

САБУХИ АХМЕДОВ<sup>1</sup>

## ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДА «ЭШЕЛОННОЙ ВОЙНЫ» В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ НА ТЕРРИТОРИИ АЗЕРБАЙДЖАНА В 1918 ГОДУ

*Ключевые слова:* «эшелонная война», гражданская война, Азербайджанская Республика, бронепоезд, Шамхорские события 1918 года

Целью данной статьи является представление и обоснование тезиса о том, что в боевых действиях 1918 года на территории Азербайджана применялся такой специфический военный метод, как «эшелонная война».

«Эшелонная война», как вид боевых действий на железных дорогах. Изобретение и последующее развитие железнодорожного транспорта оказало влияние на различные стороны экономической, социальной и даже общественно-политической жизни разных стран. Начиная со второй половины XIX века, особая роль стала отводиться этому виду транспорта при планировании и ведении войн различного масштаба. Способность за короткое время перебросить большие массы войск, а также различную боевую технику и снаряжение на большие расстояния оказала существенное влияние не только на тактику, но и стратегию ведения войны. Появление бронепоездов привело к тому, что железнодорожный транспорт перестал быть только видом транспорта и превратился в вид военной техники. Первая Мировая война показала, какой объем задач возлагается на железнодорожный транспорт в ходе военных действий.

Развал Российской империи и последующая гражданская война на ее территории, а также борьба новых республик за свою независимость и территориальную целостность привели к появлению вида боевых действий, вошедших в историю под названием «эшелонная война» (иногда используется также термин «война по железным дорогам»).

Применительно к событиям на территории России периода 1917-1922 годов «эшелонная война» относительно неплохо изучена, однако относительно событий, происшедших на территории Азербайджана, как вид боевых действий она не рассматривалась вообще (16; 21).

Впервые понятие «эшелонная война» было использовано в работах советских ученых 1920-1930-х годов, посвященных гражданской войне и иностранной интервенции на территории России. Несмотря на поверхностный характер опубликованных сведений, данные работы длительное время продолжали оставаться единственными в своем роде, так как впоследствии историки крайне редко уделяли внимание самому методу «эшелонной войны» (7; 9; 15). Тем не менее, были установлены основные особенности, слабые и сильные стороны этого вида боевых действий. Однако недостаточная изученность фактического материала привела к тому, что появилось много спорных моментов, либо моментов откровенно популистского характера. Так, приводилась информация о том, что войска Красной армии действовали вдоль железнодорожных магистралей лишь до середины 1918 года и то, как элемент борьбы с антибольшевистскими вооруженными формированиями на Донбассе, Украине и в Белоруссии (22). При этом операции с применением метода «эшелонной войны» наблюдались в 1919 и особенно в 1920 году.

Лишь с начала 2000-х годов новые публикации устранили некоторые «белые пятна» гражданской войны. В то же время популистский подход вызвал к жизни такой термин, как «война бронепоездов». Этот термин

<sup>1</sup> Заведующий отделом научной экспозиции и организации выставок Национального музея истории Азербайджана, доктор философии по истории.

не только не отражает специфику «эшелонной войны», но и абсолютно неправильно сводит уникальный вид боевых действий к банальным «дуэлям» бронепоездов (12).

Изучение истории становления Первой Азербайджанской Республики, ее борьбы за независимость и территориальную целостность через призму особенностей военного дела начала XX века показывает, что «эшелонная война» как вид боевых действий применялся и в Азербайджане.

**Характерные особенности «эшелонной войны».** С перерастанием политической борьбы в вооруженное противостояние и последующую гражданскую войну стороны вынуждены были принимать во внимание такие моменты, как: отсутствие сплошных линий фронтов, первоначальная разобщенность и малочисленность как революционных, так и контрреволюционных сил. В подобной обстановке стороны стремились расширить и закрепить свои плацдармы на возможно большей территории страны, изолировать, а затем и ликвидировать очаги сопротивления противника.

Наиболее подходящим средством, дающим возможность достичь поставленных целей, оказался железнодорожный транспорт. До начала гражданской войны железнодорожный транспорт использовался в военных целях для перевозки войск и воинских грузов. Отдельный эшелон воинской части создавался на период перевозки войск и не предназначался для решения боевых задач в пути следования. Бронепоезда, как вид боевой техники, играли роль вспомогательного средства для поддержки своих войск, охраны переправ, станций, иногда - поддержки сил прорыва.

С началом «эшелонной войны» воинский эшелон, т.е. железнодорожный состав и следующий в нем отряд, становится боевым подразделением, служащим для решения определенного круга боевых задач. Когда же группа эшелонов и бронепоездов группируются в единое формирование, оно получает способность самостоятельно вы-

полнять боевые задачи тактического, а зачастую и оперативного масштаба.

Слабым моментом противоборствующих сторон любой гражданской войны являлись трудности обеспечения связи (и соответственно управления), снабжения продовольствием, снаряжением и боеприпасами. «Эшелонная война» позволяла обойти эти трудности: вдоль железнодорожных линий имелась постоянная железнодорожная телефонная и телеграфная связь, на станциях находились узлы связи, склады продовольствия, запасы воды.

Особенности оперативно-тактических действий, присущие «эшелонной войне», определялись военной и политической значимостью отдельных железнодорожных направлений, составом, вооружением, морально-психологическими качествами и степенью обученности участников боевых столкновений (21, с.122).

Таким образом, главные характерные черты «эшелонной войны» таковы: использование ее в условиях отсутствия непрерывного фронта; небольшие силы и средства, вовлеченные в боевые действия; действие вдоль железнодорожных магистралей; значительное удаление района боев от железной дороги; использование железнодорожных и бронированных поездов для наступления на противника, в ходе его преследования или для отступления при встрече с превосходящими силами врага.

