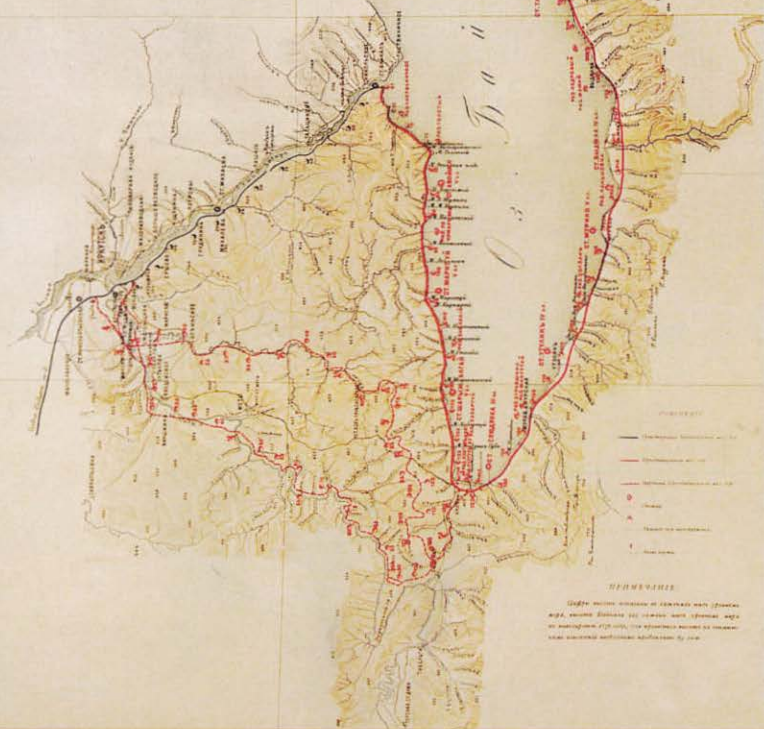


КАРТА
 ЧАСТИ БАСЕЙНА Р.АНГАРЫ И ПОБЕРЕЖЬЯ БАЙКАЛА
 СЪ ОБОЗНАЧЕНИЕМЪ НАПРАВЛЕНИЯ ЛИНИИ
 КРУГОВАЙКАЛЬСКОЙ
 ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

1906 г.

МАСШТАБЪ
 1:100,000



Спрашивайте
 в магазинах
 книготорговой
 фирмы ПродаЛитЪ
 «По Байкалу»
 «Легенды и
 предания острова
 Ольхон»



Сергей Волков

ПРИЗРАК
 ЗОЛОТОГО
 ЭШЕЛОНА
 КОЛЧАКА
 КРУГОВАЙКАЛЬСКАЯ
 ЖЕЛЕЗНАЯ
 ДОРОГА



Сергей Волков

ПРИЗРАК ЗОЛОТОГО ЭШЕЛОНА КОЛЧАКА



КРУГОБАЙКАЛЬСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



ББК 26.89(253.5)Я2
В67

Компьютерный дизайн Ж. Шмонина
Корректор Л. Красильникова

Волков С.

В67 Призрак золотого эшелона Колчака.

Кругобайкальская железная дорога. Иркутск, 2011. – 192 с.
ISBN 978-5-9901612-1-6

Где лежит золотой клад Колчака и существует ли он на самом деле? Эта неисчерпаемая «золотая» тема продолжает неизменно привлекать внимание широкой аудитории. Где золото? – Ответ есть.

Подлинная информация о «золоте Колчака» в Прибайкалье. Редчайшие фотографии. Архивные материалы и свидетельства очевидцев, часть которых публикуется впервые.

Истинная роль Чехословацкого корпуса в Гражданской войне и малоизвестные подробности об американской экспедиционной силе в Сибири (AEFS, 1918–1920 гг.). Как американские солдаты и чехи остановили на Кругобайкалке наступление семёновцев на Иркутск.

В книге также подробно рассказывается о наиболее интересных природных и исторических достопримечательностях на Кругобайкальской железной дороге, ушедших на дно озера поездах, судьбе легендарного паром-ледокола «Байкал» и ледокола «Ангара». Отдельные главы посвящены загадкам ноябрьского переворота в Омске и последующей эвакуации Верховного правителя России А.В. Колчака вместе с золотым эшелонам на восток, а также о современных поисках пропавшего «колчаковского» золота и новых версиях его местонахождения.

Подписано в печать 15.03.2011. Формат 1/16.

Гарнитура JournalC. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 10,2. Тираж 1000

Отпечатано в типографии «Принт Лайн»

Оптовая продажа путеводителей и книг по Байкалу:

E-mail: volkov@irkutsk.ru

тел.: 747-371 (8 9025 607 371)

Любое использование материалов данной книги, полностью или частично, без разрешения правообладателя запрещается

© 2011 С.Н. Волков



«К сожалению, сегодня нам не удалось поднять на поверхность блестящие предметы, похожие на золотые слитки, обнаруженные на глубине 420 метров во время погружения в районе Кругобайкальской железной дороги. Манипулятор аппарата «Мир-2» не смог достать их из глубокой расщелины на гравийной осыпи»

(СМИ о находке на дне Байкала золота Колчака, 2010 г.)

«Мне известно также, какая изменчивая и непостоянная вещь – вымысел, который можно передавать и искажать по произволу, и как удобно с помощью остроумия и дара слова делать из него даже такие применения, которые никогда не приходили на ум первым творцам вымысла.»

(«Мудрость древних»)

ОГЛАВЛЕНИЕ

ГЛУБОКОВОДНЫЕ АППАРАТЫ «МИРЫ» ИЩУТ ЗОЛОТО КОЛЧАКА В БАЙКАЛЕ.....	6
СУДЬБА КОЛЧАКОВСКОГО ЗОЛОТА.....	16
ИСТОРИЯ ЗОЛОТОГО ЗАПАСА РОССИИ.....	23
ЗАГАДКА ПЕРЕВОРОТА В ОМСКЕ.....	30
СЕМЬ ОТПРАВОК ЗОЛОТА НА ВОСТОК.....	45
ЭВАКУАЦИЯ: ЗОЛОТОЙ ЭШЕЛОН КОЛЧАКА.....	49
КРАЖА ЗОЛОТА В ТЫРЕТИ.....	69
НОВЫЙ СЛЕД ПРОПАВШЕГО ЗОЛОТА.....	70
ЗОЛОТО В ВАГОНЕ КОЛЧАКА.....	80
ПЕРЕДАЧА ЗОЛОТА ОТ ЧЕХОВ БОЛЬШЕВИКАМ.....	85
ВОЗВРАЩЕНИЕ ЗОЛОТОГО ЗАПАСА В КАЗАНЬ.....	89
ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ СЛЕД.....	93
ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ЛЕДЯНОЙ ПОХОД.....	110
ТАЙНА ИСЧЕЗНУВШИХ СИБИРСКИХ ОРДЕНОВ.....	118

БЫЛА ЛИ КРАЖА ЗОЛОТА НА СТ. ТАЙГА.....	121
УШЕДШИЕ НА ДНО.....	123
КРУГОБАЙКАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА.....	129
ГИБЕЛЬ ПАРОМ-ЛЕДОКОЛА «БАЙКАЛ».....	144
ЛЕДОКОЛ «АНГАРА».....	154
ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ НА КРУГОБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.....	157
НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА. АМЕРИКАНСКИЕ СОЛДАТЫ НА КРУГОБАЙКАЛКЕ.....	167
УТОНУВШИЕ КОЖАНЫЕ МЕШКИ СЕРЕБРЯНОГО ОБОЗА.....	183
ПОСЛЕСЛОВИЕ ИЛИ ДАЙДЖЕСТ ОСНОВНЫХ МИФОВ.....	186
ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА И ПРИМЕЧАНИЯ.....	190



ГЛУБОКОВОДНЫЕ АППАРАТЫ «МИРЫ» ИЩУТ ЗОЛОТО КОЛЧАКА В БАЙКАЛЕ

Где лежит золотой клад Колчака и существует ли он на самом деле? Эта неисчерпаемая «золотая» тема продолжает неизменно привлекать внимание широкой аудитории. В течение трёх лет (2008–2010 гг.) с подачи международной научно-исследовательской экспедиции «Миры» на Байкале» российские СМИ регулярно распространяли сенсационные новости об обнаружении упавшего в Байкал эшелона с золотом времен Гражданской войны. По центральному телевидению демонстрировались кинокадры обнаруженного на дне ржавого металла – предположительно частей вагона золотого эшелона Колчака. Громкие заявления о том, что золото Колчака найдено и вот-вот будет поднято со дна сибирского озера, в течение трёх лет находились в центре внимания российской прессы и не сходили с главных новостных лент, привлекая внимание россиян к работе глубоководных аппаратов на Байкале. Прошло время, экспедиция «Миры» на Байкале» завершила свою работу, однако по её окончании никаких серьёзных доказательств о найденном следе колчаковского золота на дне Байкала предъявлено не было. Комментарии о поисках золота Колчака как-то сразу исчезли из новостей, оставив без ответа главный вопрос: а блестело ли на самом деле призрачное золото на дне Байкала?



Прибытие глубоководных аппаратов «Мир» в пос. Листвянка. Фото В. Ларина, 2009 г.

Профессиональные историки знают, что золотой эшелон был остановлен 15 января 1920 г. в Иркутске и далее на восток не перемешался, всё золото, после его приёмки и пересчёта, без потерь в мае 1920 г. возвращено в Казань, поэтому нет никаких оснований для поиска этого золота в глубинах Байкала. Неизвестны никакие исторические документы о том, что золото Колчака, точнее, его незначительная часть, оказалось на дне сибирского озера, в архивах нет никаких упоминаний о крушениях поездов в начале 1920 г. на Кругобайкальской дороге.

За три года работы «Миры» на Байкале были сделаны важные научные открытия: исследованы газогидраты, обнаружены новые живые организмы, однако самыми громкими и сенсационными среди них оказались заявления о предположительных находках золота Колчака. Каждый летний сезон экспедиции заканчивался очередным заявлением об обнаружении блестящих золотых слитков на дне, но всякий раз их не удавалось поднять, странным образом эти находки повторялись именно при последнем погружении, причём ни в одном и том же, а в **трёх разных местах** Кругобайкальской дороги, словно золотые слитки специально разбрасывали вдоль всего южного побережья Байкала.

В 2008 г. было официально заявлено об обнаружении фрагментов железных конструкций «предположительно железнодорожных вагонов времен Гражданской войны с золотом Колчака» вблизи 90 км Кругобайкальской железной дороги на глубине 700 м. Директор Фонда содействия сохранению озера Байкал Баир Цыренов по этому поводу говорил: «Интрига сохраняется, потому что нельзя пока с точностью сказать, есть тут золото Колчака, или его не было никогда. На сегодня этот вопрос остается открытым».

В следующем 2009 г. на глубине 1350 м. при погружении «Мира» в другой точке, на 132 км Кругобайкальской железной дороги, обнаружены фрагменты железных конструкций, объявленные также обломками вагонов времен Гражданской войны. Однако никаких веских доказательств о принадлежности найденных на дне железнодорожных вагонов не только к колчаковскому золоту, но и к годам Гражданской войны продемонстрировано не было. Историк А. Тиваненко,



Эмблема «Экспедиция «Миры» на Байкале»

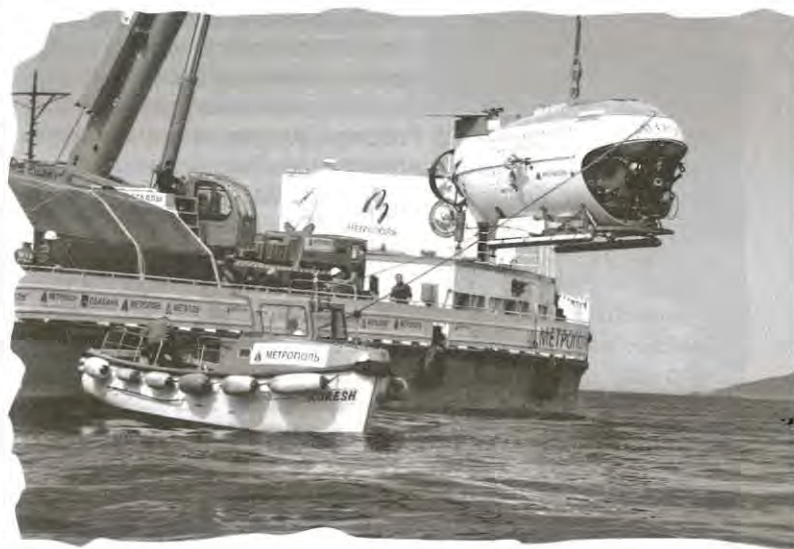
участвующий в этом погружении, сообщает, что на «самом деле что-то блеснуло золотым цветом, но ситуация такова, что сдвинь с места один камень, – вся осыпь придёт в движение».

При последнем погружении в летнем сезоне 2010 г., как по отработанному сценарию, была официально обнародована очередная сенсация. На этот раз на 81 км, в третьей точке погружений на Кругобайкальской железной дороге, натурально блеснули «четыре прямоугольных предмета с металлическим блеском, похожим на золото». Директор Фонда содействия сохранению озера Байкал Баир Цыренов по этому поводу дал интервью: «Мы смогли максимально приблизиться к находке, но так как осыпь – очень подвижная структура, то любые действия манипулятора приводили гравий в движение. Манипулятор не смог дотянуться до находок, но мы зафиксировали точные их координаты, и дайверы смогут продолжить поиск».

