной Армии. Когда противник приблизился настолько, что находился в непосредственной близости, летучка подрывает мост через реку Савала, отверстием 18 саж. и продвигается к роте. Но в это время отряд Мамонтова перерезывает железнодорожное полотно на ст. Морозово в тылу у летучки и последней приходится взорвать паровоз и подвижной состав в количестве 10 вагонов с инвентарем и имуществом,—и летучка, оставив противнику кучу хлама, продвигается пешим порядком к ст. Грязи, где прибыв благополучно в полном составе, сливается со своей ротой.

Декабрь месяц. Мамонтов сломлен. Начинается стремительное наступление Красной Армии. В самых неблагоприятных и тяжелых условиях желрота выполняет ряд ударных заданий, выполнение которых должно было способствовать быстрейшему продвижению частей Красной Армии на Борисоглебск. Личный состав роты, обтрепанный, оборванный, лишенный запасов продовольствия (частенько приходилось питаться одними лишь яблоками) разбивается на 2 группы и работают 24 часа в сутки. Весь состав был воодушевлен одной мыслью: как можно скорее восстановить движение,—и вот 5 дней, включая и все побочные работы, восстанавливается на шпальных клетках мост на ст. Жердевка, взорванный ротой ранее при отступлении; движение открывается, а рота передвигается на ст. Борисоглебск и от Ком.

жел. Южн. получает задание выехать на восстановление моста на ст. Комно через реку Савала. Эта работа выполняется горемом № 16, совместно с выделенной мостовой командой от роты, а остальные силы используются для устройства обводного пути протяжением 1 версты 25 саж. Эта работа идет усиленным темпом. Но вот последними усилиями, в агонии, Мамонтов захватывает Воронеж. Весь подвижной состав участка Воронежского узла находится по другую сторону моста. Наступает важный и в высшей степени ответственный момент. Для спасения особенно ценного в то время имущества, военно-железнодорожники напрягают все усилия, чтобы в руки противника не оставить ни одного вагона. Близкие ружейные выстрелы противника ни на минуту не приостанавливали работы. Весь подвижной состав, стоящий за мостом, был переведен за мост и отправлен в тыл.

Рота работала с винтовками в руках. Для вывоза одного из эшелонов, был наряжен последний паровоз и рота, находясь лицом к лицу к противнику, должна была ждать его возвращения. Тревожные были часы ожидания паровоза, настолько тревожные, что часть красноармейцев определенно выражала недоверие к своему командному составу. Но все-таки важность момента всеми была понята. С целью прикрытия своего подвижного состава в сторону противника были выдвинуты сторожевые заставы.

Весь наличный состав роты вооружен и снабжен всеми имеющимися в наличии патронами и рассыпан в цепь. Подступы к ст. Комно были защищены и конница Мамонтова задержана. Тем временем прибыл паровоз и последний эшелон вместе с ротой выехал в Ново-Хоперск. В Пензе рота пополняется и направляется на участок Огрожка-Лиски.

Отступающий противник разрушал все, что можно: железнодорожную связь, водоснабжение, станционные постройки, мосты и на долю роты выпало все это восстановить. К моменту занятия ст. Евстратово, работа была закончена и рота в боевом порядке приступает к восстановлению моста

через реку Савала отверст. 42 саж.; несмотря на то, что холода стояли сильные, а красноармейцы плохо обмундированы и совершенно разуты (обвертывали ноги обмотками), работа была закончена блестяще. Лично наблюдая такую работу, Командующий 8-й Армией тов. Сокольников благодарил эту роту и приказал выдать, как—награду по паре валяных сапог и полумесячный оклад жалованья каждому военножелезнодорожнику. Остальное время вплоть до 22 февраля 1920 года, рота все дальше продвигалась на Юг, занимая головные участки: „Зверев-Новочеркасск“, „Волновихи-Мариуполь“, при чем, предварительно ею был восстановлен мост на ст. Сулин через реку Кундрючия.

22 февраля 1920 года приказом Цупвосо 5-я рота переформируется в желдив, присваивая название „5-го желдива“.

