

УДК [94(571.1):323.28] «1918/1919»

«БАРЖИ СМЕРТИ» В СИБИРИ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1918 – 1919 гг.)

Д. Р. Тимербулатов

«DEATH BARGES» IN SIBERIA IN DAYS OF CIVIL WAR (1918-1919 гг.)

D. R. Timerbulatov

В статье исследуется функционирование речных транспортных средств в качестве мест заключения как одна из форм карательной политики белых правительств в Западной Сибири.

The article is investigated the functioning of river vehicles as places of imprisonment, as one of forms of a retaliatory policy of the white governments in Western Siberia.

Ключевые слова: пенитенциарная система, Гражданская война в России, белый террор.

Keywords: penitentiary system, civil war in Russia, white terror.

Ожесточенность противоборствующих в Гражданской войне сторон порождало небывалые до тех пор формы насилия, которые наиболее ярко проявлялись в репрессивной политике как большевистского Совнаркома, так и белых правительств. Повальные аресты, массовое заложничество, карательные экспедиции и истребление жителей населенных пунктов уже давно стали неотъемлемым фоном при рассмотрении и изучении практически любого из аспектов этого трагического периода в истории России. Но даже при всех перечисленных бедствиях и страданиях людей особенно зловещее звучание приобретает словосочетание «баржи смерти». Такое название уже после окончания Гражданской войны получили плавучие тюрьмы, под которые оборудовались речные транспортные средства, чаще всего грузовые баржи. Причины использования таких нестандартных мест заключения лежали в специфике самого внутрироссийского противостояния различных сил, которое характеризовалось сложной и непредсказуемой военно-политической обстановкой. Стремительные наступления мгновенно сменялись массовыми отступлениями, незначительная сумятица в войсках перерастала в массовую панику, волнения населения превращались в массовые восстания, которые охватывали огромные территории. Все это приводило к тому, что у одного из противников очень часто оказывались в руках масса захваченных в плен представителей другой противоборствующей стороны. При содержании всех этих задержанных вставал ряд проблем. Во-первых, размещение таких лиц в традиционных местах заключения очень часто становилось невозможным, так как те, особенно в прифронтовой полосе, оказывались переполненными. Во-вторых, при нестабильности военной обстановки всегда сохранялась угроза того, что противная сторона получит возможность отбить своих сторонников, захваченных в плен. В-третьих, в случае перемещения пленных подальше от линии боевых действий, возникала необходимость выделения значительных воинских частей для их конвоирования, что при нехватке людских ресурсов чаще всего представлялось затруднительным. Исходя из этого, требовались такие объекты под места заключения, куда можно было бы поместить наибольшее число арестованных, для охраны которых было бы доста-

точно небольшого количества надзирателей, и которые можно было бы легко эвакуировать подальше от линии фронта. Поскольку на первом этапе Гражданской войны театром военных действий стал Волжско-Камский бассейн, где с дореволюционных времен располагался значительный речной флот, то выход из положения был быстро найден.

Грузовые баржи, использовавшиеся как плавучие тюрьмы, находили применение в карательной практике и белых, и красных. Известно, что во время Ярославского мятежа в июле 1918 г. перхуровцами, после захвата власти в городе, было арестовано и отправлено на баржу около 200 сторонников Советской власти. «Для наиболее опасных, с точки зрения белых, устроили тюрьму на барже с дровами, которую вывели на середину Волги» [1, с. 73]. Примерно в это же время, когда перед большевиками встала необходимость покинуть Уфу, для обеспечения безопасной эвакуации было принято решение арестовать заложников из числа видных горожан и посадить на баржу. Буксиром служил пароход «Урал», на котором плыли советские работники и члены их семей. Когда баржа прибыла в Сарапул, председатель местной чрезвычайной комиссии выразил намерение убить всех заключенных. Только сообщение из Уфы об аресте оставшихся в городе членов семей большевиков и вмешательство в связи с этим Совнаркома остановило расправу [2]. Через месяц, когда вспыхнуло Ижевско-Воткинское восстание и фронт отодвинулся к Волге, в местных городах оказались переполненными все арестантские помещения, куда направлялись приверженцы Советской власти. В результате чего на Каме были установлены две баржи, которые стали местом размещения всех «лишних» заключенных. На одной из них в течение нескольких дней из 600 арестантов было убито 150 человек. Остальную часть заключенных могла ожидать схожая участь, если бы Волжской флотилии красных под командованием Ф. Ф. Раскольникова не удалось отбить и отбуксировать баржу из села Гольяны в Сарапул [3, с. 59]. Вторая же баржа при отступлении белых была сожжена вместе с находившимися на ней людьми. Широко известен эпизод из истории обороны Царицына, когда на Волге была затоплена баржа с содержащимися на ней военспецами и другими подозреваемыми в шпиона-