Следует заметить, что произошло это на расстоянии 1,5 км от берега и на глубине 400 м, недоступной для погружений дайверов, поэтому подтвердить находку брусков с золотым блеском вряд ли в ближайшее время удастся.



Найденные на дне Байкала ГА «Мир» в районе Кругобайкальской дороги фрагменты железных конструкций



Погружение в Байкал аппарата «Мир» с баржи «Метрополь». Фото С. Смолиццкого

Рельеф подводного склона в районе Толстого мыса, по наблюдениям дайверов пологий, как могли вагоны, кувыркаясь, укатиться под водой по крупным валунам, через скалы и рвы по пологому дну на 1,5 км от берега?

Найденные прямоугольные «блестящие слитки» не удалось поднять на поверхность ни в 2009 г., ни – в 2010 г., хотя манипуляторы аппаратов «Мир» позволяют легко захватывать любые небольшие предметы. Складывается впечатление, что либо дно Байкала действительно сплошь усыпано золотыми слитками, либо инициаторы этой сенсации никогда не заглядывали в школьные учебники, а просто сами придумали миф о затонувшем в Байкале золоте Колчака для привлечения внимания к работе своей экспедиции.

Обещанного обнародования видеозаписи найденных четырёх слитков на пресс-конференции об итогах работы экспедиции «Миры» на Байкале» в сентябре 2010 г. на Байкальском экономическом форуме (БЭФ) так и не произошло. Пользователи Интернета на видеокадрах последнего погружения так и не смогли рассмотреть среди камней ничего похожего на «золотой блеск четырёх слитков», а нет блеска – нет сенсации. Не смогли обнаружить и «глубокую расщелину на гравийной осыпи» о которой в интервью рассказывали исследователи, да и бывают ли в природе расщелины на гравийных осыпях? Организаторы экспедиции ограничились торжественным вручением на иркутском БЭФе памятного

муляжа золотого слитка Председателю Совета Федерации Сергею Миронову. За три года на аппаратах «Мир» погружались в глубины озера премьер-министр России В. Путин, президент Монголии Ц. Элбэгдорж, несколько депутатов Госдумы, министр финансов России А. Кудрин, президент Бурятии В. Наговицын, режиссер фильмов «Титаник» и «Аватар» Дж. Кэмерон, музыкант и дайвер А. Макаревич и писатель В. Распутин.

СМИ 12.09.2008: «Миры» вышли на след «золота Колчака», – утверждает ученый, краевед, историк, писатель и журналист Алексей Тиваненко. Участники экспедиции «Миры» на Байкале» обнаружили огромный кусок каменного угля, возможно, имеющий отношение к топке паровоза эшелона, перевозившего золотой запас Российской империи (золото Колчака) в годы Гражданской войны. Тогда, во время крушения, поезд упал на глубину 1300 метров. По данным Фонда содействия сохранению озера Байкал, местом находки является 99 км. Кругобайкальской железной дороги от Иркутска, где было совершено два погружения глубоководных аппаратов».

СМИ 10.09.2009 г. Экспедиция «Миры» на Байкале обнаружила остатки железнодорожного состава времен Гражданской войны.

«Миры» ищут на дне Байкала золото Колчака. Sensационные известия пришли из Восточной Сибири. Российские ученые, возможно, нашли легендарное «золото Колчака».

Поисками артефактов и следов крушения поездов на Кругобайкальской дороге активно занимаются иркутские дайверы. Фотография А. Зайцева



Остатки вагонов железнодорожного состава предположительно времен Гражданской войны обнаружены во время погружений глубоководных аппаратов «Мир». По существующей легенде, именно в этом месте в 1920 году сошел с рельсов и опрокинулся в воду эшелон, перевозивший золотой запас Российской империи.

Золото Колчака, наверное, где-то здесь, на дне Байкала. Как сообщает Фонд содействия сохранению Байкала, предметы были подняты с глубины 700 м вблизи 90-го км Кругобайкальской железной дороги».

Евгений Черняев, пилот глубоководного аппарата «Мир-2»: «Там, где мы шли, мы нашли останки одного вагона. Вся рама смята, на которую крепится и обшивка, и всё. Видно там что-то вроде дверцы с окном, и если подниматься выше, то видны части – то ли крыша, то ли боковина».

«Как сообщил участник экспедиции гидронавтов Алексей Тиваненко, долгие годы ищущий на южном Байкале «золото Колчака», во время своего последнего погружения на «Мире-2» он лично на дне Байкала видел металлические обломки вагонов эшелона, который увозил на восток золото империи. Несколько частей одного из вагонов (детали ручной тормозной системы) 25 августа были подняты исследователями со дна Байкала. Артур Чилингаров, срочно прилетевший из Москвы «поднимать золото Колчака», не смог в последний день экспедиции совершить спуск к найденному «золотому эшелону».

РИА Новости 31.08.2010: «Вчера на дне озера Байкал исследователи наткнулись на прямоугольные объекты, поверхность которых сделана из похожего на золото металла. Они были найдены на глубине около 400 метров в 1,5 км от береговой линии Байкала в районе мыса Толстый. Исследователи надеются, что наконец-то сделана находка, которую ждали более 80 лет. «К сожалению, сегодня нам не удалось поднять на поверхность блестящие предметы, похожие на золотые слитки, обнаруженные на глубине 420 метров во время погружения в районе Кругобайкальской железной дороги.



Манипулятор аппарата «Мир-2» не смог достать их из глубокой расщелины на гравийной осыпи», – заявил представитель Фонда содействия сохранению озера Байкал Роман Афонин, подчеркнув, что теперь известны точные координаты, где, возможно, лежит «золото Колчака», и дайверы смогут продолжить поиски. Как бы то ни было, красивая легенда сохраняется».

«Прайм-ТАСС», 03.11.2009 г. Комитет Госдумы запрашивает в Минфине информацию о «золоте Колчака».

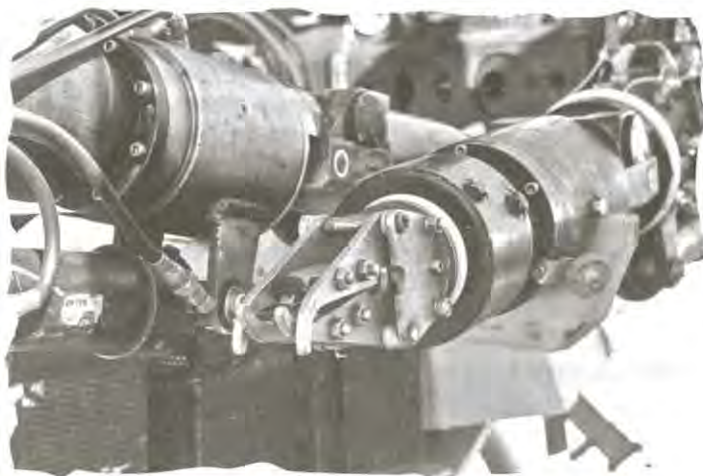
«Комитет Госдумы по международным делам направил в МИД и Минфин России запросы, в которых просит уточнить информацию о том, что в банках ряда зарубежных стран якобы хранится золото адмирала Александра Колчака. Об этом сообщил сегодня председатель комитета Константин Косачев. Поводом к такому обращению стал проект заявления Госдумы, предложенный фракцией ЛДПР. Либерал-демократы, ссылаясь на данные Центрального архива ФСБ, утверждают, что еще в мае 1946 года была подготовлена «справка о местонахождении части золота России, вывезенного из страны по распоряжению Колчака». Речь идет о банках Японии, США, Великобритании и Северной Ирландии, где якобы хранится значительная часть этого золота (около 500 т)¹. В этой связи они предлагают начать соответствующие переговоры с указанными государствами».

В распространении мифа о золоте Колчака и блеске золота на дне Байкала, сильно искаженного и приукрашенного вымыслом журналистов в многочисленных перепечатках, удивляет не столько их полная бездоказательность, сколько разнообразие комментариев со слабым знанием истории и грубейшими фактическими ошибками. В итоге, за три года сознательной манипуляции общественным сознанием в исключительно рекламных целях на наших глазах родился новый миф об «якобы затонувшем золотом эшелоне Колчака в Байкале», ранее, до начала работы глубоководных аппаратов «Мир», совершенно не известный среди местного байкальского населения. Распространению неверных исторических сведений об упавшем в озеро золотом эшелоне Колчака способствуют иркутские дайверы, заинтересованные в привлечении коммерческих клиентов для погружений у берега Кругобайкальской железной дороги, по принципу – если в Байкале нет своего лох-несского чудовища, пусть будет золото Колчака. В итоге, на экскурсиях по Кругобайкальской железной дороге самым часто задаваемым вопросом стал: «А правда ли, что здесь утонул поезд с золотом?», и людям, мало знакомым с историческими реалиями,

стало очень трудно отличить правду от красивых фантазий. Распространение ошибочных сведений не делает чести их авторам и имиджу серьезной научной экспедиции. Ни разу не прозвучало, собственно, на основании каких документов ищут золото Колчака или какую-либо его часть в Байкале.

В документальном фильме «Поезд-призрак. Тайна золота Колчака» (Телеканал «Россия-1», 2010 г.) историк из Улан-Удэ, рассказывает зрителям о передаче чехам за выдачу Колчака половины золотого запаса, и 200-х тоннах золота после взрыва тоннеля, затонувшего вместе с поездом, который якобы упал 11 февраля 1920 г. с железнодорожного моста в бухте Березовой (100-й км Кругобайкальской железной дороги). Интересно, откуда авторы фильма и историк, официально консультировавший экспедицию «Миры» на Байкале, черпали эти невероятные сведения, если из сохранившихся документов достоверно известно, что мост через Березовую бухту к 1920 г. уже не существовал, в 1916 г. он был перенесён на восточный берег Байкала на р. Выдриная, следовательно, никакой поезд в 1920 г. с него упасть не мог, тем более 11 февраля, когда золотой эшелон фактически находился в Иркутске, и по условиям Куйтунского договора с чехами «ни при каких условиях этот золотой запас не мог быть продвинут восточнее Иркутска».

Зимой 1920 г. диверсий, взрывов и сходов поездов на Кругобайкальской железной дороге в архивных материалах Министерства путей сообщения не зафиксировано, нет упоминаний о подобных случаях в Иркутской летописи и местных газетах.



Механические манипуляторы аппарата «Мир» для захвата предметов на дне

Железная дорога функционировала бесперебойно, так как в январе 1920 г. чехи при поддержке американского батальона 27-го пехотного полка разоружили семёновцев в порту Байкал и взяли под свой контроль жизненно важную для их отступления на восток и уязвимую для возможных диверсий Кругобайкальскую железную дорогу. О рухнувшем в Байкал поезде чехословацких легионеров в результате взрыва тоннеля нет нигде упоминаний. Единственный взорванный за годы Гражданской войны тоннель на КБЖД это тоннель № 39 «Киркидайский», но он был взорван в 1918 г. и расположен восточнее ст. Слюдянка, а не на Кругобайкалке.

О мнимых потерях колчаковского золота много писали в 90-х гг., даже инициировали его поиск на уровне Государственной думы, но потом всё-таки нашлись умные люди, которые заглянули в архивы и выяснили, что золото в принципе никуда не исчезало.

Последний золотой состав, эвакуируемый в ноябре из Омска вместе с составами Верховного правителя А.В. Колчака, стал самой крупной перевозкой золота, по своей ценности более чем в два раза превышающей суммарную перевозку всех вместе взятых предшествующих семи поставок золота во Владивосток. В 28 пульмановских вагона, составивших эшелон № 62, было загружено золото, еще в 7 вагонов другого состава погрузили серебро и платину. Семь вагонов с серебром, согласно Иркутской летописи, в январе 1920 г. были приняты Государственным банком Иркутска и по распоряжению Ленина оставлены в Иркутске для торговли с Монголией. Содержимое 28 вагонов золотого эшелона при приёмке в Иркутске от чехов было в течение трёх дней пересчитано и перегружено в новые прочные ящики, сделанные по специальному заказу иркутскими рабочими, погружено в 13 более вместительных вагонов и отправлено в апреле 1920 г. обратно в Казань. Достаточно открыть подшивку газет «Власть труда», чтобы прочитать в номере от 23 апреля 1920 г. рапорт В.И. Ленину в честь его 50-летия об отправке из Иркутска, принятого от чехов золотого запаса, который никогда восточнее Иркутска не перемещался. 4–7 мая 1920 г. золотой запас РСФСР был без потерь доставлен из Иркутска обратно в Казань и помещён в кладовые банка.

В 2008 г. в Москве на выставке «Чехословацкий корпус в России. 1914–1920 гг.» впервые были публично продемонстрированы подлинники документов «Акт, составленный 4 января 1920 г. в Нижнеудинске, о передаче Государственным банком эшелона с золотым запасом под охрану чехословацкой армии» и «Протокол о подведении итогов работы

комиссии по перегрузке золотого запаса на станции Иркутск в период 27–29 февраля 1920 г.». Эти документы хранятся в Фонде Военного министерства г. Братиславы и свидетельствуют, что золотой эшелон в полном объёме был передан в руки большевиков, чехам не оставили никакой из его частей и ни одного золотого слитка.

Из опубликованных архивных документов (при желании их легко найти и прочитать) известно, что «возвращено из Иркутска 21 442 пуда 29 фунтов золота»² (в тоннах – 351,2). Было ранее доставлено во Владивосток и истрачено правительством Колчака 9 043 пуда золота (в тоннах – 148). Итого получаем в сумме 499,2 т, что приблизительно совпадает с весом золота, захваченного в Казани, – 500 т.