II. 5-й Желдив.

В марте месяце окончательно сформировался 5-й желдив и в конце месяца двинут на ст. Ростов, где им был восстановлен Батайский мост через реку Дон, а к 4-му апреля было закончено и восстановление моста через реку Сулак ст. Чир-Юрт, за такой интенсивный темп работы Дивизион получил благодарность от Командарма XI в приказе по Армии. 5 апреля дивизион уже в Петровске-Порт. В то время Желдивизионы имели следующую структуру: 1-я рота—Техническая, куда входили службы: Путь, Движение, и Тяга и 2-я рота—Парковая служба Баз и Мастерских. И вот служба Тяги и парковая были выделены для ремонта паровозов и вагонов в депо Петровск-Порте, а Служба Движения на эксплуатацию. 25-го апреля Дивизион прибывает в Баку и здесь Служба Тяги выделяется для работы в депо, а остальные, пользуясь передышкой занимаются специальной подготовкой.

По приказанию Глав. Нач. Восо Республики, Дивизион перебрасывается на ст. Дербент, причем, в течении лета,

Служба Пути разбитая на летучки, произвела весь ремонт пути, и установила станционные сигналы на участке Дербент-Петровск, а служба Тяги работала на эксплуатации участка Баку-Петровск—протяжением 415 верст.

Сентябрь месяц. Дивизион производит ремонт паровозов и разборку второго пути в Грозном и затем на ст. Хасав-Юрт, после чего перебрасывается на Черноморско-Кубанскую железную дорогу. Там двухмесячная работа Дивизиона выразилась в разборке второго пути протяжением 50 верст причем снятые рельсы и шпалы были уложены в штабеля. 29 ноября Желдив снова выезжает в Дербент для увеличения пропускной способности Азербайджанской железной дороги, вступает в смешанную эксплуатацию участка Петровск-Баладжары, протяжением 400 верст.

Передышка кончилась и с 22 февраля 1921 года дивизион снова в боевой обстановке на Грузинском фронте. Совместно с 34-м желдивом восстанавливается Саганлугский мост через реку Куру. Мост опущенный одним концом и имевший отверстие в 20 саж. был восстановлен за 10 дней, причем работа производилась круглые сутки. Затем совместно с 11-м Желдивом, восстанавливается Аджанский мост через реку Куру. И эти работы также отмечены благодарностью в приказе по Армии. В апреле месяце Желдив получает участок Самтреди-Поти для эксплуатации, Служба же Пути назначается для ремонта и восстановления пути и мостов. Далее Техническая рота перебрасывается для работ Гракальского моста через реку Куру и устройства струенаправляющей дамбы, причем служба Тяги передается в Депо Тифлис в смешанную эксплуатацию участка ст. Тифлис-Михайлово, а парковая рота производит работы по клепанию ферм на Дзегамском мосту близ ст. Авчалы. По окончании этих работ желдив прибывает на ст. Навтлуг, откуда выделяется служба Пути на ст. Карданах для изыскания и подготовительных работ по постройке Алазанской ветки, Служба Движения оставляется в Навтлуге для сбора и отправки материала, служба же Тяги и Парковая рота выде-

ляется в депо Баку, где ими выпущено из текущего ремонта за 2 м-ца 82 паровоза. Эта работа была отмечена Главн. Начвосом Республики т. Аржановым, который выдал всему личному составу летучки по комплекту обмундирования.

6 Июня 1921 года приходит приказ из Центра и 5-й желдив, закончив самостоятельное существование и будучи слит с 32-м желдивом, вошел в состав 10-го железнодорожного полка.

III. 32-я рота и 32-й Желдив.

Вторым предшественником 10 Железнодорожного полка была 32-я железнодорожная рота, впоследствии переформированная в дивизион. Рота была сформирована в Ленинграде и первое что ею было сделано—это приведение в жилой вид подвижного состава численностью в 81 вагон. С 20 сентября 1919 года рота находится в распоряжении Комжелсев. и эксплуатирует участок Полово-Полоцк, 2-й Томаченская протяжением 100 верст с 8-ю остановочными пунктами. В декабре 1919 года рота переформировывается в Дивизион и продолжает ту же работу.

32-й желдив, состоявший из железнодорожников Петроградского узла, был усилен железнодорожными специалистами путем слияния с 27-м желдивом, имевшим большой некомплект,—и представлял настолько сильную военно-техническую единицу, что в дополнение к эксплуатируемому участку, получает участок Полоцк-Свольня, протяжением 60 верст на Латвийской границе. Для усиления пропускной способности, Дивизионом были открыты несколько „мертвых станций“,—устроено несколько раз'ездов с погрузочными и разгрузочными платформами, и в то же время команда в количестве 80 человек строит под'ездные пути к взорванному мосту через реку Двину, а в августе месяце совместно с горемом заканчивает работы по восстановлению и самого моста длиною в $\frac{3}{4}$ версты.

