

СПЕЦПЕРЕСЕЛЕНЦЫ: ДОРОГА.

/Продолжение. Начало см. №№149-151/

В первой статье о спецпереселенцах в Нарымском крае рассказывалось об их правовом положении. В этой статье речь пойдет о том, как спецпереселенцы попадали в места поселения. Обратимся для этого к документам того времени.

Из письма Запсибкрайздрава в Томский окрздрав от 15 января 1930г. "На основании решения партии и правительства о ликвидации кулачества как класса в районах сплошной коллективизации, в самое ближайшее время на ст. Томск... будут прибывать эшелоны с кулацкими хозяйствами. После разгрузки... эти хозяйства будут направляться гужевым порядком к месту поселения...

Зав. Крайздравом - Тракман

Нач. санчасти - Вольфрам. "/ГАНУ, ф. I-1353, оп. 3, д. 45, л. 4/

Еще миллионы крестьян по всей России мирно жили в своих селах, а уже "решением партии и правительства" они были обречены на лишение всего имущества, выселение из своих домов и ссылку в отдаленные районы страны, где их ждали голод, холод, бесправие, непосильный труд, а многих и смерть. Предисловием ко всему ожидавшему их в ссылке явилась дорога.

Характерным документом, подробно описывающим перевозку заключенных и ссыльных по Транссибирской железнодорожной магистрали, является "Обзор о несении и политобеспечении спецслужбы в период массовых эшелонных перевозок л./св./лишенных свободы - А.Ж./ частями 4 дивизии К.В./конвойных войск - А.Ж./ СССР с 17 декабря 1932г. по 25 февраля 1933 г." /ГАНУ, ф. I-288, оп. 5, д. 10, л. 20-27/.

За этот период частями 4 дивизии К.В. в 10 эшелонах было принято для перевозки к месту назначения 15.62/л./св. Вследствие имевших место в январе месяце по всей Сибири заносов, больших морозов от 40 до 60 градусов, а также необходимости пропуска в первую очередь воинских эшелонов, скорость резко снизилась до 100-150 км в сутки. Движение эшелонов между главнейшими станциями в среднем выразалось так: Омск - Новосибирск 4 суток; Новосибирск - Иркутск 10 суток; Иркутск - Хабаровск 24 суток и Хабаровск - Владивосток 45 суток. От Харькова до Самары примерно 15-20 суток. Таким образом, л./св. в дороге были от 50 до 65 суток, считая местом отправки Украину, где эшелоны и формировались.

Теплушки, выделенные под перевозку л./св. были без двойной обшивки, у большего количества не было унитаза, а прямо отверстия

в полу или железные трубки с выводом другого конца наружу через щель, от незакрытой вплотную двери; не хватало ведер и фонарей. Метел, как правило, не было ни в одном эшелоне. На требования к станциям следования об оборудовании теплушек начальники эшелонов получали ответ: "Не наше дело". Базы снабжения во время следования эшелонов на многих станциях организованы не были, продуктов питания в достаточном количестве не имели, пользование кухней представлялось в первую очередь воинским эшелонам и только в последнюю очередь для эшелонов л./св.

На больших станциях, где можно было вдоволь набрать, если не кипятку, то хоть холодной воды, поезд не задерживался, но очень долго стоял на мелких станциях и разъездах. Так как эшелоны л./св. передвигались в последнюю очередь, давая дорогу воинским эшелонам, пассажирским поездам и экспресс-товарным составам, то ко времени подхода эшелона к станции кипятков обыкновенно бывал уже выбран пас ажирами этих составов, и не имелось достаточного количества времени, чтоб вскипятить кубы еще раз, тем более, что вследствие сильных морозов водопроводы замерзали, и воду в кубакрейки подвозили лошадьми. Бывали моменты, в особенности на разъездах, когда невозможно было достать воду вообще, л./св. давали снег в ведрах, и они разогревали его на печках в теплушках.

