

УДК 930.25

DOI: 10.28995/2658-6541-2021-1-121-138

«...Паровозы замерзнут, надвигается голод,
появился сыпняк...»:
Железные дороги Великого Сибирского похода:
1919–1920 гг.

Василий Ж. Цветков

*Московский педагогический государственный университет,
Москва, Россия, tsvetcov@rambler.ru*

Аннотация. Публикация документальных материалов отражает историю организации и проведения отступления частей Восточного фронта адмирала А.В. Колчака и эвакуации гражданских беженцев из Омска и других городов Сибири в ноябре 1919 – январе 1920 гг. Рассматриваются вопросы технического состояния и работы Транссибирской железнодорожной магистрали, в частности, функционирования подвижного состава. Данные аспекты истории Гражданской войны на Востоке России до настоящего времени остаются малоисследованными. Приводятся свидетельства о состоянии воинских и беженских, гражданских поездов, о положении пассажиров. Последовательно, с привлечением документального материала, описываются этапы подготовки и проведения эвакуационных мероприятий, а также анализируются причины срыва запланированных решений. Приведены свидетельства о последствиях железнодорожной катастрофы, ставшей частью истории Гражданской войны в Сибири. Используются не вводившиеся ранее в широкий научный оборот и не публиковавшиеся материалы из фондов Государственного архива Российской Федерации, а также несколько опубликованных ранее документальных свидетельств. Изучение данного аспекта истории Гражданской войны в Сибири позволяет составить представление не только о военной, но и о политической важности, которую, в условиях отсутствия развитых транспортных коммуникаций на Востоке России, играла Транссибирская магистраль.

Ключевые слова: Гражданская война в России, Белое движение, Государственный архив Российской Федерации, Великий Сибирский поход, эвакуация, А.В. Колчак, С.А. Щепихин, Н.М. Храбров, А.Я. Левинсон, Транссибирская железнодорожная магистраль, подвижной состав

Для цитирования: Цветков В.Ж. «...Паровозы замерзнут, надвигается голод, появился сыпняк...»: Железные дороги Великого Сибирского похода: 1919–1920 гг. // История и архивы. 2021. № 1. С. 121–138. DOI: 10.28995/2658-6541-2021-1-121-138

“...Locomotives will freeze, famine is coming,
and there are cases of typhus...”.

Railways of the Great Siberian campaign
1919–1920

Vasily Zh. Tsvetkov

*Moscow State Pedagogical University,
Moscow, Russia, tsvetcov@rambler.ru*

Abstract. The publication of documentary materials reflects the history of the organization and conducting of the retreat of the units of Admiral A.V. Kolchak's Eastern Front and the evacuation of civilian refugees from Omsk and other cities in Siberia in November 1919 – January 1920. The article considers the issues of the technical condition and operation of the TRANS-Siberian railway and, in particular, the functioning of the rolling stock. Those aspects for the history of the Civil War in the East of Russia to this day remain poorly studied. Evidence is provided on the state of the military, refugee and civil trains, and about the situation of passengers. Consistently and with the involvement of documentary material, the stages of the preparation and implementation of evacuation measures are described, and the reasons for the failure of planned decisions are analyzed. The article presents evidence on the consequences of full-scale disaster with the railway accident that became part of the Civil War history in Siberia. The materials from the State Archives of the Russian Federation that have not been widely used in scientific research and have not been published yet, as well as some previously published documentary evidence, were used. The study of that aspect of the Civil War history in Siberia allows to get an idea of not only the military, but also of the political importance that the TRANS-Siberian railway played in the absence of developed transport communications in the East of Russia.

Keywords: Civil War in Russia, White movement, State Archives of the Russian Federation, Great Siberian campaign, evacuation, A.V. Kolchak, S.A. Shchepikhin, N. M. Khrabrov, A. Ya. Levinson, TRANS-Siberian railway, rolling stock

For citation: Tsvetkov, V.Zh. (2021), “ ‘...Locomotives will freeze, famine is coming, and there are cases of typhus...’ . Railways of the Great Siberian campaign 1919–1920”, *History and Archives*, no. 1, pp. 121–138, DOI: 10.28995/2658-6541-2021-1-121-138

*Посвящается памяти моего прадеда
Филиппа Семеновича Гончарова –
железнодорожного служащего,
работавшего на Транссибирской и Китайско-
Восточной магистралях в 1918–1920 гг.,
и всех железнодорожников Белой Сибири...*

Введение

Немаловажной особенностью истории Великого Сибирского похода (или как его еще называют Великого Сибирского Ледяного похода) стало участие в нем значительной части подвижного состава (паровозов и вагонов) Транссибирской железнодорожной магистрали. Данный экономический, военно-технический аспекты практически не рассматривались при изучении отступления от Омска до Читы подразделений Восточного фронта адмирала А.В. Колчака в ноябре 1919 – марте 1920 г. Источников по истории Великого Сибирского похода довольно много, однако есть среди них и неопубликованные документальные свидетельства. Обращение к ним позволит представить масштаб той (без преувеличения) катастрофы, в которой оказались белый фронт и тыл в конце 1919 г. Катастрофы, предопределившей как падение власти Российского правительства, так и гибель Верховного Правителя России. Можно обратиться, в частности, к воспоминаниям начальника штаба Западной армии генерал-майора С.А. Щепихина, а также к «лекции для японских офицеров», прочитанной во Владивостоке в октябре 1921 г. генерал-майором «Русским» (автор использовал псевдоним) и посвященной «Ледяному походу», в котором докладчик лично участвовал. Данные рукописные свидетельства хранятся в фондах Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ). В дополнение к ним привлечены несколько документальных фрагментов из неопубликованной части воспоминаний генерал-майора Н.М. Храброва (помощника начальника Главного артиллерийского управления в правительстве Колчака) и фрагмент изданных в «Архиве русской революции» в 1921 г. путевых записок писателя и публициста А.Я. Левинсона¹.