Красная Армия настолько стремительно преследует польские войска, что отрывается от своих баз, продвижение коих задерживалось порчей мостов и пути; и таким образом, чтобы во время снабдить Армию всем необходимым, дивизион в кратчайший срок производит все восстановительные работы, в том числе 17 временных водоснабжающих пунктов, 2 моста на шпальных клетках, отверст. в 9 и 7 саж. с под'ездными путями, и помимо этого на всем протяжении перешивается путь с заграничной колеи на ширококолейную. Сплошь и рядом работы производятся посменно в течении полных суток с привлечением военно-пленных для черной работы. С прибытием на станцию Молодечно дивизион получает в полную военную эксплуатацию участки—Молодечно-Лида-Вильно и Брановичи-Лида. Участки эти настолько были повреждены, что нельзя было пропустить и дрезины. Начинаются работы. Служба Пути производит ремонт и восстановительные работы, Тяга принимает в военную эксплуатацию Депо Молодечно-Лида, имея в распоряжении 38 действующих паровозов. Парковая рота производит текущий ремонт паровозов и подвижного состава и обслуживает водоснабжение на протяжении названных участков. Служба Пути, закончив работу, принимается за перешивку колеи вслед за отступающим противником и дивизион продвигается до ст. Зеленцы (в 25 верстах от Варшавы). Работа шла настолько быстро, что продовольствие не успевали подвозить и дивизион во всех видах довольствия был предоставлен самому себе. Разутый, раздетый, забывший что такое белье и ботинки, дивизион покупал, если удавалось, у окрестных крестьян продукты, а подчас, отдыхая (если можно так выразиться) холодными августовскими ночами, жевал сухой кусок хлеба и этим лишь подкреплял свои силы для упорной, напряженной работы следующего дня.

Плохое питание, недоедание, в связи с другими неприглядными условиями, имели своим последствием массовые заболевания: тифом, малярией и дизентерией. А в это

время начинается отступление из—под Варшавы и на дивизион возлагается задача колоссальной важности: с одной стороны, эвакуировать экстренно эксплуатируемый участок, на котором насчитывалось до 8.000 вагонов, причем имелось 38 паровозов, обслуживаемых бригадами из военных железнодорожников,— с другой стороны—снимать и увозить ценное жел. дор. имущество; при невозможности же этого, все уничтожить. В 12 дней эвакуация заканчивается, причем по разным направлениям перевезено все имущество 3-й Армии и части 15-й и 16-й. Служба Пути, разбитая на 3 летучки: а) в Гродно, б) в Арьергарде подвижного состава и в) в Белостоке—производит всевозможные подрывные и разрушительные работы: Взрываются железнодорожные сооружения, форты Гродно, приводится в негодный вид все на оставляемой территории. Подвижной состав сосредотачивается в Лиде, куда стягиваются постепенно летучки. В направлении Лиды части дивизиона пришлось подвергнуться внезапному нападению противника, в результате чего часть эта все таки пробилась к своим и прибыла в Лиду, потеряв долю военно-железнодорожников, убитых и попавших в плен. В Лиде дивизион делится на 2 группы—одна вместе со Штабом выезжает в Молодечно, а другая остается заканчивать эвакуацию Лиды, отправляя поезда вслед один за другим в направлении Полоцка и Молодечно. И в то время, когда еще осталось отправить 3 состава с ценным имуществом, приходит донесение, что противник находится в 2-х верстах от первого пролета в сторону Молодечно, в тылу у летучки, но полотно еще не перерезано. 5 минут усиленной, напряженной работы—и поезда отправляются в наше расположение. Дальше нужно взорвать станцию, снять и увести крестовину, этого врагу нельзя оставить, это грозит осложнениями, не только для летучки. Грузятся платформы, снятыми крестовинами, подрывается станция, но в это время поляки перерезывают путь отступления на Молодечно, охватывают цепью станцию и открывают стрельбу из винтовок, пулеметов и орудий. В таком критическом поло-

жении, военнополознодорожники не растерялись: стали отстреливаться из винтовок и пулеметов, пробились, вырвались из сферы ружейного огня и через Барановичи и Минск прибыли в Молодечно к своему Желдиву. В результате этих операций, дивизион не досчитывал 150 человек, — убитых и попавших в плен и 30 паровозных бригад, отправленных с поездами в тыл.