Топливом эшелоны снабжались нерегулярно, посуды для носки угля нигде не было, и, например: "...В первом эшелоне везли для этой цели 8 мешков у л./св., и в них конвой носил уголь с места /I-I,5км/, где снабжаются паровозы, т.к. л./св. раздеты, в 60° мороза выпустить из вагонов было невозможно..." /Там же, с.23/. Самым страшным для л./св. по своим последствиям было отсутствие нормального продовольственного снабжения: "...несмотря на полученную телеграмму о прибытии 2-го эшелона с л./св. начальник Красноярской ИТК тов. Дудда горячей пищи не приготовил, мотивируя отсутствием продуктов, а снабдил только хлебом из расчета 500 гр. в день на 3 дня, а фактически в дороге эшелон пробыл 5 дней. Поэтому нач. конвоя был вынужден выдавать хлеба по 300 гр. в день на человека. В Иркутске нач. конвоя тов. Ваганов просил нач. КУИТУ ВС Края тов. Шахова об увеличении нормы хлеба в виду того, что эшелон до следующей предбазы проедет значительно больше времени, чем это предполагается, вместе с тем указал 12 случаев смертности среди л./св. от истощения, то присутствующий при этом разговоре нач. снабжения КУИТУ иронически заметил: "Старые и молодые, которые будут ослабевать - хай умирают." Тов. Шахов заверил нач. конвоя тов. Ваганова, что им сделано распоряже-

ние Нерчинскому ДЗ /промежуточной базы не было/ о доставке продовольствия л./св., но несмотря на это нач. конвоя не получил для л./св. ни горячей пищи, ни хлеба. За это время было сдано 6 трупов. Положение с эшелонам на конечной станции было трагическое: топлива и кипятку нет, пищи за 2 дня л./св. абсолютно не получали. Заключенные проламывают и прожигают стены теплушек, ломают двери" /там же, л.24/

Недостача хлеба и топлива вызвала бурные протесты оголодавших людей, которые поднимали крик, требуя хлеба, воды и угля на каждой станции. В частности "на станции Иркутск л./св. четвертого эшелона организовано кричали: "Раз-два... хлеба! раз-два... каши!", обращались к публике: "Помогите, погибаем с голоду", - все это как аккомпаниментом сопровождалось невероятным стуком в стенки вагона и т.п. шумом. Иногда кричали просто для того, чтобы издеваться над конвоем, некоторые л./св. старались оправиться в окно на часового. Это в связи с переутомлением конвоя страшно нервировало часовых, которые, не выдерживая, ругали иногда л./св. нецензурными словами, в частности в первом эшелоне разводящий Петров, во втором разводящий Рвачев. В первом же эшелоне на ст. Иркутск при всеэшелонном стуке в стенки теплушек молодыми конвоирами, с целью устрашения, даны выстрелы в воздух, и был вызван дивизион ОГПУ; в четвертом эшелоне конвоир Николаев, отгоняя от окна оравшего л./св., ударил штыком в окно и оцарапал подбородок одному л./св..." /там же, с.25/

"Несознательные" были эти мужики, нет, чтобы ехать тихо-спокойно, а они давай кричать, стучать, "издеваться" над конвоем. Эка невидаль, несколько дней не кормили и поили! Привыкать надо, это не дома на кулацких харчах отъедаться. На местах назначения еще не то будет. Хотя до нового места жительства еще живым добраться надо. "...В первом эшелоне умерло 18 человек... в третьем эшелоне умерло 17 человек и сдано слабых и больных 118, в четвертом эшелоне - по неполным еще сведениям - умерло 4 и сдано больных 48/48/48/48/10, во втором эшелоне умерло 40 человек, сдано больных 48 человек... Жел.дор. здравоотдел не уделил должного внимания обслуживанию проходящих эшелонов и не выделил опытных медработников, ограничившись сестрами и фельдшерами. На ст. Иркутск в течение суток не убирались с платформы ~~идеи~~ сданные двумя эшелонами 21 труп, несмотря на требования начальников эшелонов... к линейному уполномоченному ДТО ОГПУ. Трупы были вывезены в ИТУ безо всякого участия лиц ж.д. администрации, при чем никакой предосторожности принято не было - трупы везли по городу днем, ничем не прикрытые..." /там же, с.26/