Следовательно, «эшелонная война» была особым видом боевых действий, осуществлявшихся вдоль железнодорожных магистралей, основанным на использовании железных дорог и подвижного состава как основного средства маневра, постоянного размещения и обеспечения воинских формирований. Характерной особенностью операций «эшелонной войны» были небольшое удаление района боевых действий от железных дорог, наличие открытых флангов, широкое применение бронепоездов и гражданских поездов, а в атакующих цепях — пулеметов и легких орудий, а также сочетание боевых действий войск с вооруженными

восстаниями в городах и на железнодорожных узлах. Стратегические цели «эшелонной войны» сводились к захвату, расширению и закреплению плацдарма на возможно большей территории страны путём взятия под свой контроль крупных населённых пунктов, узловых железнодорожных станций, важных экономических и политических центров (21, с.120).

Однако «эшелонная война» имела и ряд существенных недостатков. Так, направленные оперативно-тактических действий зависело от направлений и технического состояния железнодорожной сети. Следующим важным фактором было наличие запасов топлива и воды для локомотивов. Только для поддержания под парами в течение суток одного паровоза с четырехосным тендером требовалось около 10 тонн воды и 7 куб. метров дров или 3,3 тонны угля. Кроме того, ежемесячно каждый паровоз нуждался в промывочном ремонте котла, который мог быть осуществлен только с использованием стационарной ремонтной базы (21, с.133). Даже удачное осуществление операции не гарантировало разгром противника. Так, как только положение кого-либо из участников операции становилось критическим, его командование вместе со штабом и наиболее подготовленными частями успевало ускользнуть от одерживающего верх неприятеля по грунтовым дорогам.

**Этапы операций «эшелонной войны».** Обычно операция «эшелонной войны» разворачивалась так. На наиболее важном железнодорожном направлении осуществлялось накопление железнодорожных поездов с вооруженными отрядами. Впереди эшелон двигался бронепоезд, который обстреливал станцию. За ним подходили эшелоны, из которых высаживались стрелковые подразделения и, развернувшись для атаки в пешем строю в одну - две стрелковых цепи, захватывали станционные здания. Станционные постройки обеспечивали в случае необходимости переход к обороне, быстрое превращение железнодорожной станции в укрепленный район. Так как узловые желез-

нодорожные станции находились в губернских или в уездных городах, захват станции создавал возможность захвата города. Если в городе имелись крупные силы противника, с эшелонов выгружали артиллерию, и пехота шла в атаку под прикрытием артиллерийского огня.

Во время атаки использовались все наличные силы, резервов не создавали, так как последующие эшелоны играли роль резерва для передних. Разведка проводилась лишь вдоль железнодорожных линий с помощью паровозов, дрезин. Это позволяло быстро обследовать значительные участки железнодорожных линий, но не давало данных об обстановке, складывающейся во всем районе. Боевое охранение было незначительным, наряды направлялись к ближайшим важным объектам (мосты, виадуки) и на ближайшие железнодорожные разъезды. Тыловое обеспечение осуществлялось за счет располагавшихся на узловых станциях складов, местных реквизиций и захваченных у противника трофеев.

Овладение крупным железнодорожным узлом позволяло контролировать целое железнодорожное направление. Пока в городе устанавливалась «своя» власть, на станции в железнодорожных мастерских и депо оборудовались новые бронепоезда, осуществлялся ремонт подвижного состава. Подготовившись, эшелон совершал новый «бросок» по линии железной дороги до следующей цели.

Эффективность действия эшелона, как боевой единицы, зависела от отношения железнодорожников, местного населения и характера войск противника. Так, железнодорожные служащие низшего и среднего звена поддерживали красногвардейские отряды, как наиболее близкий им социальный слой. Боеспособность отрядов из числа местного населения, как правило, была невысока. Зачастую стремительная атака бронепоезда, обстрел им станции, последующая атака пехоты вызывали панику у таких отрядов и они просто покидали станцию. Высокая маневренность сил и средств, задействованных в «эшелонной войне», малое время, которое

требовалось для проведения операций по захвату железнодорожных узлов и населенных пунктов, уменьшали влияние местных жителей на ход боевых действий.

Важной особенностью «эшелонной войны» была неспособность одержать победу в бою с хорошо организованным и подготовленным противником. Так, невозможность обеспечить скрытность движения значительного количества эшелонов и бронепоездов приводила к тому, что хорошо организованный противник успевал подготовить артиллерийскую засаду, причем с позиций, недосягаемых для артиллерии бронепоездов; достаточно легко выводились из строя пути, что задерживало действия эшелона; так как силы эшелона действовали только вдоль линии путей, противник легко уходил в сторону, охватывая с фланга и тыла эшелон и навязывая ему полевой бой.

История гражданской войны в России содержит различные удачные и неудачные примеры «эшелонной войны», примененные как большевиками, так и их противниками. Методы «эшелонной войны» оказались эффективны против сил местной самообороны или сборных сил. Но эти же методы против кадровых войск проваливались, как провалились атаки большевиков на германские оккупационные войска на Украине, атаки большевиков на уральских казаков вдоль линии Саратов - Уральск и др. (13, с.275-282).

Особняком стоит восстание Чехословацкого корпуса – самый крупный пример «эшелонной войны». Так, Чехословацкий корпус численностью 50 тысяч человек выводился из России через Владивосток, однако в силу разных причин ввязался в гражданскую войну на стороне противников большевиков. Корпус в составе 63-х железнодорожных составов по 40 вагонов в каждом растянулся на пространстве от Самары до Владивостока. 25 мая 1918 года корпус поднял восстание против большевиков по всей вышеуказанной линии, эшелоны захватили железнодорожные станции и города рядом с ними, оторвав большевиков от Сибири и Урала (20, с.88-98; 19, с.75-103). Ин-

тересно, что определив сильные и слабые стороны «эшелонной войны», чехословаки не позволили большевикам применить против них же методы этой войны. Как писал очевидец о бое чехословаков с большевиками под станцией Миасс, «как только столкновение с красными отрядами началось, чехи тот час же высадились из эшелонов, отогнали поезда на 80 верст в тыл и приняли с нашими эшелонами бой в условиях полевой войны» (21, с.130).