Такая героическая деятельность, имевшая безусловно важное значение для действия наших частей западного фронта, была отмечена РВС и последний за быструю, энергичную и самоотверженную работу наградил Дивизион Почетным Красным Знаменем — приказ РВС № 59 от 21/IV—1923 года. Приказ по Западному Фронту № 1965 от 3 Сентября 1920 г., гор. Минск.

Далее Желдив эвакуирует Молодечно и совместно с 35-м Желдивом эксплуатирует участок Минск-Бобруйск-Осиповичи-Слуцк общим продвижением 210 верст. Под натиском противника в один день эвакуируется Минск (вывезено было 32 полных состава), разрушается станция Минск и 3 перегона в сторону Бобруйска. Дивизион останавливается на ст. Бобруйск, имея на станции Пухович техническую летучку, как часть прикрывающую. В ноябре 1920 года желдив принимает в военную эксплуатацию участок в 80 верст Осиповичи-Слуцк. В Слуцке были передовые части противника, продвигавшиеся к Осиповичам. Задерживая наступление, летучка Дивизиона взрывает 3 деревянных моста по 15 сажен.

С этого момента начинается вновь наступление наших частей, а для желдива горячая работа по восстановлению всех разрушений. Огрывая значительные силы на заготовку лесных материалов на отдаленные расстояния и имея слишком малый срок, летучка дивизиона в трех-дневный срок всетаки восстанавливает мост, а через 8 дней уже открывается движение на Минск.

По заключении перемирия с Польшей, Желдив отправляется в Жлобин, а оттуда перебрасывается на Южный

фронт и занимает участок на Северо-Донецкой железной дороге Изюм-Нырково-Яма, Майорская - Бахмут-Никитовка протяжением 300 верст. Эксплоатация этого участка осложнялась частными набегами махновских банд, впоследствии чего Дивизион имел потери в личном составе. Дивизион был разбит на 2 боевые группы, которые наряжались по очереди в дежурство круглые сутки и отбивали нападение банд. С ликвидацией махновщины к концу января 1921 года, когда безопасность транспорту была обеспечена, дивизион перебрасывается в Закавказье в Баку. Здесь в мирной обстановке Дивизион залечивает раны транспорта, нанесенные гражданской войной. Дивизион не забыл своих подвигов, и если в недавнее боевое время работал с винтовкой в одной руке и инструментом в другой,—здесь уже работал двумя руками, ставя на ноги и оживляя Азербайджанский транспорт,—и за успешно выполненную работу получает награждение (по одному комплекту обмундирования участникам работ) и благодарность от Правления Азербайджанской железной дороги.

Этим значительным фактом 32-й желдив заканчивает свое существование, сливаясь с 5-м желдивом, переформируется в 10 Железнодорожный полк и является его основным ядром.

IV. 10-й Железнодорожный полк.

Ввиду того, что 32-й желдив находился на смешанной эксплуатации, а 5-й желдив на ремонте и постройках Кахетинской линии, необходимо было переформирование провести так, чтобы не было ущерба в непрерывности этих работ. Это было учтено и к 10-му августа 1921 года полк был окончательно сформирован, имея стоянку на ст. Навтлуг ЗКВ ж. д. Непосредственно за этим полк получает одновременно несколько крупных заданий, но выполнить их не представилось возможным, так как требовалось много рабочей силы, больше четверти личного состава находились на из-

лечении. Вследствие этого РВС ОКА все задания отставил и полку предложил эксплуатацию участка Батум-Самтреди, во исполнение чего полк передвигается в Кутаис и перебрасывает батальон Баз и Мастерских в Самтреди.

Пора войны кончается. Наступает пора учебы. Демобилизуются родившийся в 1898 году, а из оставшихся выделяется полковая школа. Для работ остается незначительное количество военно-железнодорожников и дальнейшая эксплуатация становится невозможной. Имея целью усиленную учебу полк переходит в Михайлово, первый же батальон размещается в Самтреди, где 3-я рота работает в Депо, а остальные роты проходят учебные занятия.