¹ *Щепихин С.А.* Воспоминания // ГА РФ. Ф. 6605. Оп. 1. Д. 10; «Русский»: Великий Сибирский поход: Лекция для японских офицеров. Владивосток. 20 октября 1921 г. // ГА РФ. Ф. 5881. Оп. 2. Д. 215; *Храбров Н.М.* «Судьба или случайность»: Воспоминания // Там же. Оп. 1. Д. 529; *Левинсон А.Я.* «Поездка из Петербурга в Сибирь в январе 1920 г.» // Архив русской революции, издаваемый Г.В. Гессеном. Т. 3. Берлин, 1921. С. 199–209.

Условия начала эвакуации

Следует иметь в виду, что эвакуация Омска и отступление частей Восточного фронта оказались взаимосвязанными событиями, хотя первоначально эвакуационные мероприятия не носили всеобщего характера и имели целью лишь «разгрузку» Омска от государственных и муниципальных структур. Многочисленные ведомства и управления признавались излишними в условиях, когда город оказался прифронтовым, однако представлялась еще возможной его успешная защита от наступавшей Красной армии. Фронт и тыл не должны были «мешать» один другому. И если бы запланированная эвакуация завершилась успешно, то ее участники и организаторы, безусловно, удостоились различных наград и поощрений.

Неправомерным будет, поэтому, утверждение о полной неподготовленности, стихийности эвакуации. Большая часть структур Российского правительства должна была выехать из Омска, но при этом предполагался их переезд не только в Иркутск, но и в другие сибирские города (Томск, Красноярск, Ново-Николаевск). Опыт эвакуационных мероприятий в Сибири, хотя и небольшой, был. Первые эвакуационные мероприятия начались еще летом 1919 г. в условиях отступления войск Восточного фронта с Урала (Екатеринбургская, Пермская, Уфимская губернии). Они координировались специальным межведомственным Эвакуационным Совещанием. Примечательно, что общее руководство осуществлялось Министерством внутренних дел, а не Министерством путей сообщения². В сентябре 1919 г. в зону эвакуации попала уже Тобольская губерния. Выезжали не только служащие губернской и уездной администрации, но и местного самоуправления, а также коммерческих и кооперативных структур. Вывозилось оборудование уральских заводов, в расчете на то, что удастся возобновить производство в тылу³.

Могла ли справиться с подобными нагрузками Транссибирская магистраль? К 1916 г. она была полностью введена в эксплуатацию. Практически на всем своем протяжении магистраль была двухпутной, а на крупных станциях построены ремонтные мастерские, существовала система запасных путей, приемлемая для разгрузки перегонов и маневра эшелонов. Были сформированы специальные санитарные поезда, транспортные составы (цистерны с водой, вагоны с углем и маслом), предназначенные для оказания помощи пассажирам и поездам непосредственно на линии. Уникальная по тем временам конструкция Кругобайкальских тоннелей, многопролетные железные мосты через сибирские реки, развитое телеграф-

² ГА РФ. Ф. 4669. Оп. 1. Д. 4. Л. 34–36 об., 66–67 об., 75; Д. 23. Л. 1–4.

³ Там же. Ф. 4628. Оп. 1. Д. 6. Л. 31–37.

ное и телефонное сообщение делали Транссиб не только рекордно длинной (до настоящего времени это фиксирует книга рекордов Гиннеса), но и одной из образцовых в мире с технической точки зрения [Балашов, Бухарина 1989, с. 41–45] железнодорожной магистралью. Из недостатков, которые требовали доработки, отмечались недостаточно толстый балластный слой, плохо державший шпалы на некоторых перегонах, легкие рельсы, деревянные мосты на ряде участков [Калиничев 1991, с. 139, 170].

Большинство паровозов, работавших на магистрали, принадлежали к серии «Ов» (легендарные «овечки»). Это были весьма надежные и достаточно несложные в эксплуатации машины, вышедшие на линии еще в 1880-е гг. Правда, они не отличались высокой скоростью и большой мощностью (следующие серии превосходили «овечек» по этим показателям), но вполне соответствовали условиям длинных сибирских перегонов и сурового климата. Наиболее важной технической особенностью «овечек», полностью оправдавшей себя в 1919–1920 гг., была их способность работать на самых разных видах твердого и жидкого топлива – угле, мазуте, торфе и дровах. В начале столетия и даже в период Гражданской войны Министерство путей сообщения закупало еще и американские паровозы и вагоны, предназначавшиеся преимущественно для экспресс-маршрутов. Интенсивно работали и владивостокские железнодорожные мастерские, собиравшие составы из прибывающих американских деталей [Курихин, Лухин 1974, с. 44–45].

Но в чрезвычайных условиях революции и Гражданской войны, при постоянных боевых действиях, охватывавших в том числе железнодорожные линии и прилегающие к ним территории (в 1919 г. особенно частыми стали регулярные «налеты» сибирских партизан на дорогу, взрывы мостов, крушения поездов, убийства железнодорожников и охранников), Транссиб уже не мог полноценно функционировать. А эвакуационные мероприятия еще более ухудшали положение.

В условиях начавшейся в октябре–ноябре 1919 г. «разгрузки» Омска литерные поезда (к ним относились поезда Верховного Правителя – его личный поезд и эшелон с золотым запасом, – поезда, перевозившие членов Совета министров и командующих армиями) пропускались вне очереди по так называемому нечетному пути, в обход общей «ленты», в которой продвигались все остальные составы (она шла по «четному» – второму пути). Адмирал Колчак выехал из Омска 12 ноября (за два дня до падения «белой столицы»). Ранее несколькими эшелонами Омск покинуло правительство.