же в пользу антибольшевистских сил. «Различные способы мучений и истребления русских людей, но неизменной оставалась система террора... в Царицыне удушали в темном смрадном трюме баржи, где 800 человек по несколько месяцев жили, спали, ели и тут же... испражнялись...» [4, с. 77]. Таким образом, следует признать, что обе стороны гражданского противостояния не просто использовали баржи как тюремные заведения, но сознательно стремились к тому, чтобы наименьшее количество заключенных на них осталось в живых.

В целом же проблема «барж смерти» в Поволжье так или иначе изучалась исследователями, например при рассмотрении военных действий на Восточном фронте Гражданской войны. Но немногие знают, что баржи были местами размещения заключенных и в Сибири, в период власти белых правительств. В советское время эта тема в основном затрагивалась в воспоминаниях современников тех событий. Так, работавшая в Томске в санитарной части по борьбе с эпидемией тифа, известная революционерка Р. М. Азарх в своих мемуарах приводит выдержки документов, из которых следует, что пребывание на баржах носило нечеловеческий характер [5, с. 139 – 141]. В том же году, когда выходят мемуары Азарх, в журнале «Новый мир» публикуются воспоминания А. С. Бартова под названием «Побег из колчаковской тюрьмы», которые были особо отмечены А. Т. Твардовским [6, с. 77 – 86]. Ценность данных воспоминаний состоит в том, что Бартов был заключенным на одной из «барж смерти», откуда ему удалось совершить побег. Среди исследователей тему плавучих тюрем в ряде статей затрагивал известный тюменский краевед и журналист Б. И. Галазимов [7]. Таким образом, данная проблема не была в советский период подвергнута научному изучению. К тому же описания тех событий в то время носили крайне тенденциозный характер в силу того, что они касались военно-политической борьбы в период Гражданской войны. В постсоветское же время акцент исследований сместился в сторону изучения красного террора, поэтому проблема «барж смерти» так и не нашла объективного рассмотрения.

В Сибири, где находится много протяженных полноводных рек, как и в Поволжье, в дореволюционный период был построен значительный речной флот. Это обуславливалось как ростом населения в регионе, так и развитием сельского хозяйства. Так, по данным на 1900 год, в Обь-Иртышском бассейне насчитывалось 533 непаровых судов, общая грузоподъемность которых составляла 21,7 млн пудов. Среди этих непаровых судов более половины составляли баржи (321 баржа). Почти все они строились из дерева и эксплуатировались 8 – 15 навигаций. Грузоподъемность барж колебалась в широких пределах – от 10 до 145 тысяч пудов, в зависимости от назначения, района плавания и мощности паровых-буксиров. От этого также зависели и размеры судна. Его длина могла составлять от 17 до 45 сажень, ширина от 3 до 6, а высота могла достигать до 1,8 сажень. Грузоподъемность же обычной баржи

обычно составляла 55 тысяч пудов [8, с. 155 – 156]. На некоторых судах могла присутствовать палуба, что определялось видом перевозимых грузов. Хлеб и другие продукты перевозили на баржах, которые имели палубу, в то время как лесоматериалы, дрова, руда и металлы размещали на открытом транспорте.