Принимается пополнение и начинается прохождение строя. В течение последующего времени полк одерживает еще ряд побед на трудовом фронте, причем так, что эти победы не только не приносят ущерба учебе, но в известной мере сами являются следствием этой учебы и ее закреплением. В течении 1922 года восстановительный батальон полка работает по восстановлению мостов Хетской ветки Черноморской железной дороги и за это время им восстанавливается 21 мост разных размеров общей длиной 120 саж. Чтобы дать правильную оценку этой работы, нужно знать условия работы, а они были таковыми и в большинстве случаев неблагоприятными: батальон был оторван от полка, вследствие этого страдало снабжение батальона всем необходимым; лесные материалы на месте работ отсутствовали—явилась необходимость в собственной лесной заготовке в районе Боржом-Бакуриани, удаленном от места работ на 250 верст; сильные периодические дожди отрывали от производства работ иногда на целые недели, почти законченные работы смывались водой—приходилось работу начинать сызнова; Хетская ветка находится в малярийном районе—это понижает число выходящих на работу вследствие заболеваемости; к восстановлению мостов можно было приступить лишь разобрав все старые—лишний расход людей и времени.

Второе полученное полком задание—это налаживание полком связи между частями Армии, между прочим Штаб полка и 2-й и 3-й батальон в мае месяце 1922 г. перебрасывается в Тифлис, где и находится все дальнейшее время. В начале 1923 года полк получает еще задание—постройка дековилки от ст. Хета до лесосеки № 2. В течении почти двух месяцев работа заканчивается, причем летучкой полка построено 4 версты дековилки и 3 моста длиной от 1,—11,5 саж. Кроме того, полком за годы учебы сделано не бьющее в глаза, но не маловажное дело,—это выпуск из Полковой школы и рот специалистов железнодорожников. 1-го мая 10-й Железнодорожный полк переформировывается приказом РВС № 587 в 10 Отдельный Краснознаменный железнодорожный батальон.

V. 10 Отдельный Краснознаменный Железнодорожный батальон.

Дальнейшая история 10 Отдельного желдорбата складывается в борьбе за качественное улучшение бойцов, что достигается должной постановкой, как учебно-школьного дела, так и дела политпросветработы.

За время существования батальона, т. е. до 1 ноября 1924 года производится выпуск полковой школы: выпущено специалистов разных квалификаций 52 человека, школа ускоренной подготовки выпустила младших начальников и старших специалистов 64 человека. И кроме того, роты по окончании учебы проходили практику на дороге, затем держали экзамены и получили свидетельства. Из строительных работ батальон получает ряд заданий,—изыскание тупика на ст. Кара-Тапа и изыскательные работы в Батумском укрепленном районе. Первое задание выполняется изыскательной командой, которая представила результаты работ в двух вариантах. По выполнении второго задания батальон получает задание приступить к постройке тупика Гаубичной батареи в Батуме.

Несмотря на множество тормозящих причин, как большой процент маляриков, болотистый грунт и т. д.,— работа была выполнена безусловно успешно.

В общем батальон представлял собою настолько квалифицированную силу, что в январе 1924 года выделил из своего состава 100 человек специалистов на усиление других железнодорожных частей.

9 января 1923 года батальон переживает один из торжественнейших моментов в своей истории—это вручение батальону РВС ККА от ЦИКА ССР Высшей Боевой Революционной награды—Почетного Революционного Красного Знамени за заслуги 32-го желдива, прославившегося своей доблестью при выполнении оперативных задач на Западном фронте. Армейская печать, приветствуя 10 Краснознаменный железнодорожный батальон, как приемника 32 желдива, привела слова приказа РВС Республики № 59 1923 года.

„Награждаются Почетным Революционным Красным Знаменем 32-й и 35-й железнодорожные дивизионы, за то, что в период наступления наших войск на Варшаву с июня по август 1920 года, все время следуя с передовыми частями нашей Армии и производя в чрезвычайно трудных условиях исправление железнодорожного пути и мостов, оба дивизиона довели свою работу до ст. Тлуц (в 30 верстах от Варшавы), находясь в непосредственной близости фронта.

Во время отхода от Варшавы оба дивизиона, оказавшись у Белостока отрезанными белополяками от наших войск, не взирая на понесенные значительные потери в личном составе, пробились через окружающие их численно превосходящие силы противника и присоединились к нашим войскам, не оставив противнику никаких трофеев“.

В ознаменование этого дня батальон устраивает выставку, цель которой наглядно показать жизнь, работу, учебу, достижения, военножелезнодорожников. В этой работе принимают участие все подразделения полка. На выставке наиболее полно, широко и разнообразно предоставлена партполитпросветработа; этот отдел показал насколько желдорбатцы

активны, насколько они поняли задачи внешкольной работы и цену свободного времени (см. отзывы о выставке в приложении).