Следует отметить, что изобретателями метода «эшелонной войны» вообще в мире однозначно можно считать большевиков. Именно большевики – основная оппозиционная сила монархии, а затем и Временного правительства, рассматривали железнодорожный транспорт, как важный инструмент политической борьбы. Еще революция 1905-1907 годов показала значение захвата железнодорожных линий и станций в политической борьбе. Подавление Корниловского выступления (мятежа) в августе 1917 года во многом оказалось возможным из-за блокирования железных дорог, по которым перебрасывались войска к Петрограду. Лидер большевиков В.И. Ленин в начале 1918 года отмечал, что «без железных дорог социалистическая революционная война» – вреднейшее предательство» (17, с.312). Этот постулат наилучше демонстрирует, что железные дороги рассматривались большевиками, как инструмент «социалистической революционной войны». В борьбе со своими политическими противниками большевики во многом опирались на воинские части, возвращавшиеся с фронтов Первой мировой войны. Именно они, недовольные старой властью, имеющие боевой опыт, обладающие оружием, составили основную ударную силу. Первоначально предполагалось распустили части старой армии, а затем, вновь призывая население, создавать новую. Однако командующий Петроградского военного округа В.А. Антонов-Овсеевко, один из немногих революционеров, имеющих военное образование, фактически заложил основу «эшелонной войны», когда из перешед-

ших на сторону большевиков воинских частей старой армии составлялись отряды новой, Красной армии. Воинские эшелоны, возвращающиеся с фронта, превращались в ударную силу большевиков и направлялись на противника. Удачная операция против войск генерала Каледина на Дону в декабре 1917 года, когда основную ударную силу большевиков составили именно «эшелонные войска» показала правильность избранной тактики (10, с.218-236).

На зарождение методов «эшелонной войны» оказала влияние и неспособность революционных командиров осуществлять полевые операции. Как указывал командующий 1-ой Армии Восточного фронта большевиков М.Н. Тухачевский, «наши войска того времени почти не были способны двигаться без железных дорог, так как вовсе не имели транспорта, а пользоваться обывательским транспортом ещё не умели» (18, с.20).

**Железнодорожный транспорт в Азербайджане к 1917 году.** Железнодорожный транспорт зародился в Азербайджане в 1880 году, с открытием линии Баку – Тифлис в 1883 году он вышел на региональный уровень, с открытием линии Баку – Порт-Петровск (Махачкала) в 1900 году азербайджанские линии были соединены с общероссийскими линиями (2, с.28). К 1917 году общая протяженность железных дорог Азербайджана составляла 954,2 км (не считая промышленных линий на территории крупных предприятий, в Черном городе Баку и Кедабекском медеплавильном комбинате). Основными линиями были Баку – Тифлис, Баку – Порт-Петровск, Улуханлы – Шарур – Джульфа (построен в 1908 году, соединял Иреван и Нахчыван), Шахтахты – Маку – Баязид (построен в 1916 году с военными целями, соединял Нахчыван – Южный Азербайджан и Турцию), Евлах – Барда (построен в 1914 году, как часть «Шушинской железной дороги», недостроенной из-за начала войны), Джульфа – Маку (построен в 1912 году, соединял Нахчыван и Южный Азербайджан) (2, с.54-55). Естественно, в условиях начинающегося в 1917 году политиче-

ского противостояния стороны придавали особое значение железнодорожному транспорту. Особый Закавказский Комитет (ОЗАКОМ; март – ноябрь 1917 года), как орган Временного правительства по управлению Южным Кавказом вообще не рассматривал железные дороги как инструмент политической борьбы. Закавказский Комиссариат будучи коалиционным правительством (15 ноября 1917 – 26 мая 1918 года) также рассматривал железные дороги только лишь как вид транспорта.

**Шамхорские события января 1918 года, как операция «эшелонной войны».** Как уже было показано выше, большевики – основная оппозиционная сила монархии, Временному правительству и Закавказскому Комиссариату, рассматривали железнодорожный транспорт в качестве важного инструмента политической борьбы. Это открыто проявилось в процессе создания Мусульманского (Азербайджанского), Грузинского, Армянского корпусов, как вооруженных сил Закавказского Комиссариата. Так, по договоренности лидеров комиссариата с военным руководством, а также с советами воинских частей, воинские части, возвращавшиеся с турецкого фронта, должны были сдавать оружие соответствующим корпусам, а затем по железной дороге Тифлис – Баку – Порт-Петровск возвращаться в Россию (1, с.228). Однако большевики решили воспользоваться ситуацией для захвата власти на Южном Кавказе и особенно в Баку. Бакинский совет, в котором происходило постепенное объединение большевиков и дашнаков, стремился любой ценой захватить власть в свои руки. Путем легитимных выборов приход к власти был невозможен, поэтому, по примеру событий в Петрограде, была сделана ставка на вооруженный захват власти. Воинские части должны были с оружием двигаться по маршруту Тифлис – Баку и уже здесь вливаться в состав Красной гвардии Бакинского совета. Естественно, как Закавказский Комиссариат, так и партия «Мусават» сопротивлялись этому, добиваясь передачи оружия. Договоренность о пе-

редаче оружия Мусульманскому Корпусу не выполнялась. И если первоначально большевики рассматривали возвращавшиеся воинские части лишь как источник оружия, то удачный пример использования метода «эшелонной войны» против войск генерала Каледина на Дону привел к мысли использовать его и на Кавказе. Большевики стремились не допустить сдачи оружия эшелонами, расформирования эшелонов и отправки войск по домам другими видами транспорта, воспрепятствовать отправке эшелонов по-одному, добиваться сопровождения групп эшелонов бронепоездом. Первоначально как руководство Закавказского Комиссариата, так и национальных советов не разгадали план большевиков, стремясь лишь не допустить скапливания эшелонов в Тифлисе и не допустить прохода войск в Баку с оружием, чтобы не усиливать гвардию Бакинского совета.