Структура выезжающих поездов была достаточно неоднородной. В одном составе могли оказаться совершенно разные вагоны – от первоклассных до «теплушек». Принцип размещения был

не «эшелонный», а «вагонный», при котором один паровоз мог «тянуть» за собой вагоны чиновников разных ведомств, выезжавших с семьями, с разнообразной делопроизводственной документацией, коммерсантов, воспитанников детских приютов, многочисленных беженцев. Норматив, предусмотренный Эвакуационным совещанием (размещение в вагоне, «по возможности», 25 человек) соблюдался редко. Когда бои подошли уже вплотную к городу, произошла очередная смена руководства. От межведомственного Совещания власть на железной дороге перешла к военным.

«Последние дни» белого Омска

Вот как описываются последние дни эвакуации Омска у «Русского»:

...Во главе эвакуации Омска был поставлен бывший неудачливый командующий Южной армией – генерал Белов, человек, совершенно незнакомый с техникой железнодорожного транспорта. План разгрузки, видимо, совершенно отсутствовал: вывозилось в первую очередь то, что могло быть оставлено и, наоборот, оставалось в последнюю очередь то, что немедленно должно было быть отправлено.

Так грузились и отправлялись никому не нужные архивы, оставлялись интендантские склады, полные обмундирования, снаряжения и продовольствия. Отправлялись гражданские канцелярии и оставлялись артиллерийские склады с сотнями тысяч винтовок, с миллионными запасами снарядов и патронов. Эвакуировались частные лица с их семьями. Оставались в госпиталях, в жертву большевикам, больные, раненые офицеры и солдаты и т. д., и т. п.

Вообще разгрузка велась бессистемно, беспорядочно и весьма вяло. Станция Омск имела весьма мало сквозных путей, все остальные пути были тупикового устройства, так что маневренная работа была затруднительна даже в нормальное время.

10-го ноября из Омского железнодорожного узла образовался Головной отдел и железнодорожные агенты были заменены солдатами Самарского железнодорожного батальона, станционная комендатура – фронтовой комендатурой. Несомненно, что при таких условиях не время было ставить на столь сложное дело новых людей, которым нужно было еще время для ориентирования в незнакомых им местных условиях, когда нельзя было терять ни одной драгоценной минуты работы. В результате всего сказанного – удавалось отправлять со станции не более 15 поездов...⁴

⁴ ГА РФ. Ф. 5881. Оп. 2. Д. 215. Л. 6.

«Русский» правомерно отмечает фактор «вклинивания» в общую «ленту» поездов, выходявших на магистраль с боковых «веток». Со стороны ближайшей к Омску – «ветки» от Славгорода и затем от Барнаула. Это закономерно приводило к образованию «пробок» и существенному затруднению движения.

...В это время польские войска из района Славгород и Ново-Николаевск спешно грузились и уходили на восток. Голова поездов, уже отправленных со станции Омск, была задержана у станции Татарская, затем у станции Ново-Николаевск и вытянулись по линии железной дороги один за другим в сплошную ленту длиной в несколько сот верст. Скорость движения поездов не превосходила 10–15 верст в сутки.

Между тем красные, на плечах отступающих по Барабинской степи, были уже в 30 верстах от Омска. Броневые поезда сдерживали красных, было несколько боев у станций: Маслявской, Драгунской и Называевской.

Часть красных под видом беженцев еще 13 ноября пробрались в город и спрятались в подвалах домов глухих улиц на окраинах города. Вечером 14-го вспыхнуло организованное красными восстание рабочих. Были захвачены рабочими электрическая станция и депо. Город и станция погрузились в жуткий мрак. Раздался колоссальнейший взрыв – это был взорван железнодорожный мост через Иртыш. Были обстреляны на самой станции с разных сторон только что пришедшие из Куломзино броневика (бронепоезда. – *В. Ц.*). Одновременно вспыхнула сильная ружейная перестрелка и на северной окраине города, со стороны Загородного сада. Это подходили наступавшие цепи красных, переправившиеся через Иртыш по льду севернее города.

К двенадцати часам ночи броневикам удалось по нечетному пути выбраться со станции. Так станция Омск пала. В руки большевиков досталась богатейшая добыча в виде 4 тысяч груженных, большей частью военным имуществом, вагонов. Утром 15 ноября пал и сам город..⁵

Принципиально верным решением для замедления преследования со стороны наступающих частей Красной армии (27-я стрелковая дивизия РККА) следует признать взрыв пролета железнодорожного моста через Иртыш (он был восстановлен уже в 1920 г.), а также прикрытие «хвоста» эшелонов бронепоездами. По имеющимся документам в арьергарде шли бронепоезда «Кондор» и «Забяйка», ушедшие из Омска, как отмечалось выше, уже под обстрелом красных войск. К ним присоединился позднее польский бронепоезд (от Славгорода). Правда, прикрывать отступление гражданских эшелонов им пришлось недолго.

⁵ Там же.

Следует привести свидетельство из советского документа, опубликованного в журнале «Красный архив» (отрывок из «Описания действий 27-й стрелковой дивизии, составленного 16 апреля 1920 г.»).