Баталион никогда не забывал звания Краснознаменного и когда в конце августа 1924 года в Грузии всколыхнулось восстание меньшевиков, баталион успешно выполнил задание—охранять район ст. Михайлово силами 2-й и 3-й роты и остальными силами, находящимися в Тифлисе (в Дидубе) нести охрану ст. Тифлис и охрану Дидубе и Нахаловки вплоть до ликвидации и разгрома бандитских выступлений 15-го сентября. После этого весь наличный состав баталиона сосредотачивается в Тифлисе, проводится повторная программа и идут экзамены старослужащих красноармейцев, в результате давшие 55 человек специалистов, увольняется в бессрочный отпуск 1901 год, а 1-го ноября 10 Краснознаменный железнодорожный баталион сливается с 16 желдорбатом, пришедшим из Сибири и переформируется в 10 Краснознаменный Железнодорожный полк, представляя его основную часть.

16-й Желбат.

В то время, когда предшественники 10 ж. д. баталиона проявляют себя героически на западном и южном фронтах, предшественники 16 желдорбата выделяются своей славной работой на Урале и затем в Сибири в Д. В. Р. Из них наиболее крупная единица первый Уральский Коммунистический желбат, богатый особенно трудовыми подвигами при восстановлении желдорго в боевой обстановке. Еще в 1918 году в эпоху борьбы с Колчаком, стихийно возникают железнодорожные организации военного типа, выдвинутые боевой обстановкой. В Челябинске организуется подрывной поезд, назначение которого было эвакуация ст. и восстановление пути. На ст. Егоршик формируется второй вспомогательный поезд. В Лысьвинском заводе формируется техническая рота, подходившая по своей структуре к желро-

те и имевшая в своем составе все железнодорожные службы. Одновременно с ней на Кувшинском заводе формируется на добровольных началах 1-й Уральский Коммунистический желбат, который затем пополняется подрывным и первым и вторым вспомогательными поездами и мобилизованными железнодорожниками, а в начале 1919 года в него вливается и первый технический желбат, развернутый из технической роты. В этот момент желбат представлял с собой мощную хорошо снабженную, как техническими средствами, так и личным составом организацию.

С наступлением Красной Армии на Урал, выступает желбат, как боевая железнодорожная часть. Нажим Красной Армии был настолько силен и стремителен, что Армия Колчака быстро оказывается за Камой и, не останавливаясь в Перми, перекатывается за Уралы, зрядно испортив на своем пути мосты и железнодорожные сооружения. Занятый работой по восстановлению, желбат на много отстал от передовых частей, а это безусловно отражалось на дальнейшем продвижении Армии. Тогда желбат, несмотря на 2 батальона, каковые пополняются имуществом и личным составом 1-й желбат остается заканчивать работы, а второй отправляется на фронт, попутно восстанавливая западно-уральскую железную дорогу.

Восстановив 52 моста, первый желбат также прибывает на фронт, где они сливаются, получив наименование 1-го Уральского Коммунистического желбата. Начинается тяжелая работа по эксплуатации участка Тюмен — Омск, где в то же время ведется и восстановительная работа, этим кончается 1919-й год.

Только в начале 1920 года желбат имел возможность выполнить приказ о переформировании в дивизионы (полученные еще осенью 1919 года), так как только теперь, со взятием Омска и продвижением Армии дальше на восток, можно было прервать работу; в этом районе дорога оставалась противником почти не разрушенной и железнодорожные служащие остались на своих местах.

Таким образом из 1 Уральского Коммунистического желбата формируется 35 и 36 желдордивизионы. 35-й желдив отправляется на зап. фронт где работает бок о бок с 32-м желдивом, а 36-й по заданию 1-й Трудовой Армии выезжает в Челябинск для ремонта паровозов и вагонов и вскоре в порядке боевого приказа отправляется в Омск на восстановление Иртышского моста, входя в состав 7 Отдельной Желбригады.

Пока мост не был исправлен, поддерживалась переправа. Устроена она была таким образом, что путь был уложен непосредственно на снег, и шпалы подбивались только снегом,—и только часть пути имела основные шпалы. С приездом батальона, весеннее солнце делало свое дело, лед подтаивал, путь перекашивался и без под'ема на балласт становился непригодным для движения поездов. Был момент, когда в Управлении Омской дороги было решено больше не пускать на лед паровозов, и производить перекатку вагонов в ручную; это требовало много рабочих рук и значительно сокращало пропускную способность переправы. Тогда, не смотря на явную опасность, дивизион взял переправу в свои руки и продолжал перевозку вагонов при помощи паровозов еще с неделю вплоть до окончания исправления моста. Дальнейшее существование переправы было нецелесообразным и нужно было поспешить снять рельсы и шпалы, чтобы не дать им погибнуть в Иртыше. В связи с тем, работы ведутся в боевом порядке и заканчиваются своевременно, что следует приписать сознательному отношению к ним всех военножелезнодорожников, работавших в воде, не считаясь ни с временем, ни с погодой.