Речной транспортный флот Сибири вплоть до революции сохранял свое значение, несмотря на быстрое развитие железнодорожного транспорта. Но бурные послереволюционные события нарушили размеренный порядок вещей. Так, командир парохода «Курган» В. Н. Удинцев вспоминал, что с открытием навигации в 1918 г. получил распоряжение службы эксплуатации следовать вверх по реке Томи до Крапивино, чтобы взять оттуда баржу с углем и спустить ее до города Томска. Забуксировав баржу, пароход стал спускать ее вниз по реке, но в городе Щегловске он был задержан, поскольку было объявлено, что проход до Томска невозможен из-за вооруженного выступления чехословаков и других антибольшевистских сил. Тут же местный Военно-революционный штаб отдал распоряжение о том, что судно переходит в его подчинение, а члены экипажа автоматически вступают в ряды Красной гвардии. Через пару дней верховым красногвардейцем был привезен пакет от командования, в котором было приказано приготовиться к погрузке воинских частей. Кроме «Кургана» для погрузки отступающих вооруженных отрядов с верховьев реки Томи были приведены буксирные пароходы «Дедушка», «Партизан» и «Бурлак». Погрузив воинские части, флотилия направилась вверх по реке до города Кузнецка. Однако через пару недель большевикам пришлось эвакуироваться и оттуда, из-за слухов о приближении чехословацких войск и активизации антибольшевистского подполья. В результате чего на пароходы были погружены отряды местной Красной Гвардии, ответственные советские работники и члены их семей. Причем на пароходе «Курган» находился Кузнецкий Совдеп во главе с А. Г. Петраковым. Им было принято решение отправляться по реке на север, чтобы, высадившись в безлюдном месте, пробраться через тайгу на восток, где вооруженные красногвардейцы еще оказывали сопротивление.

Но этим планам не суждено было сбыться, поскольку отрядом белых под командованием капитана Сурова удалось захватить все пароходы и значительную часть большевиков, которые успели лишь высадиться на берег [9]. Задержанные красногвардейцы были тут же посажены в трюмы тех же самых пароходов. В течение трех суток им не выдавали никакой пищи. После проведенных допросов арестованные были приговорены к смертной казни, но против этого выступил комиссар Временного Сибирского правительства по общественной безопасности Нилов, который направлялся в Кузнецкий уезд для выяснения обстановки [10]. В результате заключенные были разделены на две группы. Одна партия арестованных была сразу же направлена в Томскую тюрьму, а другая, куда входили члены

Совдепа, в Кузнецк на допрос. Согласно воспоминаниям С. Е. Полякова, который входил в первую группу заключенных, когда пароход добрался до деревни Щербачи, с него было снято и расстреляно 6 человек, которые показались белым особенно опасными [11]. Вторая же группа арестованных большевиков, добравшись до Кузнецка и пробыв в местном тюремном замке 10 суток, была отправлена в Томск также на пароходе. Причем никаких расправ над арестантами из этой группы по дороге не производилось. Однако, как вспоминал Н. В. Метелкин, к ним часто в трюм в пьяном виде спускался офицер Альманович, который угрожал заключенным расстрелом. Но его каждый раз выводили оттуда по приказу Нилова, возвращавшегося с докладом в Томск. Все же по пути арестантам приходилось испытывать не только переживания за сохранность своих жизней. Погрузив заключенных в трюм парохода, где было очень жарко, надзиратели долгое время не выдавали им воды. «Наконец принесли очень горячего кипятка, но его налили в ведро, незадолго до этого вновь выкрашенное, поэтому он был пропитан олифой, горький, но заменить его водой не разрешали» [12]. В связи с этим неудивительно, что те красногвардейцы, которым пришлось находиться в заключении и на пароходах, и в тюрьмах, при сравнении условий содержания отдавали предпочтение последним [13]. Тем самым это наглядно демонстрирует то, что суда совершенно не были приспособлены под места заключения, где пребывание арестантов было особенно тяжелым. Но при этом следует отметить, что пароходы лишь вoley случая стали местом пребывания задержанных большевиков, которым пришлось находиться на них лишь несколько дней.