...С рассветом 16 ноября 241-й и 243-й полки перешли в наступление. Выдерживая почти на каждой мало-мальски удобной позиции упорное сопротивление противника, полки к вечеру 16 ноября заняли: 241-й полк – Немировку, 243-й полк – разъезд 776-й версты, где захватили эшелон с тремя бронированными автомобилями и четырьмя легковыми, массу вагонов с обмундированием и инженерным имуществом. Ночью бронепоезд противника («Кондор») совершил налет на разъезд, занятый 243-м полком, но потерпел крушение (по приказанию командира полка, часть железнодорожного пути была незаметно разобрана) и был подорван противником. Однако две бронированные площадки с одним орудием и двумя пулеметами удалось захватить в целом виде. 242-й полк оставался в бригадном резерве на хуторе Атаманский...⁶

Позднее (на станции «Тайга») «Забияка» был окружен наступавшими подразделениями РККА, действовавшими совместно с партизанскими отрядами. Командир бронепоезда погиб, а состав – подорван⁷. Потеря бронепоездов роковым образом повлияла на судьбу эшелонов. Теперь обеспечить им защиту непосредственно на магистрали было невозможно. Польский бронепоезд обошел «ленту» эшелонов и двинулся на Красноярск.

В пути

Обратимся теперь к воспоминаниям генерала Щепихина, почти ежедневно описывавшего ситуацию с поездами на Транссибе.

...14 ноября. Проснулся я на станции Кормиловка (первая крупная станция после Омска. – *В. Ц.*), где наш эшелон простоял весь день. Здесь нас обогнал поезд Капшеля.

Лента поездов по левому пути начиналась здесь. Воображаю состояние этих эшелонов, когда мимо них уходят по свободному пути штабные эшелоны!? Все поезда, что мы обогнали, имеют, слава Богу, паровозы.

⁶ К истории разгрома вооруженных сил Колчака // Красный архив (Исторический журнал). Т. 6 (49), 1931 г., М.; Л., ГИЗ. 1931. С. 60–61.

⁷ *Рождественский С.* Красноярская трагедия (Из воспоминаний о Гражданской войне в Сибири) // Русская жизнь [Сан-Франциско]. 1985. 9 янв. С. 6.

Но где-то впереди образуются уже частичные пробочки! Скверный признак. Главная пробка, конечно, далеко впереди – это хвост чешских эшелонов – но эта закупорка отдается по всей ленте почти до Омска. Кроме того, и промежуточные станции Сибирской магистрали не развиты настолько, чтобы принять всех, а потому эшелоны всей линией стоят в поле и ждут очереди впуска на ближайшую станцию...

15 ноября... Перегон до станции Татарской проделан был без особых приключений. Скопление составов менее грозное, нежели это имело место под Омском. Все эшелоны имели паровозы. Правда, простаивая по несколько часов между станциями, паровозы иссыкали водой, но тогда на помощь приходили пассажиры и вручную, по ленте передавая ведра, быстро наполняли жидкостью тендер. Труднее было, когда поблизости не было источника: набивать снегом паровоз было много тяжелее и медленнее. Запас дров на всех паровозах еще был, но некоторые запасливые эшелоны отправляли пассажиров на рубку дров.

В общем, до Татарской никаких особо грозных признаков еще не было: силы были еще свежие, нервы не измотаны, надежд много, разочарований никаких. Смущали, правда, сильно обитателя этих эшелонов обгоняющие их блестящие эшелоны штабов, но это ведь не каждый день: промелькнет, блеснув огнями, и нет его.

Запасы продовольствия, взятые из Омска, еще были полны: их отчасти восполняли пополнения из местных средств. Хотя это становилось все труднее и труднее с каждым днем, с каждым перегоном: жители все прятали, за деньги ничего уже не делали, если у просящего не было силы... У многих из эшелонов зачастую положение тяжелое, но не грозное.

По станциям и окрестным деревням шел бойкий товарообмен: денежные знаки никто не желает принимать; требовали по какому-то неуловимому курсу мануфактуру. Пока запасы у всех еще были, а впереди надежда зажгла факел ближайшей цели, – охотно расставались даже с необходимым. Биржа носила весьма оригинальный характер и подчас поражала своими трюками. Обычно все производили, не выходя из вагонов: вдоль ленты поездов двигались крестьяне на санях, нагруженных всяким продовольственным деревенским добром; двери теплушек открывались настежь и оттуда раздавались призывные крики: «яйца! молоко! курицу!» Крестьяне с соответственным добром в мешках вылезали из саней, подходили к вагону и в свою очередь также называли свой товар... Обычно это были: «сапоги! ситец, байка!» Реже – «сукно!» И еще реже мех...

Но вот проходят два, три дня, неделя и другая, а эшелоны все текут и текут. У крестьян создается местная почта, дающая знать по широкому радиусу и широко по линии железной дороги, как обстоят дела... Они начинают примечать, что эшелоны постепенно замедляют свой бег на восток: все чаще и продолжительнее остановки, регулярней

поступают требования от пассажиров; требовать начинают лишь самое насущное и что подешевле, не так стали разборчивы, как в начале...

Поползли липкие слухи, что там-то замерз паровоз, здесь пришлось свернуть под откос вагон с загоревшимися буксами, там молнией блеснул тиф и заглох; тут пожар в вагоне и т. д., и т. п. А движение все медленнее и медленнее... Крестьяне начинают вздувать цены – они стали хозяева положения; без них хоть помирай с голоду... приходится идти на все их условия, чтобы получить молоко для ребенка или курицу для больного... Факел надежд значительно потускнел: уже мало кто говорит об Иркутске, а на Дальний Восток и даже Забайкалье давно махнули безнадежно рукой, – дай Бог до Оби добраться.

Крестьяне начинают вести себя загадочно: пыл к торговле у них в значительной степени остыл; они чего-то выжидают, гуторят между собой, поглядывая беспокойными глазами-буравчиками на проходящие эшелоны... Подводы не уменьшаются, наоборот, их кажется больше, особенно по дворам ближайших сел и деревень. Там как на ярмарке: гудят сходки, разговоры, брань и крики... На подводах уже мало запасов, да и те очень скудны по качеству: как будто для формы их прихватил с собой хозяин!