Уже во второй половине декабря 1917 года процесс передачи оружия принял форму ожесточенного противостояния, хотя до вооруженных столкновений дело не доходило. Воинские эшелоны, зачастую под влиянием большевистских пропагандистов, управлялись со своими офицерами, избирали командирами большевиков и категорически отказывались сдавать оружие. Длительные споры приводили к нарушению графика движения эшелонов, растягиванию этих эшелонов на пространстве от Тифлиса до Баку. Таким образом, стали складываться предпосылки для применения метода «эшелонной войны»: задержать крупные воинские эшелоны на отдельных узловых станциях, дожидаясь подхода бронепоезда, в открытом противостоянии захватить станцию и прилегающий населенный пункт. Захват крупных станций по линии железной дороги Тифлис – Баку не только позволил бы большевикам собрать в Баку большую часть войск с турецкого фронта, но и фактически взять под контроль все промышленно развитые области Азербайджана, а позднее и Грузии. В результате с начала января 1918 года большевики, не имея возможности прово-

дить вооруженные эшелоны к Баку, стали задерживать эти эшелоны на крупных станциях. Вероятно, к началу января 1918 года противники большевиков также стали задаваться вопросами: почему большевики не допускают сдачи оружия эшелонами, почему не допускают расформирования эшелонов и отправки войск по домам другими видами транспорта, почему не допускают отправки эшелонов по-одному и добиваются сопровождения групп эшелонов бронепоездом? Естественно, возникал вопрос: с какой целью воинские эшелоны сосредотачиваются на крупных станциях и почему большевистская пресса Кавказа так рьяно распространяет ложные слухи о том, что кавказские мусульмане вот-вот устроят резню русских солдат?

7 января 1918 года газета «Ачыг сёз», являвшаяся рупором национальных азербайджанских сил и возглавляемая М.Э.Расулзаде, написала, что по договоренности, 5-ая и 7-ая стрелковые дивизии бывшей 6-ой армии императорской России должны сдать оружие Мусульманскому Корпусу, командиром которого является генерал - лейтенант Али-ага Шихлинский (1, s.228). Гарантом этого процесса был Закавказский Комиссариат, однако он медлил, в то время как большевистская пропаганда в частях все больше усиливалась. Наконец, после долгих проволочек комиссариат принял решение оказать давление, привлекая грузинские части, а также Татарский конный полк бывшей «Дикой дивизии». Татарский конный полк был единственной национальной азербайджанской воинской частью в Первой Мировой войне, личный состав полка имел огромный боевой опыт. На начало 1918 года полк был единственной полностью сформированной и вооруженной воинской частью Мусульманского Корпуса, командиром полка был полковник Л.Магалов (8, с.230). Другой частично укомплектованной и вооруженной частью Мусульманского Корпуса был 5-й Елизаветпольский стрелковый полк под командованием полковника С.Эфендиева (1, s.230). Вероятно, в первых числах января,

когда до Кавказа дошли детали разгрома войск генерала Каледина на Дону методом «эшелонной войны», как командование сил Закавказского Комиссариата, так и руководство национальных советов приняло решение не допускать движения вооруженных эшелонов группами, добиваться их разоружения, ни в коем случае не допускать сопровождение эшелонов бронепоездом.

В первых числах января 1918 года на станции Гараязы на западной границе Азербайджана без эксцессов сдал оружие воинский эшелон, в основном состоявший из солдат – украинцев (1, s.228). Получив в обмен на оружие продовольствие, достаточное для пути до Астрахани и Ростова, эшелон беспрепятственно проследовал по территории Азербайджана. Присутствие Татарского конного полка вынудило сдать оружие другой воинский эшелон – эшелон 219-го стрелкового полка, полностью находившегося под влиянием большевиков и расправившегося со своими кадровыми офицерами. 219-й полк сдал 11 пулеметов, более 200 винтовок, патроны, повозки, до 40 лошадей (1, s.229). Эшелон также получил продовольствие и был пропущен на территорию Азербайджана.

Однако напряженная ситуация стала складываться на железнодорожной станции Шамхор (ныне – Шамкир). Здесь накопились несколько эшелонов, личный состав которых под влиянием большевиков отказывался сдать оружие. Члены Елизаветпольского Национального Мусульманского Комитета Алекпер и Худадат бек Рафибековы, А.Сефикюрдский, Х.Рустамбеков приняли участие в переговорах, однако они оказались безрезультатны (4, s.43). К станции подошел Татарский конный полк и 5-й Елизаветпольский стрелковый полк. Так как к станции с фронта подходил бронепоезд, полностью распропагандированный большевиками, Закавказский Комиссариат послал к Шамхору один бронепоезд (вероятно, с грузинским личным составом) и роту Грузинского Корпуса (100 грузинских солдат под командованием офицера) (4, s.43). Бронепоезд комиссариата перекрыл дорогу, не допуская выезда эшелонов со станции.