Теперь зададим простой арифметический вопрос школьнику или любому журналисту: откуда возьмётся 200 т утонувшего в Байкале колчаковского золота или 500 т золота хранящегося в зарубежных банках?

Остаётся единственная и возможная для аргументации поиска золота на дне Байкала версия: могли ли 750 кг пропавшего из золотого эшелона в Тырети золота попасть каким-то чудесным образом затем на дно Байкала в районе Кругобайкальской железной дороги? На мой взгляд, очень маловероятно. Даже если предположить, что золото было снято с поезда по приказу Колчака для нужд отступающей армии и перегружено на подводы каппелевцев, оно не могло провалиться под лёд напротив Кругобайкалки, колонны отступающих каппелевцев шли по другому маршруту: Листвянка – Большое Голоустное – ст. Мысовая, это почти на 70 км севернее того места, где «Мирам» блеснуло золото.

Что на самом деле скрывается за историей поиска «Мирами» на Байкале золота Колчака, что из опубликованных сенсаций и мифов правда и что из них банальные пиар-выдумки? Об этом в следующих главах.

Глубоководные аппараты «Мир» на выставке Байкальского экономического форума в Иркутске, 2010 г.



СУДЬБА КОЛЧАКОВСКОГО ЗОЛОТА



Судьба так называемого колчаковского золота (это – захваченный в Казани и затем попавший в распоряжение правительства Колчака русский золотой запас, одна половина которого хранилась в Казани, вторая – в Нижнем Новгороде) – одна из самых известных и модных тем русской истории начала XX века. О тайнах ленинского золота и золота КПСС, в разы превышающих золото, истраченное Колчаком, вспоминают реже. Например, после заключения Брест-Литовского мира был подписан секретный дополнительный протокол к нему, по которому большевики обязались отправить в Германию 250 тонн золота и значительные суммы бумажных денег. В сентябре 1918 года в Германию было отправлено два эшелона с 98 тоннами золота. Остальное золото не было отправлено – Германия проиграла войну.

Историки достаточно подробно отследили расходование золотовалютных запасов правительством Колчака и могут точно назвать цифры похищенного золота, ответить, куда оно потом попало и как расходовалось. Ни о каких бесследно пропавших вагонах с золотом не может быть даже речи. Историк О. Будницкий полностью проследил историю вырученных от продажи колчаковского золота денег, расходовавшихся белой эмиграцией вплоть до конца 1959-х гг³. В предисловии к своей книге он пишет: «Чтобы выяснить судьбу колчаковского золота, мне пришлось просмотреть тысячи листов бухгалтерских отчетов, секретной переписки, ведомостей закупленного или проданного имущества, разбросанных по разным фондам американских архивов. И в результате удалось проследить путь каждой унции колчаковского золота. Благо отчетность российскими финансистами велась образцово: сохранились не только ведомости о закупках винтовок и пулеметов, но и, к примеру, счет на \$75 за травлю «различного рода насекомых» в помещении российского торгового представительства в Нью-Йорке». Арифметика его расчетов на основе точных

банковских документов убеждает читателя в том, что крупных пропаж золота, о судьбе которых было бы до сих пор неизвестно, не было, поэтому бессмысленно продолжать искать то, что было давно истрачено.

Сегодня из огромного количества публикаций о золоте Колчака, зачастую содержащих неверные оценки и выводы, можно выбрать и ознакомиться с серьезными научными исследованиями, которые основаны на документах из архивов и ставят точку в затянувшихся спорах о судьбе колчаковского золота.

Несмотря на опубликованные научные монографии и рассекреченные архивные документы, мифы о бесследно пропавших тоннах колчаковского золота продолжают жить и привлекать внимание кладоискателей. Стоит лишь завести речь о гражданской войне, как обязательно кто-нибудь вспомнит, как за околицей в темную зимнюю ночь проходил секретный золотой обоз, с которого тайно зачем-то сняли и спрятали золото в одной из пещер, шахт или в одном из церковных подвалов. Для убедительности рассказа вам покажут неразборчивую карту, нарисованную на тыльной стороне картины случайно оставшимся в живых белогвардейцем, найдутся свидетели, клятвенно подтверждающие рассказ,



Россия накануне гражданской войны, массовые митинги гражданского населения и военных с призывами к революции



Агитационный плакат «Отчего Вы не в армии». В газетах в это время публиковались, например, такие призывы: «Товарищи! Не гуляйте без дела, записывайтесь в пулемётную команду 1-ой батареи» (Газета «Власть труда», 1919 г.)

и даже как доказательство предъявят ржавое оружие, найденное в потаённой пещере рядом с нераспечатанными ящиками. География мест, где очевидцы своими глазами видели клады или даже присутствовали при их закапывании, поражает – Тюмень, Томск, ст. Тайга,

река Белая, Чита и даже Владивосток. На всём протяжении Транссиба – от Омска до Владивостока – можно услышать предания о зарытых, измождёнными отступающими колчаковцами в мёрзлом грунте, лютой зимой 1919 г. ящиках, доверху набитых золотыми слитками и царскими червонцами. Как измученные солдаты умудрились за одну ночь вырыть при 40-градусных морозах в ледяном грунте котлованы глубиной до 3 метров, чтобы спрятать в них десятки 50-килограммовых стандартных ящиков обычно не разъезжается. Некоторые из легенд настолько красивы и складно придуманы что, может быть, и стоит для подрастающей молодёжи оставить жить некоторые из них, например, новую версию мифа о четырёх «блеснувших колчаковских слитках» на дне Байкала, чтобы оставить надежду на возможность находок артефактов у новых дайверов – будущих исследователей дна Байкала.

В художественной литературе судьба колчаковского золота окутана таинственностью, историческая правда переплетается с вымыслом, что породило многочисленные варианты легенд о тоннах похищенного золота, которое якобы до сих пор хранится спрятанным то ли в золотой шахте рядом с Транссибом, то ли в подвалах японских банков. О «золотом эшелоне», следовавшем из Омска вместе с поездами

Колчака в Иркутск, написаны приключенческие романы и сняты фильмы, в результате чего вымысел смешался с реальностью. Английский писатель Брайн Гарфилд в 1974 г. выпустил роман «Золото Колчака», в котором рассказана вымышленная история о пропащем в годы Гражданской войны золотом эшелоне по пути его следования во Владивосток и последующем противоборстве уже в наше время спецслужб ЦРУ и КГБ, пытающихся найти на необъятных просторах Сибири золотую шахту со спрятанными в ней сокровищами. Несколько ранее подобный сюжет был использован в российском фильме «Золотой эшелон», который продолжают искать многочисленные кладоискатели. В итоге широкое распространение получили неверные сведения о событиях, не имевших места на самом деле. Определённые аналогии можно увидеть в распространении популярного мифа о Шамбале – мифической чистой стране буддистов, в котором больше фантазии и вымысла, чем правды.

Наибольший интерес представляет история последнего золотого эшелона, ушедшего при эвакуации из Омска в ноябре 1919 г., с ним связаны устойчивые слухи о спрятанном колчаковском золоте в Восточном Саяне или похищении его значительной части чешскими легионерами. Это была самая крупная перевозка золота, по своей ценности более чем в два раза превышающая суммарную перевозку всех вместе взятых семи предшествующих поставок золота во Владивосток. В 28 пульмановских вагонов (по другим данным – в 29), составивших эшелон № 62, было загружено золото, еще в семь вагонов другого состава погрузили серебро и платину.

Сколько было загружено золота в эвакуируемый из Омска эшелон,

Революционный плакат «На коня, пролетарий! Рабочая революция должна создать могущественную красную конницу. Коммунист должен стать кавалеристом», 1919 г. Художник А. Апсит

НА КОНЯ, ПРОЛЕТАРИЙ!



Рабочая революция должна создать могущественную красную конницу. Коммунист должен стать кавалеристом

точно неизвестно. Банковских документов о загруженном золоте нет, поэтому исследователями называются разные цифры. Если бы эти документы имелись, можно было бы с уверенностью сказать, какая его часть пропала при перевозке. Из актов известно, что из последнего золотого эшелона Колчака в январе 1920 г. исчезло 13 ящиков на 780 тыс. золотых рублей в Тырети и мешок с монетами на сумму 60 тыс. рублей при погрузке в Омске. В Иркутске была произведена приёмка золотого эшелона и обнародованы данные о принятом по акту золоте, его оказалось 5143 ящика и 1678 мешков (19 437 пудов) на сумму 409 626 103⁴. Интересно отметить, что в разных литературных источниках цифры принятого от чехов в Иркутске золота разнятся: энциклопедия 1983 г. и у историка О. Будницкого – 409 625 870, в Иркутских летописях – 409 626 103, у Сироткина – 409 млн 620 тыс. зол. рублей, историческая энциклопедия Сибири – 21 442 пуда 29 фунтов, золота⁵, в документах Центрального государственного архива – 20 823 пуда⁶. Ещё существуют акт приёмки золотого эшелона чехословацкой охраной в Нижнеудинске и акт его передачи большевикам в Иркутске.

Из этого примера наглядно видно, что выводы о сумме хищений в зависимости от использования исходных цифр разных источников будут различаться, поэтому многие исследователи не избежали распространённых ошибок, пытаются на калькуляторе простыми арифметическими расчётами, основываясь на неверных исходных данных, подсчитать количество пропавших вагонов или миллионов рублей.



Солдаты 11-го гренадерского Фанагорийского полка 1914–1916 гг.
(Гражданская война в России)

Особенно показателен пример ошибки при оперировании количеством вагонов. Было – 29, осталось – 13, следовательно, 16 вагонов бесследно пропало. На самом деле золото никуда не пропало – в Иркутске произошла перегрузка из 28 пульмановских вагонов в 13 более вместительных американских, но об этом факте, как ни странно, знают не все историки.

Арифметические расчеты, в зависимости от взятых исходных цифр, приводят к разным итогам. Считается, что 10 ноября 1919 года на поезд «литерный Д» в Омске было погружено золото на сумму 414 миллионов 254 тыс. золотых рублей⁷, а из отправленного 9 апреля из Иркутска и прибывшего в Казань 3 мая 1920 года золотого эшелона выгрузили 19 437 пудов на сумму 409 626 103 рубля, из них золотых монет на сумму 396 620 743 рубля, золотых слитков – на 13 005 359 рублей⁸. Если сумма в 414 млн верная, то получается, что за более чем шестимесячное путешествие по Сибири золотой запас уменьшился на 4,628 млн золотых рублей, этот расчёт не дает покоя кладоискателям. Но верен ли он?

До 1914 года в Российской империи действовал золотой стандарт. Один рубль содержал 0,774235 г золота, соответственно 1 миллион рублей представлял собой 0,774 тонны золота, а 4,628 млн пропавших золотых рублей – 3,582 т, примерно столько в весовом эквиваленте бесследно исчезло из последнего золотого эшелона Колчака.

С другой стороны, сколько на самом деле было погружено золота при эвакуации в Омске достоверно неизвестно, пересчитать его не успели. По мнению В. Сироткина, автора книги «Золото Колчака», «Колчак вывез из Омска в ноябре 1919 г. золота в 29 пульманах на 414 млн 254 тыс. зол. рублей. Однако чекист Косухин вернул из Иркутска в Казань золота всего на 409 млн 620 тыс. зол. рублей. Вот вокруг этой суммы примерно в 4–5 млн зол. рублей (по другим подсчетам – в 36 млн) уже много десятилетий кипят споры».

Однако, если применить другой метод расчета и исходить из суммы золота, захваченного в Казани, то столь крупной пропажи золота не обнаружится. Согласно банковским документам в Казань было доставлено 496 873 тонны золота



Герб Советской России 1918 г.

на сумму 645 410 870 руб. (это без учета вывезенного из Казани накануне большевиками 100 ящиков, вместе с ними по данным Министерства финансов всего в Казанском банке числилось золота на сумму 651 535 834 руб.).

Из Иркутска в Казань в 1920 г. через два года путешествий по Сибири золотого казанского запаса вернулось золота на сумму 409 626 103 руб.

По документам Омского банка доставлено во Владивосток 190 899 651 руб., захвачено атаманом Семеновым в Чите 43 557 744 руб., похищено при погрузке в Омске 31 октября 1919 г. 60 тыс. руб., в ночь на 12 января перед ст. Тыреть – 780 тыс. руб. Итого документально прослеживается судьба 644 923 498 руб. золотом из начальной суммы в 645 410 870 руб. Расхождение составляет 487 372 руб. неизвестно куда пропавшего золота (это примерно эквивалентно 377 кг). Второй пример расчётов кажется более убедительным, а недостача в 377 кг не тянет на историю с утонувшим в глубинах Байкала золотым эшелонном весом в 200 т. Так называемый дебет с кредитом, в принципе, сходится, никаких многотонных потерь и исчезнувших неизвестно куда вагонов золота нет.



Советский плакат
«Грамота – путь к коммунизму»

ИСТОРИЯ ЗОЛОТОГО ЗАПАСА РОССИИ

История золотого запаса России хорошо известна⁹. Накануне Первой мировой войны императорская Россия занимала третье место в мире по размерам золотого запаса, уступая США и Франции. На 1 января 1914 г. золотой запас России оценивался в 1695 млн золотых рублей. К февралю 1917 г., после расходов на Первую мировую войну, золотой запас России сократился до 1096 млн р (848,5 т золота). Кредитовала Россию преимущественно Англия. В результате в британских банках за весь период Первой мировой войны осело 637 миллионов золотых рублей, а золотой запас России, с учетом добытого за годы войны золота, сократился до 1101 млн рублей. Всего по Берлинскому финансовому соглашению (так называемому экономическому Бресту) в Германию было передано золота на сумму 129,8 млн рублей, или около 93 тонн.