У пассажиров от этой картины замирает сердце, и они начинают понимать. У них открываются постепенно глаза... Мужчины уже осматривают свои браунинги; начинается упаковка самого необходимого в портативные кулечки, узелочки... Жуткая картина, наружно мирная, а на деле преисполненная трагедии: это мужики ожидают срока, когда эшелоны окончательно станут и можно будет крикнуть «сарынь на кичку!»

Вот почему на санях только мужики и пустые при том. Вот почему снохи и золовки и прочие деревенские кумушки чаще и чаще начали прихватывать с собой мужиков: скоро понадобятся не только мешки, но и кулаки... Не решат только, с какого конца приняться за дело и когда наступит момент. Не упустить бы, не опоздать бы, помилуй Бог... Если эшелон задержится свыше двух-трех дней крестьяне начинают нервничать – «не пора ли приступить к дележу “народного добра”». Наиболее нетерпеливые уже охаживают свою жертву и довольно нагло входят в вагоны и присматриваются...

23 ноября (запись сделана после города Каинска. – В. Ц.). И вот лента по Сибирскому тракту все растет и растет... Чем ближе к Оби, тем движение самих беженцев беспорядочнее. Особенно их подводят к тракту обывательские подводы – боятся остаться сзади. Эшелоны, которые мы обгоняем, приобретают все более и более безнадежный вид. На узловых станциях на имя командарма всегда получается кипа слезных телеграмм: такой-то эшелон уже три дня стоит без движения; явилась опасность, что паровозы замерзнут; надвигается голод; появился сыпняк...

Сыпняк уже косит свои жертвы без разбора. Умерших убрали из вагонов и клали на платформы или прямо на буфера. Сложенные штабелями трупы, предварительно раздетые почти донага, производили жуткое впечатление. На морозе, от ударов и сотрясения откалывались части тела и много было трупов без рук или без ног. Хоронить некому, да и некогда, и так эти покойники путешествовали дальше за могилой и крестом.

Распоряжения отдавались, но контроля выполнения их не было, а потому, дай Бог, если эти приказы выполнялись наполовину.

Навстречу, против шерсти, с узловых станций посылалась вода в цистернах, но их было до смешного мало и зачастую вода замерзала. Высылалось продовольствие, но оно расхватывалось по пути. Единственно, что охотно выполняли, – это сдавали больных в санитарные летучки, которые рейсировали по всей линии беженских эшелонов.

Наконец, к концу ноября появилось новое бедствие – замерзшие паровозы. Стоя по несколько дней вдали от станций, а следовательно, и от воды, находясь все время под парами, паровозы иссыкали водой. Эшелоны людские принимали свои меры: пассажиры таскали воду или набивали тендер снегом; они же рубили дрова для топки паровоза. Но горе тем эшелонам, где не было людей, кроме поездной прислуги. Эти были обречены на замерзание, а за ними стоящие к западу также обрекались на медленное умирание. Местами пробовали сбрасывать вагоны под откос, расчищая путь, но ведь целый эшелон не сбросишь!

В Чулыме, куда прибыли 25 ноября, я получил отчаянное письмо от Военного прокурора Ставки Кузнецова помочь: поезд очевидно дальше не пойдет; думали пересесть на сани, но невозможно добыть лошадей. Крестьяне не продают ни за какие деньги. Грозит голод. Ни взад, ни вперед. Рады были бы вернуться в Омск. Написал им потерпеть – прибуду в Ново-Николаевск, вышло им автомобиль за всей семьей... Горе, сколько горя и слез!

27 ноября (запись о положении в г. Ново-Николаевск. – В. Ц.). Больше всего нас беспокоили эшелоны к западу от р. Обь. С каждым днем их положение становилось все ужаснее. Несмотря на героические, самоотверженные усилия железнодорожников всех рангов очистить путь от замерзавших паровозов плохо удавалось. Сваливали под откос мертвецов, выводили из общей линии на запасные пути товарные эшелоны, а работа с каждым днем все увеличивалась и росла, пока, наконец, не стали в тупик – нечем было заменять замерзающие паровозы. Ст. Тайга, где единственно можно было получать исправные паровозы, отвечала именем чешского командования отказом. Кроме того, голова беженских эшелонов у этой станции безнадежно упиралась в хвост чешской ленты, и здесь мы, русские, были бессильны. На русской магистрали, в России, на своей русской земле мы не были хозяевами...

Наконец медленно, но верно, двигаясь на восток, наш фронт начал обгонять хвост эшелонов, и они бросались на произвол судьбы: все бросая в вагонах, наиболее удачливые нанимали сани, чтобы хоть до Ново-Николаевска добраться. Ясно было даже и слепому, что двести с лишним эшелонов по ту сторону Оби станут в самом ближайшем времени добычей красных. А мы не в силах им помочь. Даже если бы удалось остановить фронт и двинуться вперед, то и это не помогло бы, так как пробка у ст. Тайга не рассасывалась....

Ясно, что эшелонов нам не спасти. Объявлять об этом нет смысла, тем паче что все, кто мог, уже покинули злосчастные вагоны. А кто не мог, те ждут понуро своей участи, ожидая, когда их возьмут в плен и они станут трофеями победителей.

А пока надо протянуть это время и не подохнуть от голода, да еще найти в себе силы и энергии, чтобы отмахнуться от назойливых мух, слепней, облепивших эшелоны, от крестьян с мешками, начавших уже организованный грабеж. Были уже случаи форменных сражений между беженцами и крестьянами: не успеет кто-либо выехать из вагона, как на брошенное ими имущество являются претенденты крестьяне...