Таким образом, в начале января на станции Шамхор большевики собрали силы, необходимые для классического броска метода «эшелонной войны» - полностью вооруженный бронепоезд, 10 эшелонов вооруженных до зубов и направляемых большевиками солдат, с пушками и пулеметами, один эшелон, загруженный боеприпасами (4, s.44). Пропустить такие силы к Елизаветполю и далее к Баку означало столкнуться с большевистскими мятежами по всей территории Азербайджана. Захват Елизаветполя означал потерю фактического центра национального движения азербайджанцев, разобщение их сил. Это давало возможность большевикам направить эшелоны от Елизаветполя и Баку навстречу друг другу и захватить власть во всем Азербайджане. Захват всей железнодорожной линии означал возможность беспрепятственного прибытия в Баку чуть ли не всех русских войск с турецкого фронта и включение их в состав Красной гвардии.

Поэтому дорога вглубь Азербайджана была перекрыта. 7-9 января переговоры с революционными солдатами вели полковник Л.Магалов и штабс-ротмистр Абхазова. С огромным трудом удалось уговорить личный состав одного из эшелонов, который сдал оружие и, получив продовольствие, направился далее (4, s.44). Однако большевики нагнетали обстановку, не давая возможность переговорщикам напрямую договориться с солдатами.

По просьбе лидеров «Мусавата» к переговорам по телефону подключился даже глава Грузинского Национального Совета Ной Жордания, однако большевики были непреклонны. Переговорный процесс они приняли за проявление слабости оппонентов и не только отвергли предложение сдать оружие, но и потребовали сдать им бронепоезд Закавказского Комиссариата и оружие ранее разоружившихся частей. Такая неуступчивость освещалась в большевистской прессе Кавказа, в том числе Бакинского совета, что

говорит о координации действий большевистских глав эшелонов и Бакинского совета. Елизаветпольский Национальный Мусульманский Комитет, видя неуступчивость большевиков, собрал к Шамхору добровольцев из числа местного населения и вооружил их оружием ранее разоруженных частей. Дополнительные воинские части обещал выделить и Закавказский Комиссариат. Стало ясно, что большевики потеряли фактор внезапности и теряют фактор численности превосходства.

9 января воинские эшелоны и большевистский бронепоезд внезапно открыли огонь, стремясь силой пробить себе путь и двинуться к Елизаветполлю (4, с.46). Первыми же залпами был выведен из строя бронепоезд Закавказского Комиссариата. Огонь велся не только по станционным строениям, но и по окружающим станцию азербайджанским селениям. Части Закавказского Комиссариата и Мусульманского Корпуса открыли ответный огонь, в результате на станции разгорелся бой. Один из снарядов попал в эшелон с боеприпасами, в результате взрыва на станции начался сильный пожар, что привело к большим человеческим потерям с обеих сторон. На станции сгорели бронепоезд Закавказского Комиссариата, три воинских эшелона, два пассажирских поезда (4, с.46). Однако большевистским эшелонам так и не удалось вырваться со станции Шамхор. К русским солдатам обратился офицер Закавказского Комиссариата капитан Стрелковский, к азербайджанскому населению – Ф.Хойский, Х.Хасмамедов, Х.Меликасланов, предлагая не поддаваться на провокации большевиков. Вновь начались переговоры, в результате которых эшелоны сдали внушительный арсенал: 20 пушек, 70 пулеметов, 15 тысяч винтовок (4, с.47). Только после этого дорога была открыта и эшелоны продолжили путь. Замысел большевиков методом «эшелонной войны» захватить основной железнодорожный маршрут по линии Баку - Тифлис провалился. А значит, провалилась попытка большевиков распространить свою власть за пределы Баку.

Естественно, инцидент на станции Шамхор получил отражение в большевистской печати, тут же обвинившей партию «Мусават» и Закавказский Комиссариат сначала в контрреволюции, а затем чуть ли не в резне русских солдат. Позднее эта линия получила отражение в советской историографии. Из книги в книгу потеря большевиков в Шамхорских столкновениях завывались, достигнув максимального уровня в энциклопедии 1983 года «Гражданская война и иностранная военная интервенция в СССР». Здесь события были показаны как «Шамхорская резня» и указано, что убито до 5 тысяч русских солдат (11, с.660).

Почему же, применяя один и тот же метод «эшелонной войны», большевики в декабре 1917 года разбили генерала Каледина, но потерпели неудачу в Шамхоре? Так, генерал Каледин хотя и объявил себя атаманом Донского казачьего войска, поддерживая донских казаков не пользовался и мог опираться лишь на незначительные в то время части Добровольческой армии. В то же время большевикам удалось собрать «железнодорожный» кулак и захватывать станцию за станцией. Железнодорожники Дона также поддерживали большевиков, обеспечивая им беспрепятственное движение. Свою роль сыграла большевистская пропаганда, противопоставляя «белому офицерству, помещикам и капиталистам» народные массы (10, с.218-236).

В Шамхоре же поддержкой местного населения пользовались именно противники большевиков – национальные советы (комитеты) на местах и правительство Закавказского Комиссариата. Местные железнодорожники также не поддерживали чуждых им большевиков. Отряды хоть и вооруженного, но не обученного и не опытного местного населения не разбежались при залпах большевистского бронепоезда и воинских эшелонов, так как видели пример Татарского конного полка и 5-го Елизаветпольского стрелкового полка, имевших за плечами опыт боев Первой Мировой войны. Грамотное руководство боем командования этих

полков не позволило большевикам захватить станцию, захватить город Шамхор, открыть путь на Елизаветполь. Попытки большевистской пропаганды столкнуть русских солдат и азербайджанцев на почве религиозной ненависти (якобы мусульманское население готовит резню русских - христиан) было опровергнуто тем, что переговоры от имени мусульманского населения и Мусульманского корпуса вели не азербайджанцы и не мусульмане, а грузины, русские, единоверцы солдат-христиан (Магалов, Абхазова, Стрелковский), к тому же в событиях принимала участие грузинская рота.