Однажды во время подачи на переправу через реку Иртыш состава в 30 вагонов, когда машинист вследствие крутого уклона, не мог удержать поезда и он мчался на лед со скоростью до 25 верст, путевой сторож Матвейчук, видя это и сознавая опасность от пуска большого состава на лед, вскочил на поезд, пренебрегая личной безопасностью, и стал тормозить вагоны перескакивая на ходу с тормоза на тор-

маз. Во время прыжков т. Матвейчук сломал себе ногу. Этим он предотвратил крушение поезда и разрушение ценой в то время переправы. За такое самоотверженное выполнение тов. Матвейчук РВС—5—награжден серебрянными часами.

По выполнении этой работы Дивизион направляется в Иркутск, где получает задание выехать в Слюданку и до самого переформирования в 16-й жел. дор. полк работает на смешанной эксплуатации Забайкальской железной дороги. Приказом РВСР — от 5 мая 1925 года за № 981 — дивизион переформировывается в 16-й жел. дор. полк. За отсутствием специалистов полк был сформирован с большим некомплектом, каковой потом был заполнен 27-м Этапным батальоном, в котором не оказалось ни одного специалиста. Переформирование производится с 3-х дневный срок и в октябре полк уже получает боевые задания — постройка ширококолейной ветки (лесовозной) в Тайге и изыскания узкоколейной дороги ст. Каменноугольных копей до военного городка гор. Красноярск — эти работы были выполнены и полк приступил к снятию откосов скал, угрожающих обвалом.

Затем с 1 Января 1922 года, начинается период учебы, усиленной, строевой и технической подготовки; открывается полковая школа, давшая весной 29 человек разных специалистов. Все лето полк работает на Забайкальской железной дороге, ремонтирует телеграфную линию, заготавливает дрова, большая же часть находится на эксплуатации. С наступлением осени полк перебрасывается на Дальний Восток, где занимая головной участок и пополнившись расформированной отд. желротой НРА, ведет усиленную напряженную работу по исправлению телеграфной линии и разрушенных мостов. Выдающейся работой были изыскания и постройка зимней переправы через реку Бикин. В работах участвовали даже Штаб полка и Хозкоманда имея помощь от Саперного батальона, причем работа шла круглые сутки. Всем участникам работы Глав. Нач. Восо об'явил благодарность. Приказом же Глав. Нач. Восо ДВР была об'явлена благо-

98161



дарность и эксплуатационному батальону полка за успешное восстановление пути и мостов на головном участке против „Земской рады Дигерикса“.

Как только открылось движение на Бикинской зимней переправе, 4, 5 и 6 роты принимаются за постройку Амурской зимней переправы.

С 1 января 1922 года части полка стягиваются к Штабу на Красную Речку и переформируются по штату мирного времени. Происходит увольнение в бессрочный отпуск красноармейцев старших возрастов, выделяется Полковая школа и вместе с тем части полка отправляются на работы на Амурскую дорогу, Шифкинскую ветку и на восстановление Бикинского моста, так что в Штабе полка не осталось людей для несения караульной службы. Потеряв почти всех специалистов путем демобилизации, с новым пополнением в январе полк получает совершенно неграмотных хлебопашцев. Работа с ними началась лишь с марта м-ца и много нужно было убить сил и энергии, чтобы поднять техническое значение полка на должную высоту. Работа эта все время имела перебои из за частых переформирований, увольнений, пополнений, каковые прибывали небольшими партиями.

20 апреля 1924 года полк переформируется в 16-й Отдельный Железнодорожный батальон. Принимает пополнение родившихся в 1902 году и принимается исключительно за учебу. Эта работа не видная, не блестящая внешним героизмом в серой обстановке казармы,— была героической работой на фронте учебы. Август месяц дал блестящие результаты. В это время батальон инспектировал С. С. Каменев — Инспектор РККА. Давая серьезные задачи и предъявляя строгие требования, он остался доволен успешным выполнением их, и все участники работ получили благодарность от тов. С. С. Каменева.