Настоящие «баржи смерти», в отличие от тех же пароходов, изначально рассматривались властями не просто как средства перевозки арестантов, а как плавучие тюрьмы. При этом заключенным с этих барж приходилось пребывать на них по несколько месяцев, зачастую в совершенно невыносимых условиях. Необходимость в использовании грузовых судов возникла летом 1919 г. в связи с изменением обстановки на Восточном фронте. Именно в это время тюремными властями организуется эвакуация заключенных уральских тюрем в Сибирь и начинается подготовка к разгрузке тюрем Тобольской области. Этот процесс наглядно продемонстрирован в рассказе А.С. Бартова. Будучи арестованным в городе Кунгуре, Бартов вместе с другими заключенными, когда стало известно о приближении красных, сначала был переправлен в Екатеринбург, а затем в Тюмень. Но через 8 дней вновь было объявлено об эвакуации. 25 июля 1919 г. в 12 часов дня с территории Тюменской тюрьмы начался вывод заключенных для проведения переключки и тщательного обыска. Все это продолжалось в течение всего дня при сильной жаре, из-за чего к вечеру многие из арестантов были весьма утомлены. Когда все закончилось, более тысячи человек были выстроены и под сильным пешим и конным конвоем направлены

в сторону пристани на реке Туре. Так, согласно данным правительственных документов, из тюрьмы было принято 622 человека, среди которых 160 арестантов являлись уголовниками, а 462 человека «красными». К этой группе было добавлено из лагеря военнопленных 380 «мадьяр» и 80 красноармейцев [14]. Для того чтобы исключить любые попытки освобождения такого большого числа конвоируемых, улицы Тюмени, через которые производился переход заключенных, были заранее очищены властями от всех посторонних [6]. Подходя к пристани, заключенные увидели на берегу баржу «Волхов», в трюм которой они вскоре были посажены. Простояв на берегу до утра, баржа была взята на буксир пароходом «Батрак», который взял курс вниз по реке Туре в сторону Тобольска [7]. К этому времени на пристани скопилось большое количество людей, которые «долго бежали по берегу, махали, кричали, плакали и ревели» [6]. Все эти люди были родными и близкими заключенных, так как до 500 человек среди них были местными.

Весь трюм, где оказались арестанты, был оборудован трехэтажными нарами; оставлено было только два продольных и три поперечных прохода. Это помещение охватывало крошечный мрак, и только у входного люка было относительно светло [15]. Заключенным было запрещено выходить на палубу, в отличие от военнопленных австрийцев, которые, по воспоминаниям Бартова, получали больше пищи по сравнению с остальными арестантами. Через некоторое время в трюме установилась невыносимая жара, так что находившимся в нем пришлось снять даже рубахи. «Дышать было нечем, а в отверстие пробивался вверх пар, как от парового котла» [6]. Поскольку среди заключенных стал распространяться слух, что якобы Колчаком издан приказ о ликвидации всех содержащихся на барже, начинаются лихорадочные обсуждения возможности побега. Руководителем восстания был избран А. Т. Зубов, возглавлявший при первой Советской власти тюменский земельный отдел и хорошо знавший все окрестности. Поначалу планировалось поднять восстание по прибытии в Тобольск, в надежде на помощь со стороны местных заключенных. Однако шкиперу судна потребовалась помощь нескольких арестантов для управления баржей, и теми было принято решение воспользоваться случаем. В помощь шкиперу вызвались Зубов, Познанский и четверо других руководителей намеченного восстания. Был составлен план, согласно которому, когда у туалета на палубе выстроится очередь из достаточного числа заключенных, после сигнала-крика «ура» последует нападение на конвоиров, а арестанты, находящиеся в трюме поднимутся на палубу.

Несмотря на то, что все было детально разработано, начало выступления было для некоторых неожиданным. Как вспоминал Бартов, когда он находился на палубе, то попросил разрешения выстирать белье. «Выстирал сначала рубашку, день был солнечный, я сразу надел ее на себя, снял кальсоны и