ЗОЛОТОЙ ЗАПАС СТРАН (тонны)

	1913	1914	1917	1920	1929	серед. 1950-х	2009
США	1884	1941			5900	22000	8133
Германия		400			800		3412
Франция					2500		2467
Россия	1684	1312	848	656	317	2500	523

Запасы золота в монете и слитках, в миллионах золотых рублей (из «Финансовой энциклопедии», 1927 г.)

Страны	к концу		
	1913 г.	1920 г.	1922 г.
Сев.-амер. соед. штаты	291,0	4291,3	6208,0
Франция	1175,4/1193	2062,6	2075,6
Англия	331,0	1213,7	1205,9
Япония	217,1	1208,3	1138,0
Германия	541,7	505,6	465,3
Россия	1695/ 1550	656,2	



Русские солдаты в Сибири (Гражданская война в Сибири)

С началом Первой мировой войны встал вопрос о сохранности государственного золотого запаса Российской империи, находившегося в Петрограде. Для гарантии сохранности была запланирована эвакуация государственных сокровищ. В 1915 г. из Петрограда ценности вывезли поездом в Казань и Нижний Новгород. После Февральской революции туда же перевезли еще и золото из других городов: Воронежа, Тамбова, Самары, Курска, Могилева и Пензы. В итоге в Казани сосредоточилось более половины золотого запаса Российской Империи.

В мае-июне 1918 г. в Казань доставили золотые слитки, золотые и серебряные монеты, платину, разнообразные драгоценности и ювелирные изделия. Вместе с ценностями, которые хранились в Казани еще до революции, в хранилище казанского банка сконцентрировалось на 657 млн рублей золота (30 563 пуда, т. е. почти 500 т) и почти на 100 млн рублей кредитными билетами, запасы платины и серебра, стоимость которых не подсчитывалась, что составляло больше половины всего золотого запаса России. Оставшаяся часть золотого запаса России была собрана в хранилищах Нижнего Новгорода – на 440 млн рублей золота (около 340 т золота, не считая серебра и разменной монеты).

25 мая 1918 года Чехословацкий корпус, получивший разрешение Правительства РСФСР выехать на родину через Сибирь и Дальний Восток, неожиданно выступил против Советской власти и быстро захватил основные города Средней

Волги, Урала и Сибири. Казань оказалась в непосредственной близости от боевых действий. Совнарком принял решение об эвакуации золота из Казани. Вывоз золота был назначен на 5 августа, однако в ночь с 6 на 7 августа сводный русско-чешско-сербский отряд под командованием полковника В.О. Каппеля внезапно захватил Казань. Большевикам удалось вывезти на четырех автомобилях лишь 4,6 тонны золота (100 ящиков золота) и несколько мешков кредитных билетов. Стоимость вывезенного большевиками золота составляла около шести миллионов рублей.

Рапортуя о взятии Казани, Каппель отмечал: «Трофеи не поддаются подсчету, захвачен золотой запас России в 650 миллионов. Потери моего отряда – 25 человек, войска вели себя прекрасно». Общий вес захваченных только в золоте ценностей (монет, слитков, золотых изделий) составил 30 563 пуда стоимостью 651 532 117 рублей 86 копеек. Здесь же хранились серебро, платина и ценные бумаги.

Красочную картину погрузки золота рисует в своих воспоминаниях один из каппелевских офицеров. По его словам, «перевозочных средств не было, все было захвачено убежавшими красными». По приказу Каппеля к зданию Госбанка были поданы трамвайные вагоны, на которые и грузили золото: «Добровольцы, как муравьи, поодиночке и группами переносили ящики из кладовых банка, где на полу было распылено много золотых монет: видимо, уже начали грабить большевики, но не успели... Добровольцы подбিরали с пола монеты и передавали их Каппелю, кладя на стол, за которым он сидел. Тогда никому в голову не приходило взять закатившуюся золотую монету себе на память. Все подобранные монеты назначенная Каппелем комиссия аккуратно пересчитывала, снова укладывала и забивала в ящики и отправляла вместе с другими ящиками на пароход «Фельдмаршал Суворов».



Золотая кладовая Казанского отделения Госбанка

Было погружено 650 млн золотых рублей в монетах, 100 млн рублей кредитными знаками, слитки золота, запас платины и другие ценности»¹⁰.

Уже 16 августа все золото из Казани на двух пароходах и баржах под особой охраной отправили сначала в Самару, затем на пяти железнодорожных поездах в Уфу, а в ноябре 1918 года эшелоны с золотом прибыли в Омск. От железнодорожной станции до центра города коридором стояли войска, под их охраной ценности были переправлены в хранилище местного отделения Госбанка.

В апреле–мае 1919 г. Совет министров колчаковского правительства распорядился произвести переучет полученных ценностей. Возглавлял ревизию опытный финансовый работник Н.П. Кулябко. На всех ящиках были проверены пломбы и печати, после чего была проведена полная ревизия. Золотые слитки, монеты, самородное золото, серебристое золото, золотистое серебро, платину и золотые изделия пересчитывали целый месяц. Кроме российской золотой монеты здесь были еще и деньги 14 стран мира (особенно много золотых германских рейхсмарок – больше чем на 11 млн рублей). Около 400 поврежденных ящиков и мешков с золотой монетой были пересчитаны на специальных столах. По учетным данным в ящике лежало по два мешка, в каждом мешке должно было находиться золотых монет на 30 тыс. рублей. В ящиках монетного двора оказались части приборов, принадлежащие Главной палате мер и весов, платиновые и золотые самородки Горного института. Кроме золота в Омск были доставлены «514 ящиков с неаффинированным золотом, золотыми и платиновыми самородками и другими ценностями Монетного двора, 17 посылок золотославочных лабораторий, а также банковое



Перевозка золотого запаса, вывезенного из Казани, бойцами Чехословацкого корпуса. Выставка «Чехословацкий корпус в России»



Государственный банк в Казани, в котором в 1918 г. хранилась большая часть российского золотого запаса

(на 58 400 руб.) и разменное (на 14 186 000 руб.) серебро»¹¹.

К 10 мая Н. Кулябко составил акт: в наличии оказалось 6517 ящиков с ценностями на сумму 651 532 117 руб. 86 коп.

Из акта, составленного комиссией 10 мая 1919 г.

«В наличности оказалось следующее количество мест:

- с российской монетой – 6517 ящиков, 1803 двойных и 8 одинарных мешков на сумму 499 435 177 руб. 65 коп.
- с иностранной монетой – 220 ящиков, 381 двойных и 12 одинарных мешков на сумму 40 577 839 руб. 36 коп.
- с переоцененной (дефектной) монетой – 261 двойных и 3 одинарных мешков на сумму 15 385 566 руб. 13 коп.
- со слитками – 391 ящик плюс 1235 ящиков, отсланных во Владивосток, на сумму 95 078 493 руб. 25 коп.
- с полосами – 3 ящика на сумму 529 594 руб. 24 коп.
- с кружками – 7 ящиков на сумму 525 447 руб. 23 коп.

Итого, на сумму 651 532 117 руб. 86 коп.

Кроме того, в трех ящиках с 17 почтовыми посылками с ценностями лаборатории на имя Монетного двора указанные в учетных документах суммы (499 898 руб.) не соответствовали их оценке после проверки (486 598 руб.), в силу чего в итоговую сумму их не включили»¹².

Историк О. Будницкий считает, что с учетом вывезенного из Казани большевиками 100 ящиков золота на сумму около 6 млн рублей балансовая стоимость золота, числившегося в банке на момент захвата его белыми, в Казани фактически должна была составлять 645 410 610 руб. 79 коп.

Министерство финансов в Омске по итогам ревизии опубликовало в своем официальном издании «Вестник финансов» данные о доставленном из Казани в Омск золоте:

- в российской монете – на 523 458 484 руб. 42 коп.
- в иностранной монете – на 38 065 322 руб. 57 коп.
- в слитках – на 90 012 027 руб. 65 коп.

Всего на сумму 651 535 834 руб. 64 коп.

В весовом эквиваленте это соответствовало 30 653 пудам (502 т 096 кг) золота в монете и слитках (332 915 653 руб.) и 2000 пудов лигатурного золота и серебра различной пробы.



Предположительно выставка золотых запасов в Омске, 1919 г. Кинофонд



На изготовление в США новых денежных знаков (включая расходы на упаковку и отправку в Россию части денежных знаков) правительством Колчака было истрчено 4 222 559 долларов, вырученных от продажи золотого запаса.

В оборот успели ввести отпечатанную в США банкноту только номиналом 50 коп., банкноты достоинством 1, 3, 25 и 100 руб. из-за падения власти Верховного правителя до Омска не дошли.

О нехватке денежной наличности и ухудшении экономической ситуации в Сибири свидетельствует выпуск частных денег, отпечатанных на обычной бумаге. Бланк 250 руб., Второе Иркутское общественное собрание.

Правительству Колчака досталось (с учётом вывезённого из банка большевиками до прихода белых) золотых запасов на сумму 645 410 870 руб.¹³ (в весовом эквиваленте это – 30 653 пуда, т. е. 502 т 096 кг золота, преимущественно в монете и слитках, а также сравнительно небольшое количество золотых полос и кружков), из них возвращено из Иркутска в Казань 409 625 870 руб. Из поезда, захваченного атаманом Семёновым в Чите, часть золота потрачена на содержание его армии, большая часть золота была передана на временное хранение японским оккупационным властям, попала в японские банки и была истрчена на нужды Белого движения (43 557 744 руб.).

ЗАГАДКА ПЕРЕВОРОТА В ОМСКЕ

В ночь на 18 ноября 1918 г. в Омске произошел переворот. В белоэмигрантских мемуарах пишут, по видимому его режиссировали англичане, на это указывают многочисленные косвенные свидетельства. Правительство Директории было арестовано, власть перешла к Совету министров, вице-адмирала А.В. Колчака, вовремя приехавшего к этому моменту в Омск в сопровождении батальона солдат английского Миддлсекского полка, срочно производят в адмиралы и назначают Верховным правителем России и Верховным главнокомандующим всеми сухопутными и морскими силами. Один из английских батальонов, под командованием подполковника Уорда служил на охране Колчака в качестве его преторианской гвардии во время всего его правления. О значении Омска для англичан свидетельствуют данные оперативного штаба чехов войск – в феврале 1919 г. в Омске находилось 1600 английских военнослужащих при Колчаке, в Красноярске – 149 англичан. Английская разведка активно действовала в Омске и весьма эффективно влияла на происходящие политические события. В документах канадско-английского экспедиционного корпуса Колчака прямо именуют «своим человеком»: «Адмирал Александр Колчак, бывший командир царского Черноморского флота, осуществил переворот в Омске. Колчак провозгласил себя правителем «Всероссийского правительства» обещая объединить все белые силы. Так союзники получили своего человека в Сибири»¹⁴.



Инструкторская школа 27-1 стрелковой дивизии
направляется на Западный фронт, 1920 г. ГА РФ



Адмирал А.В. Колчак (сидит), глава британской миссии генерал А. Нокс
и английские офицеры на Восточном фронте. Государственный музей
политической истории России

Последний трагический этап жизни Колчака в роли Верховного правителя, приведший его к гибели, вызывает противоречивые оценки и суждения до сих пор. О его заслугах перед отечеством и проявленном личном мужестве во время полярных экспедиций написано большое количество биографических книг, о проводимой им политике масштабного белого террора – меньше.

От имени Колчака появляется обращение «К населению России»: «Всероссийское Временное правительство распалось. Совет Министров принял всю полноту власти и передал ее мне, адмиралу А.В. Колчаку. Приняв крест этой власти в исключительно трудных условиях Гражданской войны и полного расстройстве государственной жизни, объявляю: я не пойду ни по пути реакции, ни по губительному пути партийности. Главной своей целью я ставлю создание боеспособной армии, победу над большевизмом и установление законности и правопорядка, дабы народ мог беспрепятственно избрать себе образ правления, который он пожелает, и осуществить великие идеи свободы, ныне провозглашенные по всему миру».

Правление Колчака, верховную власть которого признали все лидеры Белого движения, но так и не признал никто из союзников, было недолгим, уже через год после его провозглашения Верховным правителем России на управляемой



А.В. Колчак на Дальнем Востоке России. Государственный музей им. В.К. Арсеньева, Приморская область, Владивосток. Текст на обороте: Колчак Александр Васильевич. Дальний Восток, 1918–1919 гг. В военном музее Канады подпись: «союзник Канады»

рвался заранее. 1 сентября 1918 г. прибывший во Владивосток командующий американскими экспедиционными силами генерал-майор армии Соединенных Штатов Вильям С. Гревс встретился с руководителем чехов генералом Гайда, о состоявшемся с ним примечательном разговоре он впоследствии написал в своей книге «Американская авантюра в Сибири»: «На русских нельзя действовать добротой и убеждением, сказал Гайда, они понимают только кнут и штык. Чтобы спасти страну от окончательного хаоса, необходимо искоренить большевизм и поставить у власти военного диктатора. Гайда сказал, что на примете уже есть весьма подходящий человек на этот пост: адмирал Александр Васильевич Колчак, бывший офицер царского флота, который прибыл из Японии, чтобы организовать антисоветскую армию, — и уже собрал в Сибири довольно большое войско». Разговор этот произошел за 2 месяца до правительственного переворота в Омске, поэтому появление Колчака точно к дате переворота в Омске было далеко не случайным.