**Попытки применения метода «эшелонной войны» в боях в июне – сентябре 1918 года.** 28 мая 1918 года была создана Азербайджанская Республика. Стремясь ликвидировать независимую республику, Бакинский Совет при поддержке Советской России начал боевые операции, опираясь на войска не только большевиков, но и дашнаков. В планах военного командования Бакинского Совета методу «эшелонной войны» уделялось особое внимание. Основной удар наносился по линии железной дороги Баку – Кюрдамир – Евлах - Елизаветполь (1, с. 242-243). Даже когда впоследствии к антиазербайджанским силам присоединились войска Л.Бичерахова, операционный план остался без изменений. Первоначальные успехи, достигнутые в апреле – начале июня 1918 года против войск Закавказского Комиссариата под командованием полковника Л.Магалова, а затем сил Мусульманского Корпуса, убедили руководство Бакинского Совета в правильности выбранной тактики.

В начале июня 1918 года ударный кулак большевиков, нацеленный на Елизаветполь составляли 18-тысячное войско, 19 пушек, 3 бронепоезда, а также присланные из Советской России 4 броневомобиля, 6 пушек и 13 самолетов (1, с.93). Противостоящие им силы Л.Магалова состояли из двух неполных полков (Татарский конный полк и 5-й Елизаветпольский стрелковый полк), пулеметной команды, курсантов Национальной военной школы (созданной для подготовки

командных кадров для Мусульманского Корпуса), грузинской роты – всего более 2-х тысяч солдат, 4 орудия, 6 пулеметов, 1 бронепоезд (14, с.90). Естественно, эти силы были не в состоянии удержать наступление большевиков.

Ситуация изменилась лишь с прибытием в Азербайджан в первых числах июня турецких войск под командованием Нурупаши. Они составили костяк Кавказской Исламской Армии (КИА), состоявшей из азербайджанских и турецких войск. Кавказская Исламская Армия уступала в количестве артиллерии, не имела авиации и броневомобилей, даже бронепоезд был всего один – переданный Закавказским Комиссариатом бронепоезд занял азербайджанский экипаж во главе с капитаном И.Исрафилбековым (1, с.237). Военное командование большевиков вынуждало КИА принять бой по линии железной дороги. Это позволило бы полностью воспользоваться имеющимся превосходством в военной технике, сосредоточить силы на направлении главного удара, использовать элементы «эшелонной войны». Следует отметить, что участие в планировании операций не только турецких, но и хорошо знающих обстановку, местность и противника азербайджанских офицеров сразу же сказало на всей ситуации, не позволив большевикам осуществить свои планы.

Командование Кавказской Исламской Армии с самого начала разделило войска на две группы – Северную (основные силы турецких частей и часть сил азербайджанских) и Южную (основные силы азербайджанских частей и небольшие силы турецких, при поддержке азербайджанского бронепоезда). Южной группой, которая и должна была действовать по железной дороге, командовал подполковник Габиб бек Салимов (1, с.213). Деление сил КИА на Северную и Южную группы вынудило и большевиков разделить свои войска. Тем не менее, они не сразу отказались от метода «эшелонной войны». Так, против Южной группы Г.Салимова (в её составе было 5500 человек, 36 пулеметов, 14 пушек, 1 бронепоезд), большевики

сосредоточили войска численностью 10 тысяч человек, 16 пушек, 2 бронепоезда (3, s.97). Однако им не только не удалось разбить Южную группу, но и в конце июня пришлось начать отступление. Невозможность применить метод «эшелонной войны» против Южной группы во многом является заслугой ее командующего – подполковника Г.Салимова. Он не только имел боевой опыт Первой Мировой войны, но и был единственным азербайджанцем, окончившим Академию Генерального Штаба императорской армии, а значит имел глубокие военные знания. Уже первые бои за станции Сьгырлы (11 июня 1918 года) и Кюрдамир (12 июня 1918 года), хотя и закончились победой большевиков, позволили Г.Салимову узнать слабые моменты метода «эшелонной войны» и воспользоваться ими. В результате во всех последующих боях, Г.Салимов сумел противопоставить методу «эшелонной войны» свою тактику: при стремительном приближении противника азербайджанский бронепоезд вступал в огневой бой, вынуждая противника снизить скорость продвижения; разведка (обычно всадники Татарского конного полка) определяли состав и позиции сил противника; артиллерия занимала позиции, которые позволяли обстреливать не только пехоту, но и бронепоезда и эшелоны противника; пехота и конница Г.Салимова отводились за линию действительного огня бронепоездов противника, а затем продвигались вперед на флангах, охватывая врага. Опасаясь попасть в окружение, противник отводил свои бронепоезда и эшелоны, оставляя небольшие силы для защиты станций, в то же время уничтожал мосты и пути, стараясь задержать продвижение азербайджанского бронепоезда. Г.Салимов, уничтожив силы, охраняющие станции, тут же выделял не только ремонтников, саперные части и железнодорожников, но и местное население для восстановления разрушенных мостов и путей и двигался далее по направлению к Баку. Тактика Салимова оказалась эффективной, что признал Нуру-паша, сразу после освобождения станции Кюрдамир