только их смочил, как послышался крик «ура» [6]. По этому сигналу на палубу из двух люков (на корме и на полу баржи) должны были кинуться заключенные. На корме они своевременно поднялись наверх и успели обезоружить 6 человек, а у другого люка произошло некоторое замешательство, из-за чего солдаты успели загрузить люк так, что сорвать его не было возможности [16]. В это время на палубе после короткой, но яростной схватки, в результате которой было убито несколько конвоиров, заключенные, оказавшиеся неспособными справиться с вооруженной охраной, в панике стали прыгать за борт. На пароходе «Батрак» был перерублен канат, связывающий его с баржей, из-за чего та замедлила ход. Воспользовавшись этим, конвоиры открыли прицельный огонь по прыгающим в воду заключенным, в результате чего доплыть до берега удалось лишь считанным единицам, в том числе и Бартову. Загнав оставшихся на палубе арестантов обратно в трюм, конвоиры захлопнули люки и стали сбрасывать тела убитых за борт. По мнению участника событий И. Г. Бурова, эта попытка к бегству стоила жизни 160 человекам, в том числе и руководителю восстания Зубову [16]. Однако, обратившись к докладу инспектора Главного управления мест заключения (ГУМЗ) А. Э. Гофланда, от 9 сентября 1919 г. становится видно, что там приводится значительно меньшее количество убитых (72 человека) [14]. Принимая это во внимание и учитывая данные Галязимова, согласно которым вечером того же дня на судне было расстреляно полсотни заключенных [7], за время восстания, очевидно, было убито чуть более 20 человек.

Оставшимся в живых арестантам пришлось пережить немало лишений и трудностей. В качестве наказания за попытку восстания, заключенных не кормили в течение трех дней, им было запрещено опраться на палубе, поэтому отхожее место было оборудовано прямо в трюме. Из-за этого среди узников баржи начинают появляться первые больные. 30 июля 1919 г. судно прибыло в Тобольск, и на него тут же была посажена партия заключенных из губернской тюрьмы в количестве 100 человек. Военный конвой под командованием прапорщика Железнова был значительно усилен [14]. Из Тобольска баржа, буксируемая пароходом, направилась вниз по реке Иртышу. К этому времени надзор над заключенными был несколько смягчен, и их стали понемногу кормить. Как вспоминает Буров: «Питание» состояло из восьмушки так называемого хлеба – это был фактически мох всех цветов радуги. Хлеб был испечен в Самарове, сложен на палубе без укрытия, мок под дождем, подогревался солнцем, заплесневел и превратился в гнилое месиво» [16]. В результате плохого питания и антисанитарных условий в трюме смертность среди заключенных стала неуклонно возрастать. По воспоминаниям того же Бурова, на барже ежедневно стало умирать по 5, 10, 20 и даже по 80 человек. После выхода баржи на реку Обь к умершим от болезней стали прибавляться те, кто становился жертвой бессудных расправ. Ежедневно

на палубе расстреливалось 5 – 15 человек, трупы которых тут же выбрасывались за борт. Таким образом, когда в сентябре 1919 г. баржа прибыла в Томск, на ее борту насчитывалось 388 человек [16].

При обращении к другим документам становится очевидным, что в данных воспоминаниях приводится завышенное количество умерших заключенных. Так, по данным доклада инспектора Гофланда, за все время следования баржи в пути 141 человек умер от тифа и других заболеваний. Во время стоянки у города Томска умерло еще 63 человека. Среди 380 военнопленных число умерших по дороге было и того меньше (24 человека). Таким образом, перед высадкой с баржи в живых осталось около 900 заключенных [14]. К тому же, если обратиться к другим воспоминаниям, становится ясно, что заключенных не сбрасывали за борт по ходу следования судна. В августе 1919 года, когда пароход с баржей остановился у села Молчаново, с нее на берег было спущено несколько десятков трупов. Жители этого села были специально согнаны на берег, чтобы вырыть могилу для умерших заключенных. Причем, по воспоминаниям Г. И. Миронова, охранники указывали крестьянам, что те хоронят каких-то китайцев [17]. Видимо, это делалось для того, чтобы не озлоблять местное население, лояльность которого к власти к этому периоду уже была на низком уровне.