им территории наступил полный хаос. Ставка на военную силу и тиранию для Колчака оказались приговором, против его режима возстала вся крестьянская Сибирь (против колчаковщины выступили даже зажиточные кулаки). Разгром совершила наступающая Красная армия и мощное антиколчаковское партизанское движение

Знал ли Колчак перед приходом в Омск о готовящемся перевороте и какова при этом роль англичан истории спорят до сих пор. В мемуарной литературе очевидцев событий тех дней есть вполне конкретные свидетельства о том, что переворот плани-

В России в 1920 г. стала модной песня о Колчаке:

*Мундир английский,
Погон французский,
Табак японский,
Правитель Омский*

Припев:

*Эх, шарабан мой,
Американка,
Не будет денег,
Возьму продам-ка!*

*Мундир сносился,
Погон свалился,
Табак скурился,
Правитель смылся.*

*Омск заняли,
Иркутск отняли
И с шарабаном
Колчака забрали*

О своей секретной миссии в России говорит в своих письмах и сам Колчак, перешедший после октябрьского переворота 1917 г. на службу Его Величества короля Англии Георга V. После подписания Советским правительством мира с Германией, Колчак принял решение не возвращаться в Россию и обратился к послу Великобритании в Токио с



Прибытие Верховного правителя России адмирала А.В. Колчака в штаб армии. Омск, 1919 г. Кадр из чехословацкого фильма «Легионеры в Сибири»



Штабной вагон литерного поезда главнокомандующего союзными войсками в Сибири и на Дальнем Востоке генерала Мориса Жанена. Омск, 1918–1919 гг.

просьбой принять его на английскую военную службу, считая борьбу с немцами и большевиками своей главной задачей. В своём прошении Колчак написал: «Я всецело предоставляю себя в распоряжение правительства Его Величества короля Англии». 30 декабря 1917 года британское правительство официально удовлетворило просьбу Колчака, и он перешёл служить на сторону врага, стране, накануне принявшей решение об интервенции в Россию.

По дороге на Месопотамский фронт в Индию, Колчак получает распоряжение английского правительства вернуться в Россию для формирования белогвардейских сил для борьбы против большевиков, об этом он сообщает в своем письме из Сингапура 16 марта 1918 г.: «Милая, бесконечно дорогая, обожаемая моя Анна Васильевна, Пишу Вам из Singapore, где я оказался неисповедимой судьбой в совершенно новом и неожиданном положении. Прибыв на Dunera, которую я ждал в Shanghai около месяца, я был встречен весьма торжественно командующим местными войсками генералом Ridaud, передавшим мне служебный пакет On His Majesty's Servis («На службе Его Величества») с распоряжением английского правительства вернуться немедленно в Китай для работы в Маньчжурии и Сибири. Английское правительство после последних событий, выразившихся в полном разгроме России Германией, нашло, что меня необходимо использовать в Сибири в видах Союзников и России предпочтительно перед Месопотамией, где обстановка изменилась, по-видимому, в довольно безнадежном направлении. Моя миссия является секретной, и хотя я догадываюсь о ее задачах и целях, но пока не буду говорить о ней до прибытия в Пекин».

Из допроса А.В. Тимиревой после её ареста в 1920 г. в Иркутске: «В Японии, по получении известий о заключении Брестского мира, адмирал Колчак через посла Великобритании предложил свои услуги английскому правительству, как офицер, желающий участвовать в войне с Германией. Английское правительство приняло его услуги и назначило его в месопотамскую армию. Адмирал выехал из Японии, но по распоряжению английского правительства был возвращен с пути и направлен в Маньчжурию для формирования русских противобольшевистских войск. Кажется, что это была группа русских общественных деятелей, среди которых я помню известного финансиста и предпринимателя Путилова, которые обратились с просьбой к английскому правительству об откомандировании адмирала Колчака из месопотамской армии в Маньчжурию. Со времени отказа от командования русскими войсками в Маньчжурии адмирал был совершенно свободным человеком, не связанным никакими служебными обязательствами: с английской службы он ушел с момента принятия командования русскими войсками в Маньчжурии».

Ещё более определённо о приходе к власти Колчака пишет в своем сибирском дневнике главнокомандующий союзными войсками французской армии генерал М. Жанен: «8–12 ноября 1919 г. Сибирь погибла теперь. Какие только попытки мы не предприняли для того, чтобы удержаться, но все они рухнули. Политические соображения заставили Нокса свести Гайду с Колчаком, которого Гайда и привез с собой в Омск в своем поезде. У англичан действительно несчастливая рука: это сказалось на Колчаке, которого они поставили у власти...



Главнокомандующий союзных войск в Сибири, генерал французской армии М. Жанен

Позволю себе сказать генералу Ноксу, что у него, наверное, очень короткая память, если он не помнит, что он был замешан в интриги, которые закончились переворотом Колчака. Речь ни в коем случае не идет о «содействии Великобритании», а единственно только об инициативе, взятой на себя некоторыми ее агентами, инициативе, которую они отрицают и сейчас в виду ее плачевных результатов. По-видимому, английский генерал не помнит больше смотра, который состоялся 10 ноября 1918 г. в Екатеринбурге, смотра, на котором дефилировал батальон английского миддлсекского полка, который служил адмиралу Колчаку с самого Владивостока в качестве преторианской стражи»¹⁵.

История легенды о Колчаке и помощнике главнокомандующего союзными войсками в Сибири английском генерале А. Ноксе в мемуарах Г. Гинса прокомментирована иначе: «Между тем некоторые из намеченных кандидатов представлялись незаменимыми. Таким был, например, адмирал Колчак. Кто мог соперничать с ним по известности, по авторитету? Когда военный представитель Англии генерал Нокс узнал о кандидатуре Колчака, он горячо приветствовал её



Страницы «Дела Колчака» из особого архива ВЧК № 120089.
На первой странице дела вверху загадочная приписка карандашом:
«Сибирский Бог в 3-х лицах»



Новобранцы колчаковской армии, 1919 г. Из коллекции автора

и сказал, что назначение Колчака обеспечивает помощь со стороны Англии. Отсюда пошла легенда о том, что Колчак, как Веховный Правитель, был создан генералом Ноксом»¹⁶.

Пришедший к власти Колчак в отличие от большевиков признал все долги царского и Временного правительства, исчисляющиеся в сумме 16 миллиардов рублей золотом (большевики аннулировали все царские долги перед иностранными банками: в том числе 13 млрд. рублей, которые Николай II взял у Англии и Франции для финансирования войны). Колчак предоставил своим союзникам для эксплуатации сроком на 15–20 лет богатейшую территорию востока России – часть Урала, Сибирь и Дальний Восток, разрешив размещение иностранных концессий. Англичане могли быть довольны, ведь именно они способствовали его приходу к власти.

Золотой запас хранился в неприкосновенности недолгое время, уже через три месяца после прихода к власти колчаковское правительство стало активно расходовать золото для финансирования армии. При его недолгом правлении запасы за восемь месяцев уменьшились на 235,5 млн рублей¹⁷, что составляет 36,1% от всего объема золота. Первая отправка золота во Владивосток произошла 10 марта еще до его официального «оприходования». Золото активно расходовалось для закупок оружия и ведения войны, большими партиями продавалось зарубежным банкам, эти продажи способствовали открытию восьми иностранных банков во Владивостоке.



Сибирская семья, дореволюционный снимок, дер. Боты (р. Лена), Иркутская губерния. Из коллекции автора

бытий гражданской смуты в Сибири, в которых Колчака называют главным виновником сибирской катастрофы.

Генерал-лейтенант В.Д. Филатьев в своих воспоминаниях «Катастрофа Белого движения в Сибири» пишет: «Несомненно, не один Колчак повинен в случившемся в Сибири. Ответственность должны с ним разделять все его министры и особенно старшие генералы царской службы. Они обязаны были указать адмиралу на его непростительные, чудовищные ошибки по руководству армией и подать ему коллективный мотивированный совет уйти от дела, которое он вести не может. Тогда могло бы не быть ни сибирской катастрофы, ни личной трагедии адмирала Колчака».

К моменту прихода Колчака к власти ему досталась огромная территория Сибири, самая большая в России антибольшевистская армия численностью около 200 тыс. человек и золотой запас, превышающий 500 т. Однако, несмотря на это, противостоять большевикам белые не смогли. В Сибири не было достаточных людских ресурсов для усиления армии, военной промышленности и разветвлённой транспортной системы для снабжения её необходимым снаряжением. Армия Колчака полностью зависела от иностранных поставок вооружения. В первой половине 1919 года США

О незаурядной личности Колчака – отважном полярнике и патриоте России написано большое количество биографической литературы. Барон А. Будберг пишет: «Едва ли есть еще на Руси другой человек, который так бескорыстно, искренне, убежденно, проникновенно и рыцарски служит идее восстановления единой великой и неделимой России», диссонансом звучат свидетельства из мемуаров очевидцев трагических со-

послали адмиралу Колчаку 250 тысяч винтовок, несколько тысяч пулеметов и сотен орудий. В августе того же года последовало новое «вливание» – свыше 1800 пулеметов, более 92 миллионов патронов к ним, 665 автоматических ружей, 15 тысяч револьверов и два миллиона патронов к ним¹⁸.

Под контролем большевиков находился густо населённый промышленный центр страны с многочисленными заводами, путём принудительной мобилизации они быстро увеличили численность Красной армии к концу 1919 г. до трёх миллионов человек и получили на фронтах значительный перевес. Однако ещё весной 1919 г. силы противостоящих сторон на Восточном фронте были примерно одинаковыми. Армия Колчака (91 тыс. штыков, 26 тыс. сабель, 210 орудий, 1330 пулемётов, 5 бронепоездов) против советских войск Восточного фронта (94,8 тыс. штыков, 9 тыс. сабель, 362 орудия, 1882 пулемёта, 9 бронепоездов)¹⁹.

Сложность обстановки на фронтах усугублялась ростом сильного партизанского движения в тылу, вызванного массовым и стихийным возмущением крестьян против карательных методов и террора белых. Крестьяне, в основ-

ной своей массе далёкие от политики, и не поддерживающие ни красных, ни белых, объединялись в нерегулярные партизанские отряды, чтобы защитить молодёжь своих деревень от колчаковских солдат, которые принудительно, применяя пытки и публичные казни, набирали новобранцев для Новой сибирской армии Колчака. К концу 1919 г. численность партизан в Сибири оценивалась в 150 тыс. человек. Алтайская, Енисейская и Иркутская губерния не контролировались белыми властями.



Сибирский крестьянин. Фото И.М. Портнягина. Из коллекции Р. Берестенёва



Большевистский плакат «Враг хочет захватить Москву сердце Советской России. Враг должен быть уничтожен. Вперёд товарищи!»

случае массового выступления жителей с оружием в руках против армии такие населенные пункты окружать, всех жителей расстреливать, а самые селения уничтожать дотла».

В мемуарах Г. Гинса цитируются слова адмирала Колчака: «Гражданская война должна быть беспощадной. Я приказываю начальникам частей расстреливать всех пленённых коммунистов. Или мы их перестреляем, или они нас. Так было в Англии во время войны Алой и Белой розы, так неминуемо должно быть и у нас, и во всякой гражданской войне»²⁰.

Командующий американским экспедиционным корпусом генерал Гревс пишет, что разведка каждый день «снабжала его новыми сведениями о царстве террора, которое учредил Колчак. В армии адмирала было 100 тыс. солдат, и новые тысячи людей вербовались в нее под угрозой расстрела. Тюрмы и концентрационные лагеря были набиты до отказа. Сотни русских, осмелившихся не подчиниться новому диктатору, висели на деревьях и телеграфных столбах вдоль Сибирской железной дороги. Многие покоились в общих могилах, которые им приказывали копать перед тем как колчаковские палачи уничтожали их пулеметным огнем

Карательным колчаковским отрядам был отдан приказ в случае помощи партизанам со стороны крестьян расстреливать население поголовно: «виновных немедленно, без суда расстреливать на месте, имущество конфисковать в пользу казны или уничтожать, при массовом укрывательстве большевиков селение немедленно окружать, виновных немедленно расстреливать на месте, а их имущество уничтожать. В случае отказа выдачи виновных расстреливать заложников или жителей через десятого, а в

убийства и грабежи стали повседневным явлением. Один из помощников Колчака, бывший царский офицер по фамилии Розанов, издал такой приказ:

1. Занимая деревни, ранее занятые бандитами (советскими партизанами), требовать выдачи вожаков движения, а там, где вожаков не удается найти, но имеется достаточно данных, свидетельствующих о их присутствии, расстреливать каждого десятого жителя.

2. Если при прохождении войск через город население не сообщит войскам о присутствии противника, взимать денежную контрибуцию без всякой пощады.

3. Деревни, население которых оказывает нашим войскам вооруженное сопротивление, сжигать, а всех взрослых мужчин расстреливать; имущество, дома, телеги и проч. конфисковать для нужд армии»²¹.