лично вручивший Г.Салимову погоны полковника (4, s.228). Эффективность тактики Г.Салимова признал и противник, видевший выход лишь в тотальном уничтожении путей и мостов. Так, только на маршруте от станции Мюсюсю до Баку были разрушены 22 моста и десятки километров путей, станционные строения и даже вся станция Аджигабул, имевшая важное значение (4, s.114). Все время изучая методы противника, Г.Салимов в боях за Баку сумел полностью нейтрализовать бронепоезда противника (на этот раз противником была «Диктатура Центрокаспия»), посылая небольшие отряды хорошо подготовленных бойцов для перерезания путей. У села Ходжасен 1 августа 1918 года бронепоезда Диктатуры с трудом прорвались к своим силам (6, s.336). Войска Диктатуры и поддерживавшие их англичане использовали бронепоезда на линии Баладжары-Хырдалан, однако 6 августа небольшой диверсионный отряд, посланный Г.Салимовым, устроил диверсию на дороге, сильно повредив бронепоезд врага и даже захватив бронеполюскачку с одной пушкой, тремя пулеметами и боеприпасами (4, s.303). После этого враг больше не решался использовать бронепоезда, в то время как азербайджанский бронепоезд активно участвовал в боях (например, при освобождении станции Пута 4-5 августа, отражении попытки противника высадить морской десант на линию Пута – Алят). В решающем штурме на Баку в сентябре 1918 года азербайджанский бронепоезд курсировал по линии от станции Хейбат, поддерживая войска, атакующие Волчи ворота. Не случайно, командир бронепоезда (в османских документах указывается как «Azərbaycan zırhlı treni») капитан И.Исрафилбеков, равно как и полковник Г.Салимов оказались в числе первых азербайджанских офицеров, награжденных османскими орденами и медалями (5).

**Выводы.** Метод «эшелонной войны», впервые примененный в условиях гражданской войны на территории бывшей Российской империи, оказалась действенным в тех условиях. «Эшелонная война» была особым

видом боевых действий, осуществлявшихся вдоль железнодорожных магистралей, основанным на использовании железных дорог и подвижного состава как основного средства маневра, постоянного размещения и обеспечения воинских формирований. Характерными особенностями операций «эшелонной войны» были небольшое удаление района боевых действий от железных дорог, наличие открытых флангов, широкое применение бронепоездов и гражданских поездов, а в атакующих цепях – пулеметов и легких орудий, а также сочетание боевых действий войск с вооруженными восстаниями в городах и на железнодорожных узлах. Стратегические цели «эшелонной войны» сводились к захвату, расширению и закреплению плацдарма на возможно большей территории страны путём взятия под свой контроль крупных населённых пунктов, узловых железнодорожных станций, важных экономических и политических центров. Широко применяемый противоборствующими сторонами на территории России (как «белой», так и «красной» гвардией, а также Чехословацким корпусом) метод имел как сильные, так и слабые стороны. Успешность применения этого метода во многом определялась военной и политической значимостью отдельных железнодорожных направлений; составом, вооружением, морально-психологическими качествами и степенью обученности участников боевых столкновений. Это подтвердили и попытки применения метода «эшелонной войны» на территории Азербайджана. Так, большевики, успешно применив метод в боях на Дону в декабре 1917 года, решили использовать его в Шамхорском столкновении в январе 1918 года. Здесь в первых числах января были собраны значительные силы, способные провести самостоятельную скоростную операцию по железной дороге: один бронепоезд, девять воинских эшелонов с пушками и стрелковым оружием, один эшелон с боеприпасами. Постоянная связь этих сил с руководством Бакинского совета, проводившего антиазербайджанскую политику, превращала их в

опасную силу, способную резко изменить политическую ситуацию. Удар этих сил от Шамхора и возможный удар сил Бакинского совета неизменно привел бы к потере Елизаветполя как национального азербайджанского центра, установлению власти большевиков по всей железной дороге Баку - Тифлис, включению вооруженных русских полков, возвращающихся с турецкого фронта, в состав войск Бакинского Совета. Поэтому задержка этих сил в Шамхоре и попытка их разоружения и разобития была единственно правильным решением. Несмотря на все имеющиеся предпосылки и более чем достаточные большевистские силы для применения метода «эшелонной войны», попытки провести ее в Шамхоре закончилась провалом. Это объясняется, во-первых, поддержкой железнодорожниками азербайджанских сил, во-вторых, полной поддержкой местным азербайджанским населением этих же сил, в-третьих, большим военным опытом командиров Татарского конного и 5-го Елизаветпольского пехотного полков, грамотно организовавших бой за станцию, в-четвертых, поддержкой руководства Закавказского Комиссариата, выделившего хоть и с опозданием, один бронепоезд, правильная позиция лидеров партии «Мусават» и Елизаветпольского Национального Комитета, выставивших для переговоров с русскими солдатами офицеров – христиан и тем самым нейтрализовавших попытки большевистской пропаганды столкнуть русских солдат и азербайджанцев на почве религиозной ненависти. Если сопоставить хронологию событий, Шамхорские столкновения являются первым на всей территории бывшей Российской империи провалом большевистского метода «эшелонной войны».

В боях за Азербайджан в мае – сентябре 1918 года, сопровождавшихся созданием независимой Республики, ликвидацией антиазербайджанских властей и сил, освобождением захваченной территории Азербайджана, все попытки применить метод «эшелонной войны» пресекались еще на начальных

стадиях. Так, бои в мае – начале июня 1918 года показали, что большевики будут применять этот метод. Однако разделение войск Кавказской Исламской Армии на Северную и Южную группы, причем усиление Северной, далеко отстоящей от железной дороги группы, вынудило руководство советских войск также разделить свои войска. Попытки провести метод «эшелонной борьбы» хотя бы против Южной группы войск КИА также провалились благодаря грамотным действиям ее командующего Габиб бека Салимова. Тщательно изучив слабые стороны метода «эшелонной войны», он фактически вынудил противника отказаться от этого метода, используя военно-техническое превосходство лишь спорадически. Провал большевистского метода «эшелонной войны» в боях против Южной группы войск объясняется не только тактически правильными действиями Г.Салимова, но и поддержкой местного населения и поддержкой железнодорожниками на местах.

Следует отметить, что командование Красной армии не отказалось от метода «эшелонной войны» и позднее. Более усовершенствованная форма была применена в ходе советско-польской войны 1920 года, а также во время оккупации Азербайджана в апреле 1920 года.