День за днем мужичье так обнаглело, что не отходит от поездов, издевается над несчастными и торопит их к выезду.

«Чего сидите? Ведь все равно все бросите, так лучше отдайте нам, и без того наше будет!» – горланила толпа, и гогот стоял на линии.

Чтобы вернее выкурить из вагонов беженцев, крестьяне отказывали им в купле-продаже продуктов, – не мытьем, так катаньем!

Паровоз замерз, на воздухе 30 градусов мороза, буржуйка коптит, а не греет, запасы на исходе, вокруг косит тиф, а тут еще эта жадная, бессердечная толпа, не спускающая с вас своих алчных глаз и глазами сдирающая с вас и шубу, и валенки, и часы, и цепочку. Было от чего прийти в отчаяние! Начались случаи самоубийства. Несколько человек посходили с ума и убежали в степь, в пургу, распугивая трусливых баб и ребятишек.

Были целые вагоны в сыпняке, и некому было подать стакан воды. Были купе – мертвецкие... И посреди этого страшного кладбища, этих лазаретов шныряли мрачные тени мужиков и баб с мешками. Они воровато стаскивали с мертвецов все, что приглянется; обдирали больных с 40-градусной бредовой температурой... с тем, чтобы, заразившись к вечеру, самим валяться в тифозном бреду в курной избе на полотах, а затем подохнуть, сжимая в руках скрюченными от боли и жадности пальцами украденные кольца, серьги и часы...

Нельзя спасти всех, надо спасти кого можешь, и я отправил несколько грузовиков в ближайшие к Ново-Николаевску районы... Так в первые же дни были доставлены ко мне в поезд и Кузнецовы. От них мы в подробности и узнали все те ужасы, что творятся на линии.

Кузнецов проклинал тот день и час, когда он решил ехать в эшелоне. Лучше было подохнуть сразу в Омске, нежели медленно подыхать здесь или неизвестно еще где... Добраться благополучно до «белого царства» хотя бы атамана Семенова мало кто надеялся...»⁸

Технические проблемы подвижного состава, пассажиров и обслуживающего персонала

Одной из немаловажных причин столь бедственного положения составов стали отмеченные в воспоминаниях генерала Щепихина проблемы с постоянным поддержанием пара в котле паровоза. Это следовало делать, в том числе, и при «стоянии в пробке», поскольку в противном случае паровоз гарантированно замерзал, и эшелон оставался без движения, обреченным. Кроме того, он тормозил движение следующих за ним составов, и «пробка» усиливалась. По сложившейся практике того времени около 10 километров дороги требовали для паровоза, в среднем, приблизительно 1 кубометр воды и 0,5 кубометра дров. В холодное время года (ноябрь в Сибири уже мог считаться «зимним» месяцем) расход воды и дров возрастал на 20–25%. Фактически же в условиях вынужденного простоя «под парами» (а именно в этом положении оказались паровозы от Омска до Ново-Николаевска) расход воды и дров в сутки составлял 10 и 7 кубометров соответственно. В стандартный тендер паровоза помещалось до 14 кубометров воды и до 15 кубометров дров. Поэтому каждый день паровоз требовал пополнения запасов воды и, в среднем, через день – дровами. Помимо этого, предполагались работы по промывке паровозного котла, смазке и другие технические операции (все эксплуатационные нормативы взяты из технической литературы) [Поцелуев 1982, с. 25–30]. Совершенно ясно, что в условиях войны и хозяйственного кризиса соблюсти стандартные нормативы эксплуатации и ремонта становилось невозможно.

Конечно, в ноябре 1919 г. весьма важной оказалась способность сибирских «овечек» работать на любой форме топлива. Пассажиры рубили дрова и набивали тендер снегом. В лучшем положении оказывались пассажирские составы, а вот в товарных отправить на заготовку дров было некого. Но долго так продолжаться не могло. Без защиты со стороны бронепоездов, будучи обойденные войсками по окрестным дорогам (сухопутные и кавалерийские части отступали самостоятельно, не прикрывая эшелоны), многочисленные составы обрекались на гибель. Часть пассажиров смогла пересечь

⁸ ГА РФ. Ф. 6605. Оп. 1. Д. 10. Л. 18 об. – 19; 24, 26 об. – 27.

в крестьянские сани, покинув поезда. Но немало было и тех, кто оказались невольно «заложниками» собственного купе или вагона.

Итак, практически все без исключения эшелоны, стоявшие в «ленте» на перегоне Омск – Ново-Николаевск, остались без движения и защиты и если их не захватывали наступавшие части РККА или местные партизаны, то пассажиры оказывались обречены на смерть от холода, голода или тифа. Санитарные летучки и поезда цистерны в первые недели после отступления от Омска еще курсировали по нечетному пути, обслуживая больных и снабжая эшелоны водой и продовольствием. Но очень скоро и врачебный персонал заразился тифом. Помощь прекратилась. А в поведении местного населения, как его ярко описал генерал Щепихин, проявились все беспощадные признаки братоубийственной трагедии Гражданской войны.

После Красноярской катастрофы

Для тех же поездов, которые смогли проследовать далее на восток, последним рубежом стал Красноярск. Здесь в начале января 1920 г. произошла катастрофа, фактическая ликвидация белого фронта и тыла. Оказавшись между наступавшими частями РККА и восставшим красноярским гарнизоном, остатки белой армии во главе с генерал-лейтенантом В.О. Каппелем пошли через тайгу в обход города. К ним присоединились вышедшие из вагонов немногочисленные беженцы и штабные чины. Основная же часть эвакуировавшихся из Омска гражданских лиц и часть военных сдались в плен. Эшелоны миновать город не смогли.