О белом терроре в своих выступлениях часто говорил В.И. Ленин: «Мы бесконечно сильными стали потому, что миллионы научились понимать, что такое Колчак; миллионы крестьян Сибири пришли к большевизму... Вы знаете, что Колчаку оказывала помощь вся европейская буржуазия, Вы знаете, что сибирская линия охранялась и поляками, и чехами, были и итальянцы, и американские офицеры-добровольцы, Всё, что могло бы парализовать революцию, всё пришло на помощь Колчаку. И всё это рухнуло, потому что крестьяне, сибирские крестьяне, которые менее всего поддаются влиянию коммунизма, потому что менее всего его наблюдают, получили такой урок от Колчака, такое практическое сравнение (а крестьяне любят сравнения практические), что мы можем сказать:

ЗА ЕДИНУЮ РОССИЮ



Белогвардейский плакат «За единую Россию. Плотным змеиным кольцом охватил большевизм сердце России... Мощно занесена рука всадника и в бессильной ярости чувствует змей, что тверда эта рука, верен её удар и не избежать ему карающей десницы». Из собрания ГА РФ, 1919 г.



Экспонаты выставки «Чехословацкий корпус в России», Москва, 2004 г. На этой выставке впервые были продемонстрированы подлинники документов о передаче чехами золотого эшелона в Иркутске под охрану большевиков

Колчак дал нам миллионы сторонников Советской власти в самых отдалённых от промышленных центров районах, где нам трудно было бы их завоевать. Вот чем закончилась власть Колчака, и вот почему на этом фронте мы чувствуем себя наиболее прочно²².

Теперь правда о Колчаке (а Деникин его двойник) раскрыта вполне. Расстрелы десятков тысяч рабочих. Расстрелы даже меньшевиков и эсеров. Порка крестьян целыми уездами. Публичная порка женщин. Полный разгул власти офицеров, помещичьих сынков. Грабёж без конца. Такова правда о Колчаке и Деникине. Даже среди меньшевиков и эсеров, которые сами были предателями рабочих, были на стороне Колчака и Деникина, всё больше находится людей, которые вынуждены признать эту правду²³.

В апреле 1919 г. появилось обращение, подписанное находящимся в подполье комиссаром по иностранным делам в Сибири В. Сибиряковым. В нём говорилось: «От имени миллионов рабочих и крестьян Сибири, задавленных в кошмаре белого террора, обращаемся к вам, рабочие всех стран, с правдою об ужасах белого террора творимого под охраною иностранных штыков бывшим царским холопом Колчаком»²⁴.

Диктаторская система правления, установленная Колчаком в Сибири, с использованием кровавых репрессий против мирных крестьян, публичными порками, казнями и массовыми

расстрелами, породила ненависть и неприятие к колчаковскому режиму со стороны подавляющей части населения Сибири. Стихийное партизанское движение в Сибири не заслуга большевистских агитаторов, влияние которых в сибирских деревнях было незначительным, а реакция сельских жителей, возмущённых белым террором и колчаковскими методами набора Новой сибирской армии с использованием пыток для получения новобранцев.

Поэтому даже по прошествии почти ста лет нет единства в оценке роли Колчака как Верховного правителя России. На секретном деле В.Ч.К. «Колчак» сделана кем-то загадочная приписка «Сибирский бог в 3-х лицах». Что она означает непонятно. По одной из версий (хотя есть и другие) – Верховный правитель и двойной англо-американский агент. Насколько может быть правильной подобная формулировка, покажут последующие исследования историков (кроме намёков и слухов, нет никаких убедительных документов, подтверждающих факт его вербовки и предательства интересов России). В новейших академических энциклопедических изданиях даётся следующая оценка: «Если вся его прежняя служба как путешественника, учёного и флотоводца являла собой пример выдающегося мужества, блестящих талантов и самоотверженности, то белогвардейский этап жизни Колчака вызвал и вызывает до сих пор самые противоречивые оценки»²⁵.



Жертвы колчаковского режима в Новосибирске. Вверху на фотографии надпись: «Жертвы зверски замученных товарищей бандами Колчака при отступлении их из Новоиколаевска 9 декабря 1920 г. Все эти несчастные товарищи содержались при суровой колчаковской тюрьме до отступления банд». Частная коллекция



Военный эшелон с солдатами колчаковской армии прибыл в Иркутск.
Фото Ю.А. Андрулайтиса, 1918 г. Из коллекции В. Берестенёва

26 января 9 года военный суд Забайкальского военного округа признал адмирала Колчака не подлежащим реабилитации. Суд решил: «Колчак не остановил террора в отношении гражданского населения и как человек, совершивший преступления против мира и человечности, не подлежит реабилитации». В январе 2001 года этот вердикт подтвердила Военная коллегия Верховного суда. 4 мая 2005 г. главная военная прокуратура, вернувшись в пятый раз к вопросу о реабилитации Колчака, вновь отказала с формулировкой: «Бывший верховный правитель Сибири повинен в массовом терроре против сторонников Советской власти и не подлежит реабилитации, заслуги генерала в дореволюционный период не могут служить основанием для его реабилитации». Последний раз в реабилитации отказала прокуратура Омской области в январе 2007 года.

СЕМЬ ОТПРАВОК ЗОЛОТА НА ВОСТОК

Из докладной записки заместителя министра финансов в правительстве Колчака В.И. Новицкого: «Для ведения войны единственным активом, имеющимся у нас, является золотой фонд в сумме 650 млн рублей, спасенный от захвата большевиками и находящийся ныне на хранении в Омске. Говорить об израсходовании хотя бы небольшой части имеющегося в распоряжении правительства золотого фонда в нормальное время – неблагоприятно, но обращаться к этому исходу как к последнему средству спасения в минуту, когда государство находится на краю гибели, есть не только право, но и обязанность. Лишь с целью использования золота в критическую минуту и происходит накопление запаса его в годы мира».

Согласно архивным документам, состоялось семь отправок благородного металла. В «Исторической энциклопедии Сибири»: с марта по октябрь 1919 г. во Владивосток отправили 9043 пуда²⁶ золота, большую часть которого вывезли за границу. Первая из отправок произошла 10 марта 1919 года, когда во Владивосток ушли в пяти вагонах 1236 ящиков с золотыми слитками, золотистым серебром



Командующий Сибирской армией Р. Гайда и представители британского командования на параде войск Сибирской армии в Екатеринбургe, 1919 г.



Милостов М. Божья Милость КОЛЧАК.
Воссезать на Царский трон изгнанник.
Бороздить «серую дыму»

Милостов М. Божья Милость КОЛЧАК.
По солнцу ступать надо истребительный
В. Слав. — урлаки, — буржуи и серые
Милостов

Агитационный плакат большевиков
«Мы Божьей Милостью КОЛЧАК, воссезать
на Царский трон желаем». Надпись на флаге:
«Расстрелять каждого десятого рабочего и
крестьянина», 1919 г.

Следующие отправки датированы 19 и 20 июля (1259 ящиков и 754 двойных мешка на сумму около 125 млн руб.), 8 сентября (22 ящика со слитками, 9 ящиков золотых полос, 7 ящиков с кружками, 34 ящика с разными ценностями, всего на сумму около 4 млн руб.) и 26 сентября, 8 и 18 октября 1919 года. Всего во Владивосток было отправлено золота 9244,5 пуда²⁷ на сумму более 195 миллионов, однако не все оно благополучно до него добралось: золотой эшелон, отправленный 18 октября, со 172 ящиками с золотыми слитками и 550 – с российской золотой монетой (общий вес золота составлял около 2000 пудов²⁸ общей стоимостью 43 557 744 руб. 6 коп) захватил в Чите атаман Семенов. Из них 29 млн руб. Семенов потратил на нужды своей армии. Судьбу пропавшей части золота выяснили российские историки: большая часть этого золота была передана на временное хранение японским оккупационным властям и увезена ими в Японию.

Справка Омского отделения Госбанка от 15 сентября

и серебристым золотом. Чтобы обезопасить перевозку золота, особенно через атаманские заставы Г.М. Семенова, своеобразно хозяйствующего в Забайкалье, поезд был отправлен под английским флагом и с английской охраной. Сохранилась запись, сделанная контролёром Гусевым: «10 марта 1919 г. отправили во Владивосток 1235 ящиков со слитками золота и 1 ящик с золотой монетой. Примерно на 69 млн золотых рублей». Весь груз благополучно прибыл во Владивосток 23 марта 1919 г.

1919 г. о том, сколько всего золота было отправлено во Владивостокское отделение:

В слитках Монетного Двора из Казанского отделения 374 ящика на 32 378 040 руб. 44 коп.

В слитках Монетного Двора из Московской Конторы 403 ящика на 32 528 730 руб. 23 коп.

Полос и кружков Монетного Двора из Казанского отделения 15 ящиков на 1 055 041 руб. 47 коп.

Российской золотой монеты на сумму 84 360 000 руб.

Иностранной монеты на 40 577 839 руб. 36 коп.

Всего на сумму 190 899 651 руб. 50 коп.

Бывший заместитель министра финансов колчаковского правительства Новицкий определял совокупный вес золота, использованного для обеспечения кредитных операций, продажи и депонирования, в 9294,5 пуда.

В справке Наркомфина от 6 июля 1921 г. указано, что всего за время правления А.В. Колчака золотовалютные резервы России уменьшились на 235 млн 550 тыс. золотых рублей, что соответствует приблизительно 184 тоннам золота. На закупку вооружения и обмундирования для своей армии Колчак потратил 68 миллионов рублей. 128 миллионов рублей были им размещены в зарубежных банках и истрачены впоследствии на поддержку Белого движения.

Данные Наркомфина СССР о расходе и вывозе на восток правительством А.В. Колчака (до эвакуации) золотого и серебряного запаса, хранившегося в Омске: «Вывезено бывшим Сибирским правительством золотого запаса в марте, августе и сентябре 1919 г. во Владивосток на сумму 190 899 641 руб. 50 коп.,



Великий Сибирский путь. Пассажирский поезд при выходе со ст. Иркутск-пасс. Почтовая открытка начала XX в.

которое было продано и отчасти депонировано в качестве гарантии по разным операциям, а именно:

Продано в мае 1919 года:

- французам 126 пудов
- англичанам 516 пудов
- в июне 1919 года:
- англичанам и французам 698 пудов
- японцам 140 пудов

В августе 1919 года:

- японцам 502 пуда
- в сентябре 1919 года:
- японцам 500 пудов
- французам 750 пудов
- и всего: 3232 пуда

Депонировано (передано иностранцам в качестве гарантии):

- в обеспечение займа в Японии 1500 пудов
- Англо-Американского Синдиката 3937 1/2 пуда
- на приобретение винтовок
- от Америки 100 пудов
- от фирмы Ремингтон 50 пудов
- пулеметов Кольта 50 пудов
- излишне высланные в Гонконг
- и осталось в Шанхае 375 пудов
- и всего 6012 1/2 пуда
- итого 92 441 1/2 пуда

Отправлено во Владивосток, но задержано в Чите Семеновым золотом:

- в слитках 10 557 744 руб. 06 коп.
- в монете 33 000 000 руб.

Отправлено золотом в слитках при эвакуации в Читу на сумму 486 598 руб. А всего вывезено золотого запаса на сумму - 241 066 014 руб. 63 коп.

Золото оценено:

- монеты по номинальной их стоимости,
- слитки - 5 руб. 50 коп. - 5 руб. 40 коп. золотом.

Растрчено колчаковским правительством - серебряного запаса:

- отправлено во Владивосток 6 569 000 руб.
- в разные города 13 822 руб. 90 коп.
- а всего 22 282 822 руб. 90 коп.»²⁹.

ЭВАКУАЦИЯ: ЗОЛОТОЙ ЭШЕЛОН КОЛЧАКА

Из сибирских дневников М. Жанена: «22 мая 1919 г. Мы ходили большой группой в банк, по приглашению правительства, чтобы присутствовать при проверке денежного звонкого наличия, спасенного чехами в Казани. Над подвалом, где находились ящики с золотыми слитками и платиновым песком, можно было видеть настоящую выставку золотых и серебряных вещей, положенных на хранение в России и захваченных большевиками, а затем отобранных у них обратно. Там имелась, например, коллекция серебряных и золотых блюд, положенная на имя генерала Дуковского, бывшего генерал-губернатора Восточной Сибири, другие - на имя семьи Терещенко. Эта выставка странствующих вещей, ускользнувших от грабежа, имела зловещий вид, что, однако, не мешало каналье-министру Михайлову, служившему нам проводником, шутить, как гробовщику на похоронах. Он показал нам также конторы, где печатают и сортируют деньги, главный источник доходов Омского правительства»³⁰.

Еще в августе английский генерал Нокс и французский генерал Жанен убеждали Колчака в целях безопасности заблаговременно переправить золотой запас на востоке предлагали охрану из солдат Антанты. Колчак отказался. «Если я передам золото международной охране, а со мной случится какое-нибудь несчастье, вы скажете, что это золото принадлежит русскому народу и отдадите его любому новому правительству, которое вам понравится. Пока золото у меня, я могу бороться с большевизмом еще три года, даже если вы, союзники, меня покинете»³¹.





Мост на реке Кручин при впадении в р. Ингода. Виды Забайкалья.
Почтовая открытка № 13

Перед отъездом из Омска Колчака посетили представители дипломатического корпуса, аккредитованные при омском правительстве, и повторно предложили адмиралу взять золотой запас под международную опеку, вывезти его во Владивосток, а уже там решить, как поступить с ним дальше. Адмирал ответил им, что он не видит оснований особенно спешить с вывозом золота, но что, если бы даже это основание было, то он, все равно, не принял бы предложения союзников. Он произнёс фразу, перешедшую в историю: «Я вам не верю, — сказал он, — и скорее оставлю золото большевикам, чем передам союзникам».

28 октября 1919 г. началась эвакуация правительства А.В. Колчака из Омска. Личный состав министерств был погружен в специальные эшелоны, отправлявшиеся сплошными лентами по двум железнодорожным путям на восток. Тут же спереди и сзади этих двух эшелонов были отправлены эшелоны военных миссий разных государств.