#### Список использованных источников и литературы:

1. Ağayev Y., Əhmədov S. İstiqlal yürüşü – 1918. Bakı, 2009.
2. Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər. Mətnin müəllifi S.Əhmədov. Bakı, 2017.
3. Süleymanov M. Azərbaycan Ordusu (1918-1920). Bakı, 1998.
4. Süleymanov M. Qafqaz İslam Ordusu və Azərbaycan. Bakı, 1999.
5. Askeri Tarix ve Strateji Etüd İdaresi, k.3821, d.15, f.57.
6. Görüylmaz M. Türk Kafkas İslam Ordusu ve ermeniler. İstanbul, 2007.

7. Афанасьев Н. Некоторые выводы из деятельности железнодорожных дивизионов в гражданскую войну (по архивным материалам ЦУП ВОСО) // «Техника и снабжение Красной Армии (Механический транспорт и Военные сообщения)». 1924, №160 (15), с. 1-6.

8. Ахмедов С. Азербайджанцы на фронтах Первой мировой войны: Татарский конный полк. Баку, 2014.

9. Белицкий С. Эшелонная война // «Война и революция». 1927, № 10-11, с.197-207.

10. Бугаев А. Очерки истории гражданской войны на Дону (февраль 1917 г. - февраль 1918 г.). Ростов на-Дону, 2010.

11. Гражданская война и иностранная военная интервенция в СССР. Энциклопедия. Москва, 1983.

12. Гринкевич С. Война бронепоездов: история или миф? // Газета «Звезда», 28 октября 2011.

13. Жилкин В. А. «Эшелонная война» в Саратовском Заволжье весной 1918 г. // Военно-исторические исследования в Поволжье: Сб. науч. трудов. Вып. 5. Саратов, 2003, с. 275-282.

14. Кадипев А.Б. Интервенция и гражданская война в Закавказье. Москва, 1960.

15. Копаневич-Селецкий К.И. Железнодорожные войска в войну 1914–1917 гг. и в Красной Армии // «Техника и снабжение Красной Армии (Механический транспорт и Военные сообщения)», 1924, № 119 (8), с. 33-34.

16. Косович С.С., Филимонов А.М. Советские железнодорожные: Военно-исторический очерк. М., 1984.

17. Ленин В. И. Полное собрание сочинений. т. 36 (март – июль 1918 г.), М., 1969.

18. Наумов Е.О. Войска распределены по эшелонам и всё время находятся в вагонах. // Военно-исторический журнал, 2016, №12, с.19-24.

19. Прайсман Л.Г. Чехословацкий корпус в 1918 г. // «Вопросы истории», 2012, №5, с. 75-103.

20. Салдугеев Д.В. Чехословацкий легион в России // Вестник Челябинского госу-

дарственного университета. Серия 1. История. Челябинск, 2005, № 2, с.88-98.

21. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. Кн.2. От Первой миро-

вой до Великой Отечественной: 1917–1941. М., 2001.

22. Эшелонная война // Большая Советская Энциклопедия, М., 1978, т.30.

#### Xülasə

Səbuhi Əhmədov

#### 1918-ci ildə Azərbaycan ərazisindəki döyüş əməliyyatlarında “eşelon müharibəsi” üsulunun tətbiq edilməsi

**Açar sözlər:** “eşelon müharibəsi”, vətəndaş müharibəsi, Azərbaycan Cümhuriyyəti, zirehli qatar, 1918-ci il Şamxor hadisələri

Məqələnin məqsədi Azərbaycanda 1918-ci ilin döyüş əməliyyatlarında “eşelon müharibəsi” adlanan hərbi üsulun tətbiq edilməsi barəsində tezis təqdim edilməsi və sübut olunmasıdır.

Dəmir yolu nəqliyyatının icad edilməsi bir çox digər sahələrdə olduğu kimi, hərbi sənətinin inkişafına da təsir göstərmişdir. Əgər ilk dövrlər dəmir yolu qatarları yalnız hərbi nəqliyyat kimi istifadə olunurdusa, zirehli qatar icad olunandan sonra hərbi texnika növünə çevrildi. 1917-ci ildə Rusiya imperiyası parçalanandan sonra başlayan vətəndaş müharibəsində yeni hərbi üsul – “eşelon müharibəsi” üsulunu tətbiq olunmağa başladı. Məqələdə bu üsulun xüsusiyyətləri, səciyyəvi elementləri, həmçinin keçirilən əməliyyatların mərhələləri göstərilib. 1917-1920-ci illərdə Rusiya ərazisindəki döyüşlərdə “eşelon müharibəsi” tətbiqi məsələsi tarixşünaslıqda nisbətən öyrənilsə də, Azərbaycanda bu üsulun tətbiqinə dair faktlar öyrənilməyib.

Mövcud tarixi faktların tutuşdurulması sübut edir ki, 1917-ci ilin dekabrında Don çayı döyüşlərində bu üsul uğurla həyata keçirən bolşeviklər onu Azərbaycanda da tətbiq etmək istəmişlər. 1918-ci ilin yanvarında Şamxor dəmir yolu stansiyasında baş vermiş hadisələr bolşeviklərin “eşelon müharibəsi” üsulunu həyata keçirmək cəhdlərinin bariz nümunəsidir. Məqələdə hadisələrin gedişi, həmçinin bolşeviklərin uğursuzluğunun səbəbləri təhlil olunur.

1918-ci ilin iyun – sentyabr aylarında bolşeviklər “eşelon müharibəsi” üsulunu Qafqaz İslam Ordusuna qarşı döyüşlərdə də tətbiq etmək istəmişlər. Lakin QİO qoşunlarının Cənub qrupunun komandanı, istedadlı sərkərdə Həbib bəy Səlimovun tətbiq etdiyi taktika sayəsində bolşeviklərin bütün cəhdləri boşa çıxmışdır.