От Красноярска до Иркутска и далее в Забайкалье, в Читу по железной дороге проехали только те из русских военных и гражданских лиц, кто выехал из Омска еще в октябре – первой декаде ноября. Либо те, кто смогли, в силу самых разнообразных обстоятельств, присоединиться к эшелонам «союзных войск», не подчиненных Колчаку, а находившихся под командованием генерала Жанена. Но и их судьба, в буквальном смысле, «висела на волоске», поскольку «иностранцы» эшелоны в условиях российской Гражданской войны отнюдь не обладали полной «экстерриториальностью». Об особенностях поездки в этих поездах говорится в воспоминаниях генерала Храброва, сумевшего попасть вместе с женой в румынский эшелон благодаря своему «бессарабскому происхождению».

Вот отрывок из главы «Бегство из Сибири», повествующий о ситуации, сложившейся на Транссибе в январе 1920 г. после Красноярска. На поезда «союзников», ввиду большого количества вагонов, уже не хватало паровозов. И они, в итоге, оказались в такой же «ленте», как и поезда с российскими военными и беженцами.

...Дни проходили за днями, а румынские поезда стояли без паровозов и не двигались. Большевики продолжали продвигаться вперед и, захватив уже все русские поезда, начали захватывать и союзнические. Были уже захвачены сербский поезд и польский. Пришло распоряжение от военного командования, что, вследствие недостатка в паровозах и угле, необходимо сократить наличное количество поездов. Румыны сократили число своих поездов с 8 на 6, но паровозов все-таки не получали. Наконец, 14 января, в день русского Нового года, снова разразилась «очередная паника». Утром румынами был получен приказ генерала Жанена, предписывающий Легиону занять позиции около Тайшета и удерживать их до тех пор, пока все чешские поезда не пройдут через мимо... На следующий день пришло новое распоряжение об еще большем сокращении числа поездов. Сократили их на три. Наконец, 18 января, после 18-дневного пребывания в Тайшете, мы спешно тронулись... На все три румынские поезда был только один локомотив, который поочередно и продвигал их вперед, ожидая каждый раз получения угля для себя. Кроме того, в пути мы пропускали вперед все бывшие еще за нами чешские поезда, пока, наконец, в арьергарде сзади нас не остался один только чешский поезд с броневиком и артиллерией. В течение 16 дней этого нашего путешествия мы проехали всего 350 верст, то есть делая в среднем 22 версты в сутки... Большевики нас нагоняли. Расстояние между нами, бывшее сначала 300 верст, с каждым днем быстро сокращалось. С целью задержать наступление большевиков, последний отступающий эшелон производил возможно большее разрушение пути: взрывал за собой мосты, приводил в негодность водокачки и пр. Для сохранения целостности дороги большевики предложили союзникам перемирие с гарантией их выезда из Сибири. Союзники, неизвестно на что надеявшиеся, их предложение отвергли.

27 января мы прибыли на небольшую станцию Куйтун. Здесь мимо нас прошли вперед последние чешские поезда, находившиеся позади нас, оставив в арьергарде бронированный поезд с отрядом артиллерии. На станции Нижне-Удинск, в 160 верстах позади нас, большевики этот поезд нагнали. Чехи заняли позицию и приготовились к сражению, а большевики взорвали мост впереди, сделав отступление броневика невозможным. Тогда чехи, не вступая в бой, начали отступать в походном порядке и скоро также прошли мимо нас. Теперь между нами и большевиками не было больше никого...

Таким образом, последние отряды армии, дававшей нам все-таки некоторое прикрытие от неожиданных нападений, прошли вперед, и мы оказались совершенно открытыми со всех сторон...⁹

⁹ ГА РФ. Ф. 5881. Оп. 1. Д. 529. Л. 39–40, 42, 50–51.

Подвижной состав Транссиба пришел в полную негодность. Генерал Храбров отмечал это.

...Все сибирские паровозы, не ремонтировавшиеся в течение уже многих месяцев, пришли в такое ужасное состояние... что только при движении по ровному месту или под уклон они еще, хотя и с трудом, справлялись со своей работой, всякий же подъем представлял для них трудно преодолимое препятствие. Иногда машинист давал сигнал о помощи, и тогда все пассажиры, даже среди ночи, должны были выходить из вагонов и общими силами вручную двигать весь поезд вверх. Впрочем, выносливость и добросовестность службы служебного персонала железной дороги вызывала не меньше удивления, чем изношенность подвижного состава: не раз во время пути мне приходилось выслушивать жалобы низших служащих, что они сами удивляются, как они еще могут жить, так как в течение уже многих месяцев они ни от кого не получают ни копейки содержания. Только американские локомотивы, доставленные в Сибирь заготовительным комитетом, работали безукоризненно, и поезда с ними не имели никаких затруднений...¹⁰

Последствия неудавшейся эвакуации

В завершение публикации можно привести документальное свидетельство очевидца, проехавшего по участку Транссиба в январе 1920 г. уже после того, как он перешел под контроль РККА. Это отрывок из воспоминаний Левинсона.

...На всем протяжении от Чульма до Ново-Николаевска, на 60 верст впереди нас, на 30 позади, тянется почти непрерывная «лента» поездов. Они еще за неделю до бурана забивали оба пути, но вторую ленту уже успели «растаскать». Вокруг этого сплошного вала и уплотнился занос, не сдерживаемый деревянными щитами, давно сломанными на дрова. Вагоны замело до крыш.