Все вышеперечисленные факты в "Обзоре..." заканчивались следую-

цим, вполне логичным для его составителя, выводом: "...Исходя из личных наблюдений во время инспектирования эшелонов в пути следования, а так же по имеющимся у меня докладам ЗА /помполитов/ частей приходится констатировать, что конкретных преступлений со стороны конвоя нет, наоборот, начсостав и бойцы дивизии с частью выдержали испытание в зимних условиях по массовой переброске классового врага в лагерь ОГПУ.

Начальник политуправления 4 дивизии К. В. - Оберт Аллер.

7 марта 1933 г.

г.Новосибирск."

С прибытием эшелонов в Томск, для спецпереселенцев наступал новый этап хождения по мукам. Из письма зав. томским горздравом Жудро заведующему Сибкрайздравом Трайману от 26 апреля 1933 г.: "Начиная с 15 апреля с.г. Томская пересильная база ОГПУ ежедневно наполняется большими массами людей /заключенными и спецпереселенцами с семьями/. В настоящий момент скопилось около 15-17 тыс. человек. Все эшелоны прибывают неблагополучными по сыпному тифу..." /ГАНО, ф. 1353, оп. 3, л. 75, л. 19/.

Прибывшие партии расселялись в 2-х пунктах комендатуры - в лагере при ст. Томск-1 и на территории Стройгородка, находившегося в непосредственной соседстве со спецгородком лесоперевалочной базы. В лагере Томск-1 с максимальной вместимостью в 4,5 тыс. чел. содержалось до 10 тыс. чел. В стройгородке спецпереселенцы размещались в 2-х выстроенных бараках /из них 1- склад/, в 2-х бараках, арендованных у лесоперевалочной базы, и палаточном лагере /35 палаток/ с загруженностью до 300 чел. в каждой палатке вместо 170-200. В течение зимы и весны численность спецпереселенцев все возрастала /были случаи поступления до 5 000 чел. в сутки/. Отправка начиналась с открытием навигации не ранее 5-10 мая - на север, в Нарымский край. По состоянию жилого фонда и наличию сандеустановок Томская пересильная база была неподготовленной к приему такого большого количества спецпереселенцев. Имели место случаи размещения в лагере эшелона до 1500 чел. непосредственно из вагонов без санобработки. Прививки не проводились. Водоснабжение обоих лагерей было таким, что не хватало не только кипятка, но и сырой воды, люди пользовались для питья водой из луж /талый снег/. В стройгородке уборных не было, в силу чего происходило загрязнение испражнениями территории городка. Имевшаяся в лагере Томск-1 трачечная не использовалась за недостатком воды, в стройгородке трачечной не было. Медицинский персонал обоих лагерей состоял из зав. медчасти и одного врача

Результатом всех этих условий в Томской пересыльной базе для спецпереселенцев было то же, что и на железной дороге - смерти. Из письма Запсибкрайотделуправления в крайздрав от 1 января 1931 г.: "Сначала организации Томского распределителя по 18 декабря умерло от разных болезней 103 чел., из них детей 96 человек. Смертность среди спецпереселенцев, особенно среди детей все время увеличивается..." /ГАНО, ф. 1353, оп. 3, д. 54, л. 6/

С началом навигации на Томи и Оби, спецпереселенцев грузили на баржи и вскоре они наконец-то достигали Нарымского края. О том, какая "встреча" ожидала многих из них на месте высадки; уже рассказывалось в статье "Назинская трагедия" /Советский Север. 12.09.1990г./

А. Катков.

Матков