После прибытия баржи в Томск перед властями встала задача распределения такого значительного числа заключенных. Группа арестантов в количестве 161 человека, из которых 11 являлись уголовными, а 150 политическими, была размещена по Томской губернской тюрьме. Военнопленные австрийцы и венгры были сданы в Томский концентрационный лагерь, из которого их предполагалось отправить на работы в Кузнецкие каменноугольные копи. Согласно телеграмме начальника ГУМЗ от 23 августа 1919 г. на имя управляющего Томской губернией остальных политических заключенных предполагалось отправить по железной дороге до Никольск-Уссурийского и Охотска [14]. В это время власти города Томска ожидали прибытия второй партии арестантов из Тобольска и Тюмени. Эта партия в количестве 1646 человек, из которых было 221 уголовных и 1427 политических, 10 августа 1919 г. была посажена на баржу «Белая», которую сопровождал военный конвой под командованием поручика Злыгостева. К этой барже также был присоединен отдельный транспорт из Тюмени с 3085 военнопленными на борту. Прибыв 8 сентября в Томск, партия недосчиталась 180 человек, которые умерли в пути от разных заболеваний. Те, кто остался в живых, были разделены на 3 неравные части. Партия количеством 249 заключенных была принята в губернскую тюрьму, при этом среди них оказалось 63 человека больных тифом. В 1-е исправительно-арестантское отделение была отправлена отдельная группа, состоящая из 37 женщин, которых предполагалось посадить в отдельный барак. Оставшиеся на баржах заключенные (1182 человека) должны

были ожидать отбытия в Никольск-Уссурийский [14]. Для более удобной выгрузки, баржи были подведены к берегу недалеко от тюрьмы. Инспектируя одно из прибывших судов, Гофланд вынес самые тяжелые впечатления. «Масса было больных и умерших, последние сложены кучами. Вся баржа была в крайне антисанитарном состоянии, и немедленно были приняты все меры к улучшению положения и оказана медицинская помощь» [14].

В Томске, еще до прибытия барж с заключенными, существовали весьма серьезные трудности с увеличением эпидемических заболеваний. А поскольку прибывшие суда являлись новым источником распространения болезней, перед властями города встала неотложная задача решения возникшей проблемы. С этой целью 10 сентября 1919 г. под председательством управляющего губернией Б. М. Михайловского было собрано совещание по вопросу изоляции эпидемиологических больных на баржах. В самом его начале гарнизонным врачом Кононовым делается доклад о состоянии дел на судах, которые незадолго до этого были тщательным образом им осмотрены. Согласно собранным данным, на барже «Белая», несмотря на разгрузку части заключенных, продолжало оставаться 300 человек больных. На барже № 4, где пребывало около 350 военнопленных австрийцев, многие находились в крайне ослабленном состоянии. Судно под названием «Вера» являлось местом заключения 1263 красноармейцев, которые страдали от тифа и дизентерии. Именно на этой барже была особенно высокая смертность [18]. Следует отметить, что, описывая “зверства белогвардейцев” над томящимися в трюмах заключенными, Б. И. Галязимов и Р. М. Азарх ссылаются на данный доклад врача Коконова. Доказывая, что власти целенаправленно стремились к тому, чтобы все арестанты на баржах скончались от болезней, они не указывают ни на повод, по которому был сделан этот доклад, ни на дальнейшие меры руководства города по борьбе с эпидемиями.

После обсуждения озвученных Кононовым сведений, совещанием составляется постановление, согласно которому было решено немедленно организовать плавучий госпиталь, приспособив для этого баржу «Белая», баржи за № 5, № 8 и № 628, а также две баржи Богословского и Надеждинских горных округов. К этим судам было решено добавить 2 брандвахты для размещения медицинского персонала. Перед этим предполагалось в самый кратчайший срок вывести с судов всех здоровых заключенных и отправить их по железной дороге к месту назначения, предварительно пропустив их через бани и «Гелиосы» (дезинфекционные камеры). Для осуществления указанных мероприятий создавалась особая комиссия, во главе с окружным военно-санитарным инспектором. В эту комиссию также были включены тюремный инспектор, представитель начальника гарнизона, эвакуационного пункта и Бюро беженцев. Поскольку баржи числились за военными властями, на них и были возложены все расходы с пополнением со стороны тюремного ве-

домства той части из них, которая касалась обычных арестантов [18].