28 октября 1924 года — батальон прибывает с восточной окраины СССР на Южную в Закавказье и здесь, прибыв в Тифлис, вливается в 10-й Отдельный Краснознаменный Же-

лезнодорожный батальон и вместе они образуют 10-й Краснознаменный Железнодорожный полк.

К февралю м-цу заканчивается окончательная ликвидация слившихся батальонов и полк приступает к плановой учебе.

В январе м-це полк получает задание чрезвычайной важности: принять участие в работах по постройке линии Орша-Леппель. Выделяется сводный батальон, который на месте постройки вливается в один из желдорполков и приступает к работе. В мае м-це этого же года (1925) полк выделяет еще один сводный батальон: в его состав вошел и путевой класс Полковой школы.

На месте оба сводных батальона сливаются вместе, образуя отдельный Строительный Отряд 10 Краснознаменного желдорполка и работая как самостоятельная единица, принимает первый участок с 49 по 56 км. 12 мая отряд начинает работать с большим напряжением, параллельно занимаясь и строевой, политической и технической учебой и в то же время заканчивают постройку и оборудование лагерей. В начале, вследствие того, что кр-цы не имели навыка, норма земляных работ не выполнялась, но постепенно отряд втягивается в работу и дает выработку до шести кубов на человека, что в общей сложности покрывает норму на 100 и даже 150%⁰/₀. Когда первый участок был закончен под укладку и сдан, начальник работ признал его одним из лучших участков на всей линии.

11 августа отряд выступает на новый участок 110—116 км. Отряд двигался пешим порядком и когда он проходил мимо работавших желполков, то последние приветствовали отряд, как блестяще выполнивший первую работу. Гремят оркестры, настроенные кр-цы во главе с командованием, бодрым словом и яркими многоголосными лозунгами отмечают работу Строительного Отряда: „Да здравствует 10-й Краснознаменный железнодорожный полк“. Придя к месту работ, отряд торжественно встречается с дивизионным командованием и сразу же приступает к устройству лагерей

и земляным работам. Несмотря на многие тормозившие причины, а особенно дожди, при недостаточной обмундированности кр-цев, отряд приобретший достаточный навык в первой работе, быстро выполняет задание и 9-го Сентября уже выступаст на новый участок в г. Леппель.

В районе г. Леппель работы производились 2-м желполком и наш отряд был прислан ему в помощь. Встреченный торжественно и восторженно 2-м полком, отряд размещается по квартирам в городе и приступает к работам на 10-ти пикетах и на разработки ст. Леппель. Далее отряд направляется на участок с 110 по 118 клм. на ремонт пути и для землянных работ. Дожди, а затем мороз и снег сильно отражались на производительности работ. тем более, что в отряде находилось много разутых, немогущих выйти на работы. Но тем не менее работа по заданию была выполнена.

Работая как самостоятельная единица, Огд. Строит. отряд все задания выполнил своевременно (иногда даже ранее срока) технически правильно добросовестно и аккуратно. Производительность отряда приравнивалась к полковой, хотя отряд и не представлял собой полковой величины. В общей сложности за период май—октябрь отряд произвел все необходимые земляные, строительные и подробные работы на протяжении 14 клм. причем одних только мостов разных размеров было построено 150.

В трудных условиях напряженной строительной работы отряд мог развернуть парполитпросветработу в достаточном объеме, организуя вокруг массовой работы и крестьянское население окрестных деревень.

Большая работа проделанная отрядом не прошла незамеченной. Отряд получил ряд благодарностей, а в день торжественного открытия дороги Орша — Леппель 9 ноября, 20 трудовых грамот от имени Леппельского Исполкома, розданные героям труда-красноармейцам и командирам. Начштаба РККА Пугачев и Комвойсками Зап. Округа т. Тухачевский передали от имени РВС СССР особенно отлич-

чившимся на трудовом фронте командирам и красноармейцам ценные подарки.

К 9 ноября отряд уже находится в Тифлисе. Полк и Зак. дорога еще раз отметили важность выполненной работы и геройскую работу отряда. И здесь отличившиеся товарищи получают трудовые грамоты и ценные подарки от имени Зак. жел. дороги.

Верный своим славным традициям, крепко и высоко держа Почетное Революционное Красное Знамя, полк внесет еще не мало славных страниц в свою историю эпох борьбы и труда.

Составили члены ВНО: { т.т. *С. Н. Комаров.*
Э. Р. Шварц.
А. Г. Александров.

Редактировал и обработал
член ВНО полка *А. Г. Александров.*