31 октября 1919 г., когда золото готовили к эвакуации из Омска, из кладовой на вокзале пропал мешок с золотой монетой на сумму 60 тыс. рублей. При погрузке золота финансовые работники во главе с директором банка Н.С. Казановским произвели неофициальную ревизию золота и подвели баланс. Истраченного запаса оказалось 11 500 пудов (из 30 563 пудов «казанских»), более одной трети³².

8 ноября состоялось последнее совместное заседание Совета министров с Верховным правителем. Был поставлен вопрос об эвакуации. «Правительство, армия и золото должны быть вместе», — такова была формула адмирала. На станциях были расклеены объявления о том, что адмирал решил защищать Омск и что он не оставит армии.

Погрузка в вагоны золотого запаса совершалась тайно, в основном по ночам, и шла почти две недели, до 10 ноября. Вечером 12 ноября, всего за сутки до падения города, из Омска выехали семь поездов.

10 ноября 1919 г. почти в годовщину переворота Совет министров погрузился в эшелон. Хорошо информированный колчаковский журналист Вс. Иванов сообщал впоследствии: чтобы этот министерский поезд своевременно ушел из Омска на Иркутск (новую столицу «колчакии»), пришлось дать взятку железнодорожному начальству. О том, что золото погрузили в три поезда, пишет в своих воспоминаниях очевидец событий генерал-лейтенант Генерального штаба Колчака Д.В. Филатьев: «Лишь 12 ноября вечером Верховный правитель и штаб главнокомандующего покинули Омск в семи поездах, из коих три были с золотом»³³.

Днем раньше из Омска вышел состав с золотом. Золотой состав был замаскирован под санитарный, на некоторых вагонах были знаки Красного Креста. В голове состава следовало два паровоза. Золотой эшелон состоял из 40 вагонов. В 12 вагонах размещалась охрана и сопровождавшие ценный груз банковские служащие. Сотрудникам Госбанка, сопровождающим золотой запас, были выданы проездные документы до Владивостока. Комендант поезда и чиновники Государственного банка ехали в пассажирском вагоне в середине состава. Этот вагон имел телефонную связь с двумя теплушками (в голове и в хвосте поезда) с вооруженной охраной. С этим золотым эшелоном выехала гражданская жена Колчака А.В. Тимирева. Среди специальных грузов



На всех станциях Транссиба в 1919 г. шла бойкая торговля бубликами, солёными огурцами и бутылками с самогонем. Справа — офицер Канадского экспедиционного корпуса в Сибири (CSEF)



Боец Э.М. Гранин дер. Тутура, 1918 г.
Музей истории Иркутска

был и вагон с собранными вещами царской семьи и вещественными уликами об их преднамеренном убийстве. По поручению Колчака генерал Дитерихс впоследствии доставил эти вещи во Владивосток, а там их погрузили на английский крейсер «Кент»³⁴. Возможно, что именно этот вагон вносит путаницу в количество вагонов с золотом, в одних источниках – 29, в других – 28.

Газета «Новая русская жизнь» сообщает: «Из Омска было отправлено семь военных эшелонов на восток. В одном из них в

29 вагонах размещался золотой запас, примерно 30 тыс. пудов золота. В эшелонах находилось более 1 тыс. человек, в том числе личный конвой Колчака». Поезда имели литеры «А» – поезд верховного правителя, «В» – охрана, «С», «Д» – золотой состав, «Е» и броневик (за паровозами шли две блиндированные платформы). Высланный вперёд бронепоезд обеспечивал безопасность движения последующих поездов.

14 ноября Омск пал, и в него без боя вошли красные части. В Омской операции красные взяли свыше 30 тыс. пленных, в основном больных и раненых и солдат тыловых частей.

Министры, покинувшие Омск 10 ноября, проехали 2400 км до Иркутска за 9 дней. Золотому эшелону и поездам Колчака, выехавшим из Омска двумя днями позже, из-за противодействия их продвижению со стороны чехов, на этот же путь пришлось потратить два месяца и три дня.

На долю людей, эвакуирующихся железнодорожным транспортом, выпали тяжелые испытания. На дороге царил полный хаос, поезда шли безо всякого графика в одном направлении по обоим железнодорожным путям на восток. Плата за поезд была аннулирована, не хватало паровозов

и топлива, а те, которые двигались, обеспечивались водой и углём усилиями самих пассажиров. Ко всему этому ужасу добавлялась эпидемия тифа, страшные холода и голод, ставшие причинами массовой гибели пассажиров. От станции Тайшет до Красноярска запасов угля не было вообще. Поезда подолгу стояли на станциях в ожидании подвоза топлива из угольных шахт.

Из воспоминаний белогвардейского полковника В. Вырыпаева: «Эшелоны в затылок один другому, по двум линиям, медленно и даже с остановками тянулись на восток. Справа и слева от железной дороги бесконечными вереницами, иногда в несколько рядов, по сугробам, оврагам и ухабам тащились разнообразные повозки. В окно вагона я насчитывал в день более сотни выбившихся из сил лошадей, стоявших или лежавших вдоль дороги. Из-за недостатка воды или топлива на запасных путях станций и полустанков стояли беспомощно сотнями эшелоны, ожидая своей горькой участи. Могущие передвигаться люди бросали свои вагоны и шли пешком дальше, лишь бы уйти от красного ада. Кроме этого, много людей гибло от свирепой стужи и недостатка теплой одежды. Из движущейся массы людей эпидемия тифа вырывала сотнями».

Из мемуаров генерал-майора Королевской морской пехоты Томаса Джеймсона «Экспедиция в Сибирь, 1919 год», сражавшегося в составе англо-русской флотилии на британском миноносце «Кент» на р. Кама с красными: «По двум путям на запад и восток проходили поезда. Остальные были забиты вагонами всех видов, в основном теплушками (вагонами для скота), наполненными людьми до отказа. В некоторых жили целые



Солдаты Русской армии М.В. Рудых (справа) А.М. Рудых (слева), дер. Рудаковка, Жигаловский район. Музей истории Иркутска



Командующий Сибирской армией Р. Гайда и представители британского командования на параде войск Сибирской армии в Екатеринбурге, 1919 г.

гражданские семьи, и было видно, что они прожили здесь всю зиму. Трудно описать вонь и грязь, царившие здесь, но нужно дать читателю представление о том, как выглядели эти вагоны. Расстояние между путями равнялось примерно 12 футам. Обитатели вагонов не снабжались водой, уборной служила дыра в полу, пищу готовили на маленькой печке в центре вагона. Трудно было представить, что здесь произойдет с наступлением весенней оттепели»³⁵.

18 ноября. Когда Совет Министров правительства Колчака прибыл в Иркутск, Чехо-Словацкий национальный комитет в Сибири выпустил меморандум, обращенный ко всем союзным правительствам, в котором заявил, что вследствие реакционности правительства адмирала Колчака Чехо-Словацкое войско прекращает оказывать ему поддержку и принимает меры к выезду из Сибири. Чехословаки объявили о невмешательстве в русские дела, хотя на деле именно они организовывали и поддерживали сначала антибольшевистские, а позже антиколчаковские перевороты в Сибири и на Дальнем Востоке, что послужило основной причиной продолжительности и широкого размаха гражданской войны в Сибири. Чешский генерал Сыровы объявил, что берет в свои руки всю власть над Сибирской дорогой. Легионеры начали задерживать на огромной магистрали все поезда белых и пропускать вперед, к Владивостоку, только свои эшелоны.

4 декабря. Перед Новониколаевском поезда Колчака догнали поезда чехословаков. На требование пропустить его поезда вперед от чехов был получен отказ. В Новониколаевске Колчаку пришлось простоять до 4 декабря.

До ст. Тайга поезд адмирала Колчака двигался во взаи-

модействии с передвигающейся армией Каппеля. На ст. Тайга адмирал решился отделиться от армии и по возможности быстрее достичь Иркутска, чтобы предотвратить назревающее революционное восстание.

Полковник Вырыпаев пишет: «Мы пошли на ст. Тайга и по дороге увидели хвост литерного эшелона «Д», задний вагон которого сошел с рельс. Начальник рекомендовал отцепить сошедший с рельс вагон, а эшелон отправить дальше. Но когда до служащих станции дошел слух, что на станцию прибыл генерал Каппель, вагон с золотом был быстро поставлен на рельсы и эшелон «Д» с государственным золотом ушел вслед за эшелонам Верховного Правителя».

8 декабря на станцию Тайга, где стояли поезда Сахарова и Колчака, подошли бронепоезд, егерская бригада 1-й Сибирской армии (А. Пепеляев) и личный конвой генерала. Колчака встретил премьер-министр В. Пепеляев, приехавший из Иркутска.

9 декабря председатель Совета министров колчаковско-го правительства В.Н. Пепеляев и его брат, командующий 1-й Сибирской армией А.Н. Пепеляев, арестовали на ст. Тайга главнокомандующего Восточным фронтом генерала К.Н. Сахарова со всем штабом. Пепеляевы предъявили ему обвинение в преступной сдаче Омска и потребовали от Колчака созыва Земского собора. Через три дня был назначен новый главнокомандующий генерал В.О. Каппель.

13 декабря чешский штаб в Мариинске, по приказу из Иркутска, перевел эшелоны верховного правителя с приоритетной на перегруженную железнодорожную колею, при этом Колчаку было передано, что, «если эшелоны вернутся



Бронепоезд колчаковских войск «Калмыковец»



Солдаты колчаковской армии во время стоянки на станции с медвежонком, 1919–1920 гг. Кинофонд

на приоритетную колею, то дорогу им преградит бронепоезд». В телеграмме Сырового, чешского главнокомандующего, говорилось: «Для обеспечения личной безопасности адмирала, ввиду негативного отношения к нему чешских войск, было бы лучше, чтобы он занял место в общем потоке транспорта».

До Боготола все семь поездов следовали друг за другом. Станция Тайга к востоку от Новониколаевска была последней, где стояли части белых. Дальше – вплоть до самого Иркутска – магистраль была полностью в руках чехословацких легионеров. Передвижение поездов на восток проходило с большими остановками и создавало непрерывные конфликтные ситуации с белочехами. Западнее ст. Тайга образовалась крупная железнодорожная пробка, которая с каждым днем увеличивалась. На маленьких станциях без паровозов стояли десятки поездов с ранеными и беженцами, замерзающими без продовольствия и топлива. Поезда Колчака ползли по Сибири со средней скоростью 90 километров в день.

14 декабря после боя сдан Новониколаевск. После потери Новониколаевска и Томска на восток отступили 100–150 тыс. военнослужащих и не меньшее число беженцев.

На рассвете 14 декабря 1920 г. перед светофором по пути из Омска до Татарска у разъезда Кирзинский (совр. Западно-Сибирская железная дорога), находящегося на дороге перед Барабинском, в хвост эшелона с золотом

врезался «литер В» – с охраной, вспыхнул пожар, начали взрываться боеприпасы. «Удар большой силы разбил девять теплушек с золотом, в столкнувшихся эшелонах вспыхнул пожар, а затем начали взрываться боеприпасы, находившиеся у охраны. Несколько вагонов сошли с рельсов. От столкновения пострадали 147 человек, из них 15 убиты, 8 сгорели»³⁶. Об этом событии вспоминает также А.В. Тимирева: «Из Омска я уехала раньше А.В. в вагоне, прицепленном к поезду с золотым запасом, с тем чтобы переселиться в его вагон. Его поезд нагнал наш уже после столкновения поездов, когда было разбито несколько вагонов, были раненые и убитые». Из разбитых золото перегрузили в уцелевшие вагоны золотого состава, пустых вагонов на железной дороге в то время не хватало, поэтому ящики с золотом пришлось перегружать и в другие литерные поезда. О крушении золотого состава упоминает в своих мемуарах главнокомандующий белыми армиями Восточного фронта генерал-лейтенант К. Сахаров: «По пути из Омска до Татарска была сделана социалистами попытка крушения поезда с золотом. Но охрана оказалась надежной и не дала злоумышленникам расхитить государственную казну»³⁷. Ещё одно происшествие с золотым эшелон случилось 18 ноября, когда эшелон «Д» остановился у семафора станции Ново-Николаевск, от состава оторвалось 38 вагонов с золотом и охраной и покатило вниз к Оби. Вагоны удалось остановить в последний момент у самого спуска.



Атаман Г. Семёнов и члены его штаба с японскими военными, 1919 г. Забайкалье. Музей истории Иркутска



Агитационный плакат «От малых партизанских отрядов к могучим Красным дивизиям», 1919 г.

17 декабря поезда Колчака были задержаны чехами в Красноярске на шесть дней. После непрерывных переговоров, чехи согласились пропустить вне очереди поезд с адмиралом, поезд с золотым запасом и броневик. Двигающиеся до этого друг за другом семь составов Колчака пришлось сократить до трех эшелонов.