Для представления о том, в каком положении находились заключенные барж и что конкретно предпринималось властями для спасения больных арестантов, следует обратиться к воспоминаниям врача И. М. Напольского «Три недели на баржах смерти». Прибыв осенью 1919 г. на плавучий госпиталь в должности старшего ординатора и познакомившись с главным врачом Толстовым, Напольским тут же был принят осмотр заключенных одной из барж. В трюме судна оказалось не теплее, чем на палубе, и очень темно, так что, отойдя немного от входного люка, человека тут же охватывал мрак. Когда в трюме открывались все входные люки, внутри становилось относительно свежо, но ночью, особенно с наступлением холодов, все закрывалось, и тогда начинался «кромешный ад» [15]. Осмотревшись, Напольский приступил к обследованию заключенных. «Все этажи нар в поле зрения заполнены лежащими на них человеческими телами, есть люди даже под нарами. Все они сбились в отдельные кучки по 3 – 4 человека и накрылись своей одеждой. Отдельно лежат только не нуждающиеся в чужом тепле – одетые в полушубки, и те, кого называют «неопрятными» или «ходящими под себя» [15]. Осматривать в полутьме больных, которых нельзя было даже раздеть, так как те дрожали от холода, было непростой задачей. Несмотря на то, что многие заключенные страдали от сыпного и возвратного тифа, дизентерии, крупозной пневмонии, ангины и бронхита, большинство из них все же были крайне истощены от недостатка пищи и холода. На некоторых нарах располагались предметы первой необходимости – жестяные чайники, глиняные кружки и черепки, многие из которых были заполнены сырой «забортной водой», употребление которой способствовало распространению кишечных заболеваний. В средней части трюма везде располагались заключенные, но в носовой части оказалось много свободных мест, а в кормовой было совершенно пусто. Это было связано с высокой смертностью, которую необходимо было в ближайшие сроки снизить. После осмотра больных, в ординаторской Напольским было выяснено, что за прошедшие сутки на плавучем госпитале умерло 63 человека [15]. Трупы обычно уносили на корму судна, которая служила своеобразной покойницей. Затем к барже подводили большую лодку и сбрасывали в нее умерших заключенных. Из-за небрежности похоронной команды, которая не находилась в ведении госпиталя, многие трупы падали в реку. По воспоминаниям В. И. Богданова, когда он поехал на охоту в деревню Поподейкино, то увидел на песчаных отмелях реки трупы. «Из разговоров с крестьянами я узнал, что уштинские татары не стали брать воду на Томи, из притока возили ее, а Поподейкинцы перестали рыбачить неводами, так как часто в невод попадали трупы» [19].

Для того чтобы приступить к выполнению возложенных на него обязанностей, Напольским со-

ставляется план работы. В первую очередь, на свободных нарах следовало помыть заключенных, предварительно частично прикрыв люк для сохранения тепла. Затем следовало обеспечить всех горячей пищей и свежим бельем. И только после этого приступить к осмотру и отсортировке больных. Для реализации составленного плана работы по просьбе врачебного персонала на берегу у госпиталя были установлены десятиведерные кипятильники, привезен «Гелиос», а на палубе была устроена кухня. На следующий день на суда прибыли партии одеял, свежего белья и теплой одежды.

Обеспечение больных заключенных всем необходимым происходило в тот момент, когда прибывавшие с запада группы беженцев становились новыми источниками распространения болезней в городе. Эпидемия быстро перекинулась даже на гарнизонные части. Особенно неблагополучным оказался 12-й кадровый полк, который располагал лишь одним испорченным «Гелиосом», работавшим 2 дня в неделю [15]. Все это свидетельствует о том, что хотя власти города и отказывались выделить для больных заключенных с барж отдельное помещение, о чем просил врачебный персонал плавучего госпиталя, арестанты все же не были брошены на произвол судьбы.

