



## ОФИЦЕРЫ ОРЕНБУРГСКОГО КАЗАЧЬЕГО ВОЙСКА



Начальник Оренбургской казачьей бригады в Забайкалье генерал-майор В.А. Бородин. 1921 г. (ГАРФ).



Командир Отдельного Оренбургского казачьего полка в Забайкалье генерал-майор А.В. Зуев. 1921 г. (ГАРФ).



Старший адъютант начальника 4-го Оренбургского Добровольческого отряда капитан В.С. Иванов. 1918 г. (ГАРФ).

лезная дорога Самара-Оренбург, Орская железная дорога, Троицкая железная дорога и дорога Самара-Уфа-Челябинск-Омск (Самаро-Златоустовская железная дорога и Транссибирская магистраль). Собственно, за контроль над этими железными дорогами и шла здесь борьба в период гражданской войны.

Значение Ташкентской железной дороги (Оренбург-Ташкент) и ее продолжения – дороги Самара-Оренбург, трудно переоценить. Вместе с оставленным белыми Самары (7 октября 1918 г.) – важнейшего узла железных дорог, идущих в Азиатскую часть бывшей Российской империи, была утрачена железнодорожная связь с Сибирью.

Ташкентская дорога была единственной железной дорогой, соединявшей центр Европейской России с Туркестаном.

Неудивительно стремление красных овладеть ею. Ведь туркестанская группа красных в 1918-1919 гг. была, по сути, отрезана от Советской России, в связи с тем, что значительную часть Ташкентской железной дороги прочно удерживали оренбургские казаки. Красные неоднократно пытались наладить хотя бы воздушную связь с Туркестаном, но эти попытки были неэффективны<sup>8</sup>.

Даже в периоды тяжелых поражений, как, например, в конце января 1919 года после сдачи Оренбурга, атаман А.И. Дутов требовал от казаков, во что бы то ни стало «сохранять в своих руках участки [Ташкентской – А.Г.] железной дороги...», не допуская восста-

новления связи Оренбурга с Туркестаном...»<sup>9</sup>.

Существенно меньшим было значение Орской железной дороги, соединявшей Оренбург с Орском. Контроль над этой дорогой был важен лишь в тактическом отношении, в рамках Оренбургского театра военных действий. Вместе с тем, именно вдоль Орской железной дороги успешно наступали на Оренбург I и II Оренбургские казачьи корпуса весной 1919 г. (они двигались вдоль р. Урал, протекающей в непосредственной близости от дороги)<sup>10</sup>.

Троицкая железная дорога к началу гражданской войны представляла собой лишь небольшую ветку, соединявшую Троицк и Челябинск (кроме того, через Троицк проходила железная дорога на Кустанай – на восток). Между Орской и Троицкой железными дорогами оставался трехсотверстный недостроенный участок. Войсковое правительство осознавало необходимость достроить железную дорогу на участке Орск-Троицк, чтобы соединить значительную часть Оренбургского казачьего войска с Сибирью – базой белого движения на Востоке.

К весне 1919 года удалось продолжить конечные участки на сто верст, но для того, чтобы сомкнуть обе линии не хватало рельс<sup>11</sup>.

Таким образом, силы белых, действовавшие на левом фланге Восточного фронта, длительное время были вынуждены сражаться, не имея железнодорожной связи с Сибирью. Все поставки должны были осуществляться до станции Карталы (Троицкой желез-

ной дороги) по железной дороге, а далее – до станции Сары Орской железной дороги – гужевым транспортом. Это существенно влияло на оперативность поставок и их масштабы, а в период весеннего половодья и бездорожья поставки вообще прекращались, что негативно сказывалось на действиях оренбургских частей.

По территории Оренбургского казачьего войска на небольшом участке в районе Челябинска проходила железная дорога Самара-Уфа-Челябинск-Омск (Самаро-Златоустовская железная дорога; от Челябинска начиналась Транссибирская магистраль), которая находилась в полосе действий Западной армии (образована 1 января 1919 г.).

Важнейшими грунтовыми дорогами Оренбургского казачьего войска являлись: дорога Оренбург-Уфа; Орск-Верхнеуральск; Верхнеуральск-Троицк и т.д. К югу от р. Урал важнейшими путями для действий армии были: дорога вдоль р. Сакмара; дорога вдоль р. Урал; караванный путь Оренбург-Иргиз; дорога Актюбинск-Орск. По берегам р. Урал и р. Сакмара находились казачьи станицы, что существенно облегчало движение казачьих сил (особенно в зимнее время).

#### Реки.

Из рек, протекавших по землям Оренбургского казачьего войска, наибольшее стратегическое значение имела река Урал, представлявшая собой, во-первых, серьезную водную преграду на путях движения с юга на север, а во-вторых, – речную коммуникацию. При этом следует учитывать, что река при-