Поезда следуют друг за другом, подчас на расстоянии всего пяти саженей. Состав их разнообразен: пульмановские вагоны дальневосточного экспресса, просто классные, санитарные, теплушки, цистерны, платформы, груженные автомобилями, ящиками с шрапнелью, необозримым, неисчислимым добром. Наши попутчики, конвоир и винокур, раздобыли себе по полевому телефону из открытого вагона, груженного драгоценными аппаратами, но охрана конфисковала. Дальше еще цистерны, холодильники, салон-вагоны, больные паровозы, взятые на буксир, вагоны без конца, тысячи вагонов – и в них ни души. Лишь изредка, через десять, через пятнадцать эшелонов над каким-либо

¹⁰ Там же. Л. 74–75.

вагоном вьется дымок, как над юртой самоеда, это скудная и запоздалая охрана. Разительна неподвижность этих паровозов, моторов, вагонов всей структурой своей выражавших движение...

Когда стало ясным, что Омску несдобровать, поднялись все. Не только «буржуи», но и ремесленники, рабочие, совершенные бедняки бросились в грозную неизвестность – таковы были паника и ненависть. И в это стихийное движение беженства приказ об эвакуации армии, учреждений в полном составе, интендантских складов, офицерских и чиновничьих семей влил еще огромную силу и массу движущегося материала. Мы знаем, что то спасение, которое мерещилось в востоке, было призрачным, что навстречу отступающей громаде поднялся Ново-Николаевск. Но и без восстания в тылу мог ли этот караван, на десятки верст растянувшийся по обеим колеям, куда-либо дойти?

Видимо, Бог поразил безумием побежденную власть. То, что нельзя было вывезти, сжигалось. Зашедший погреться в наш теплый угол красноармеец рассказывает, что вагоны с тяжелоранеными военнопленными были также подожены и что он сам спасся через окно. Безумец или хвастун? Но этот рассказ слышал я позже из многих уст. Что же случилось с этим городом на колесах? И об этом знаю лишь, что довелось услышать за эти ночи в заносе. Целые вагоны вымидали от тифа, от голода, особенно дети. Уйти было некуда, а нужды слишком много. То и дело вооруженные крестьяне, «партизаны» и просто хозяева производили налеты, грабили и убивали защищающихся. По всему пути, под снегом, штабели обобранных, незакопанных трупов; что за смрад будет по весне!¹¹

Заключение

Таким образом, не отрицая военно-политических причин сибирской трагедии, заключавшихся в хорошо известных конфликтах между союзным и российским военным и гражданским управлением (Жанен и Колчак), в дезорганизации движения на магистрали, из-за которой чешские, польские, румынские эшелоны не смогли разойтись с российскими поездами, следует отметить и сугубо технические причины. Они состояли в чрезвычайной нагрузке на подвижной состав, в его значительном износе. Последствия транспортной разрухи на Транссибе были очень велики. Только в Восточной Сибири оказалось разрушено 66 водокачек, пришли в негодность 1400 паровозов, 12 212 вагонов [Калиничев 1991, с. 170]. Но если транспортные потери подсчитаны, то число погибших, замерзших,

¹¹ Левинсон А.Я. «Поездка из Петербурга в Сибирь в январе 1920 г. // Архив русской революции, издаваемый Г.В. Гессеном. Т. 3. Берлин, 1921. С. 202–204.

умерших от тифа на железной дороге «белогвардейцев» неизвестно до сих пор. И хотелось бы надеяться, что память о тех событиях будет увековечена каким-либо памятным знаком, прежде всего, на самом тяжелом участке дороги – от Омска до Новосибирска.

Автор, со своей стороны, считает необходимым анонсировать готовящийся к выходу сборник документальных материалов, посвященных Великому Сибирскому походу армий Колчака 1919–1920 гг., в который будут включены не только более полные версии приведенных в статье документов, но также и многочисленные новые источники.

Литература

- Балашов, Бухарина 1989 – *Балашов А.Л., Бухарина Б.Х.* Покорение далей // Железные дороги СССР, прошлое и настоящее. М.: Планета, 1989. С. 41–45.
- Калиничев 1991 – *Калиничев В.П.* Великий Сибирский путь: Историко-экономический очерк. М.: Транспорт, 1991. 248 с.
- Курихин, Лухин 1974 – *Курихин О., Лухин С.* «Овечка»: Историческая серия «Техники-молодежи» // Техника-молодежи. 1974. № 1. С. 44–45.
- Поцелуев 1982 – *Поцелуев В.А.* Броненосцы железных дорог. М.: Молодая гвардия, 1982. 112 с.

References

- Balashov, A.L. and Bukharina, B.Kh. (1989), “Conquest of the distance”, in *Zheleznyye dorogi SSSR, proshloye i nastoyashcheye* [Railways of the USSR. Past and present], Planeta, Moscow, Russia, pp. 41–45.
- Kalinichev, V.P. (1991), *Velikiy Sibirskiy put'*. Istoriko-ekonomicheskii ocherk [The Great Siberian way. Historical and economic essay], Transport, Moscow, Russia.
- Kurikhin, O. and Lukhin, S. (1974), “‘Little sheep’. Historical series of the ‘Tekhnika-molodezhi’”, *Tekhnika molodezhi*, no. 1, pp. 44–45.
- Potseluyev, V.A. (1982), *Bronenostsy zheleznykh dorog* [Railway ironclads], Molodaya Gvardiya, Moscow, Russia.

Информация об авторе

Василий Ж. Цветков, доктор исторических наук, Московский педагогический государственный университет, Москва, Россия; Россия, 110571, Москва, пр. Вернадского, д. 88; tsvetcov@rambler.ru

Information about the author

Vasily Zh. Tsvetkov, Dr. of Sci. (History), Moscow State Pedagogical University, Moscow, Russia; bld. 88, Vernadsky Av., Moscow, Russia, 110571; tsvetcov@rambler.ru