Для оказания помощи медицинским работникам из здоровых узников «барж смерти» была сформирована бригада добровольцев. Благодаря слаженной работе этих заключенных, судна быстро были очищены от мусора и насекомых. Также с их помощью больным раздавался свежий хлеб, горячая пища и лекарственные порошки. После помывки некоторые арестанты получали рубашки или кальсоны, а те, кто не имел теплой одежды, и одеяла. В результате всех принятых мер смертность на баржах стала постепенно снижаться. Поскольку надзирателями не проводилось ни переключек, ни проверок из-за отсутствия списков тех, кто содержался на судах, то заключенные, восстановив свои силы, начинали сбегать с плавучего госпиталя [15]. Тех, кто не успевал этого сделать, под конвоем отправляли в лагерь. Врачебный персонал за это время настолько успел привязаться к своим подопечным, что, когда баржи, без их ведома, были отведены на середину реки, то те подняли сильный переполох. Тут же возник слух, что суда по реке Оби будут эвакуированы в Барнаул. Добравшись до барж, врачебный персонал выяснил, что военными властями предприняты маневры для установки судов в порядок, которые продолжались около суток [15]. По прошествии нескольких недель, как только все «узники барж» были распределены по другим местам заключения, плавучий госпиталь был расформирован.

Таким образом, следует отметить, что карательная политика белых правительств никогда не своди-

лась только к физическому уничтожению политических противников. Власть предпринимала все возможные меры, чтобы добиться их полной изоляции от внешнего мира, что и выражалось в использовании таких мест заключения, как речные транспортные средства. Но, если в обычных тюрьмах заключенные еще могли побороться за свои права, то на «баржах смерти» об этом не могло идти речи. Поэтому желание антибольшевистских правительств одержать победу над своими политическими врагами вряд ли может оправдать как использование плавучих тюрем, так и белый террор в целом.

Литература

1. Шестнадцать дней: материалы по истории ярославского белогвардейского мятежа (6 – 21 июля 1918 года) / под ред. [и с предисл.] Н. Г. Пальгунова, О. И. Розановой. – Ярославль: Ярославский губком РКП, 1924. – 256 с.
2. Демин, Д. Н. Баржа смерти / Д. Н. Демин. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://sarapul.ru/wiki/?op=view_thread;board=history_city;hread=117.
3. Широкопад, А. Б. Великая речная война. 1918 – 1920 годы / А. Б. Широкопад. – М.: Вече, 2006. – 416 с.
4. Деникин, А. И. Очерки русской смуты: в 5 т. Т. 5. Вооруженные силы Юга России / А. И. Деникин. – Минск: Харвест, 2002. – 432 с.
5. Азарх, Р. М. У великих истоков / Р. М. Азарх. – М.: Воениздат, 1967. – 160 с.
6. Бартов, А. С. Побег из колчаковской тюрьмы / А. С. Бартов // Новый мир. – 1967. – № 10. – С. 77 – 86.
7. Галязимов, Б. И. Бунт узников "баржи смерти" / Б. И. Галязимов // Проталина. – 2009. – № 2 – 3. – URL: http://protalina.com/num_2_3_09/galjajimov_2_3_09.htm.
8. Большаков, В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век / В. Н. Большаков. – Новосибирск: Наука, 1991. – 216 с.
9. ГАКО (Государственный архив Кемеровской области), Ф. П.-483, ОП.1, Д.140, Лл. 2 – 6.
10. ГАКО, Ф. П.-483, ОП.1, Д.99, Л. 2.
11. ГАКО, Ф. П.-483, ОП.1, Д.65, Лл. 10 – 11.
12. ГАКО, Ф. П.-483, ОП.1, Д.7, Л. 22.
13. ГАКО, Ф. П.-483, ОП.1, Д.6, Л.9.
14. ЦДНИТО (Центр документации новейшей истории Томской области), Ф.4204, ОП.4, Д.72, Лл. 3 – 6.
15. ГАНО (Государственный архив Новосибирской области), Ф. П.-5, ОП.2, Д.846, Лл. 78 – 92.
16. ЦДНИТО, Ф.4204, ОП.4, Д.421, Лл. 6 – 7.
17. ЦДНИТО, Ф.4204, ОП.4, Д.140, Лл. 1 – 2.
18. ЦДНИТО, Ф.4204, ОП.2, Д.4, Лл. 139 – 142.
19. ЦДНИТО, Ф.4204, ОП.1, Д.46, Лл. 27 – 28.