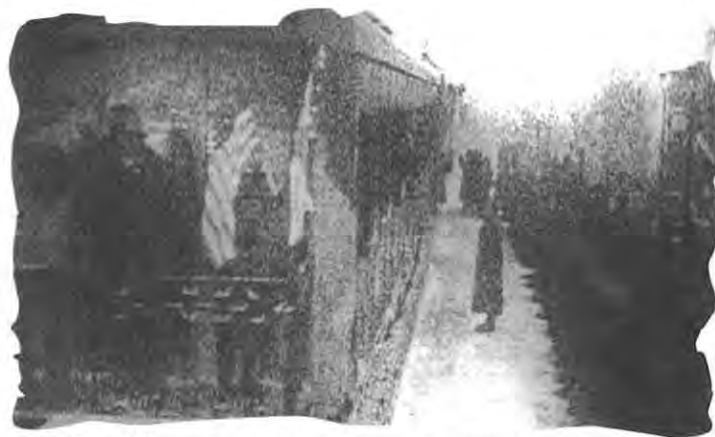
Рассерженный Колчак направил шифрованную телеграмму Семенову с приказом любой ценой остановить вывоз чехов, при необходимости взрывая мосты и тоннели. Эта телеграмма попала в руки чехов, что в итоге трагически повлияло на судьбу Колчака. Чехословацкий национальный комитет припомнили Колчаку также заявление, сделанное им ещё в Омске, с предупреждением что «все захваченные ценности чехами есть достояние России и, пока жив, он не допустит вывоза русского имущества за границу». У чехов были вполне конкретные свои мотивы такого поведения, сократив военные эшелоны сопровождения и воспрепятствовав передвижению поездов Колчака, можно было бы в подходящий момент, захватить эшелон с золотым запасом России. Эсеровский мятеж в Иркутске в декабре 1919 г. против колчаковского правительства, который без активной вооружённой поддержки чехов не имел бы успеха, в итоге создал «подходящий момент» и необходимые условия для передачи в Нижнеудинске золотого эшелона под охрану чехам.

Чтобы воздействовать на чехов, генерал Каппель в ультимативной форме потребовал от генерала Сырового, главнокомандующего чешскими войсками, немедленного отдания приказа прекратить чешские безобразия и пропустить

эшелон Верховного Правителя на восток; в противном случае он вызывает Сырового на дуэль: «Сейчас мною получено извещение, что вашим распоряжением об остановке движения всех русских эшелонов задержан на станции Красноярск поезд Верховного Правителя... Ваше распоряжение о не пропуске русских эшелонов есть ничто иное, как игнорирование интересов русской армии, в силу чего она уже потеряла 120 составов с эвакуированными ранеными, больными, женами и детьми сражающихся на фронте офицеров и солдат... Я, как Главнокомандующий армиями Восточного фронта, требую от вас немедленного извинения перед Верховным Правителем и армией за нанесенное вами оскорбление и немедленного пропуска эшелонов Верховного Правителя и Председателя Совета Министров по назначению, а также отмены распоряжения об остановке русских эшелонов... я, как Главнокомандующий Русской армии, в защиту ее чести и достоинства, требую от вас удовлетворения путем дуэли со мной. Главнокомандующий армиями Восточного фронта, генерального Штаба генерал-лейтенант Каппель». На эту телеграмму ответа не было.

Через три дня после отъезда адмирала Колчака из Красноярска им была получена телеграмма от командира 1-го Сибирского корпуса ген. Зиневича, в которой он требовал от адмирала немедленного созыва Земского Собора и отречения от власти. Вместе с тем, распоряжением Зиневича была прервана связь адмирала с армией.

23 декабря был произведен эсеровский переворот в Красноярске, 4 января к власти пришли большевики. 5 января



Вагон Колчака, расцвеченный союзными флагами, в Нижнеудинске прицепили к хвосту эшелона одного из белочешских полков. Кадр старинной кинохроники



Отступление армии Колчака летом 1919 г.
(Гражданская война в России)

белые атаковали Красноярск, но атака была отбита. 6 января колонна 2-ой Сибирской армии во главе с Каппелем обошла с боями город с севера. Большая часть белых пол Красноярском сдалась в плен (около 50 тыс. солдат и офицеров).

Вооруженное восстание против колчаковского режима началось в Черемхово. В ночь с 20 на 21 декабря 1919 года выступили солдаты черемховского гарнизона (17-й отдельный железнодорожный

охранный батальон). Были заняты колчаковские учреждения и арестованы управляющий уездом, начальник гарнизона, начальник милиции и ряд старших офицеров.

24 декабря штабной поезд с охраной в 320 егерей, броневик и поезд с золотым запасом прибыли на станцию Нижнеудинск. На станции Колчака встретила враждебно настроенная толпа. Чехи силой забрали из эшелона адмирала два паровоза. Революционно настроенные железнодорожники, выполняя приказ большевистского подполья (во что бы то ни стало задержать Колчака), вскоре привели в негодность паровозы – у одного сожгли котёл, у другого заморозили цилиндры и во время пуска выбили цилиндрическую крышку.

Накануне, 21 декабря, по директиве Политцентра в Черемхово началось восстание рабочих, а 24 декабря в предместье Иркутска (Глазково) восстал 53-й полк, в результате власть в Иркутске 5 января 1920 г. перешла к местному правительству – Политцентру, поддерживаемому интервентами и объединяющему представителей разных политических партий.

Три состава Колчака, в т. ч. и эшелон с золотом, оставались в Нижнеудинске до прояснения обстановки. Как сообщает летопись Иркутска за 1920 г., три эшелона Колчака были загнаны на ст. Нижнеудинск в тупик, окружены тремя рядами пушек и пулеметов. Около двух недель поезд адмирала Колчака стоял в Нижнеудинске, будучи фактически под арестом чешских войск. Чехи окружили станцию своими

караулами, непосредственная же охрана поездов адмирала и вагонов с золотом неслась чинами конвоя. К этому времени никакой связи ни с фронтом, ни с тылом, ни с союзниками уже не было, и все сведения получались только через чехов.

Командир чехословацкого батальона получил инструкции от союзников, из которой следовало, что:

- поезд адмирала и эшелон с золотом принимаются под охрану союзных держав, то есть Антанты;
- при первой возможности эти поезда под флагами Великобритании, США, Франции, Японии и Чехословакии будут выведены из Нижнеудинска на восток;
- станция Нижнеудинск объявляется нейтральной зоной. Чехи должны охранять поезда и не допускать на станцию местные власти и их вооруженные отряды;
- конвой адмирала не разоружать
- в случае вооруженного столкновения между конвоем адмирала и вооруженными местными отрядами разоружить обе стороны и предоставить адмиралу полную свободу действий.

А вскоре адмиралу передали телеграмму из Иркутска:

«Нижнеудинск, поезд Верховного правителя. Создавшаяся в Иркутске политическая обстановка повелевает Совету Министров говорить с вами откровенно. Положение в Иркутске после упорных боев... заставляет нас в

согласии с командованием решиться на отход на восток... Непременным условием вынужденных переговоров об отступлении является ваше отречение, так как дальнейшее существование в Сибири возглавляемой вами российской власти невозможно. Совмин единогласно постановил настаивать на том, чтобы вы отказались от прав верховного правителя, передав их генералу Деникину, и указ об этом передать через чехштаб предсовмину для опубликования...»



Посадка в вагоны. Фотографии Дж. Меткэлфа. Военный музей Канады, 1919 г.



Партизанский отряд Н. Каландарашвили перед дальним походом. Фото С. И. Назимова, 1920 г. Из коллекции Р. Берестенёва

Командир партизанского отряда Нестор Каландарашвили агитирует крестьян для вступления в партизанский отряд. Внизу: на коне с биноклем командир Н. Каландарашвили. Фото С.И. Назимова, 1917 г.

В это-то время чехами была получена новая инструкция из Иркутска, из штаба союзных войск: «Чехам надлежит охранять поезд адмирала и с золотым запасом и не допускать на станцию войск образовавшегося в Нижнеудинске правительства. Конвой адмирала не разоружать, но в случае вооруженного столкновения между войсками адмирала и местными разоружить обе стороны. Если адмирал желает, то он может быть вывезен союзниками под охраной чехов в одном вагоне; вывоз же всего адмиральского поезда считается невозможным».

В поезде адмирала находилось около 60-ти офицеров (конвой, штаб, чиновники) и около 500 солдат конвоя. Разместить всех людей в одном вагоне, конечно, невозможно. В поисках выхода было решено искать спасения в походе в Монголию. От Нижнеудинска до границы Монголии идёт старый почтовый тракт длиной 259 верст, почти непроходимый в зимнее время. Чешская охрана не чинила препятствий к

оставлению поезда. В крайнем случае можно было отречься по телеграфу, пересечь на сани и отправиться к одному из штабов трех армий, чтобы соединить свою судьбу с армией, не претендуя более на роль Верховного правителя. Армия находилась на подходе к Нижнеудинску, куда вступила через десять дней, 15 января.

За время стоянки большевистским агитаторам удалось разложить конвой Колчака. 293 егеря с винтовками и пулемётами перешли на сторону новой советской власти. В этот же день нижнеудинская эсэровская власть в лице «Осведомительного бюро» объявила об аресте Колчака и попыталась перевести его в тюрьму, но этому воспрепятствовали чехи. В распоряжении «Бюро» было не больше 500 штыков, в то время как у чехов в Нижнеудинске стояло 14 эшелонов. Всё ограничилось усилением охраны вагона Колчака, теперь наряду с чехами адмирала сторожили рабочие дружинники.

Трудно понять, почему Колчак, имевший опыт полярных путешествий, о котором барон Ю.В. Толь отзывался как о «лучшем энергичном и изобретательном офицере полярной экспедиции», отказался от возможности зимнего пешего перехода в Монголию и предоставил свободу действий своему конвою, подтолкнув тем самым его к переходу на сторону красных. Снег и холод не могли испугать человека, принимавшего участие в 3-летних рискованных полярных изысканиях. Достаточно вспомнить, что его экспедиция на шлюпке на остров Беннетта в Северно-Ледовитом океане, снаряженная Академией наук для поисков барона Толля, в отзыве академика Ф.Б. Шмидта была расценена как «необыкновенный и важный географический подвиг, совершение которого было сопряжено с трудом и опасностью», а его географические полярные исследования отмечены высшей наградой Императорского географического общества – Большой Константиновской золотой медалью. Этой медали были удостоены всего три полярных исследователя (до него ее получили лишь Н. Норденшельд и Ф. Нансен).

В отличие от генерала Каппеля, не пожелавшего оставить свои войска и до последнего момента энергично руководящего отступающей армией, Верховный правитель Колчак проявил нерешительность, он впал в апатию и не пожелал пересечь из вагона в сани, хотя офицеры настойчиво предлагали ему пробиваться навстречу армии Каппеля или уходить на лошадях в Монголию. Собрав свой конвой, он предложил всем уйти, а остаться только тем, кто категорически не желает его покинуть. К своему удивлению, он обнаружил, что почти все солдаты его конвоя перешли на



Для встречи частей 5-ой Красной армии посреди Ангары была построена арка из льда с лозунгом «Приветствуем освободителей». На фотографии: вторая ледяная арка, возведённая на углу ул. Троицкой и Набережной с лозунгом «Вперёд к социализму». Иркутск, 18 февраля 1920 г.

сторону нижнеудинских рабочих, возглавляемых большевиками, а затем и офицеры выразили желание уходить в Монголию без Колчака. В итоге Колчак распустил весь конвой своих поездов и добровольно пересел, под гарантию своей охраны союзниками, в вагон к чехам. Нижнеудинск был занят армией Каппеля всего через 10 дней после его отъезда. 15–17 января после штыковой атаки у с. Ук передовые части войск генерал-лейтенанта В.О. Каппеля, по подсчётам красных, силою до 10–15 тыс. человек захватили Нижнеудинск, арестовали и казнили всех колчаковцев из конвоя Колчака, перешедших на сторону красных.

Непрестанные колебания и нерешительность Колчака стали причиной отказа от плана выхода со своим конвоем через Саяны в Монголию. Этот путь был вполне реальным. Например, Фердинанд Оссендовский, бывший член Совета Министров в правительстве Колчака, занимавший в период Гражданской войны в Сибирском правительстве пост директора Кредитной канцелярии, счел более надежным путь по Оби в ее верховья и благополучно добрался до Монголии, написав впоследствии о своём путешествии занимательную книгу. Большие отряды каппелевцев также ушли в Восточный Саян, чтобы избежать боев с партизанами.

4 января 1920 г. адмирал подписал указ об отречении и назначил своим преемником генерал-лейтенанта А.И. Деникина, который еще в апреле 1919 года объединил под своим

командованием Белую добровольческую армию, Донские и Кубанские казачьи части. Руководство всеми вооруженными силами Белого движения в Восточной Сибири и Приамурье передал генерал-лейтенанту атаману Г.М. Семенову.

В этот же день он отправил в Иркутск телеграмму следующего содержания:

«Сегодня я начал передачу поезда с государственными ценностями под охрану чехословацкой вооруженной силы. Действую по поручению великих держав. Прошу высоких представителей союзных держав принять под такую же охрану союзных держав мои поезда со всеми следующими в этих поездах лицами, имуществом. Прошу также о продвижении моих поездов под охраной союзных держав в Забайкалье или на Дальний Восток. Адмирал А.В. Колчак».

В вагоны с золотом были перенесены 20 ящиков с монетой, хранившейся в купе Верховного правителя³⁸.

Для официальной передачи золотого эшелона чехословацкому руководству в Нижнеудинске 4 января создается комиссия в составе: председатель – капитан чеховойск О. Блага, члены – поручик чеховойск Г. Тальский, подпоручик тех же войск И. Ржачевский, а также начальник эшелона Государственного банка инженер А.А. Арбатский, старший кассир этого банка М.П. Кулябко, начальник отдельной канцелярии Верховного правителя И.И. Добровольский. Комиссией был составлен и подписан акт, который гласил, что чехословаки в Нижнеудинске официально приняли 28 вагонов с золотом: 5156 ящиков, 1678 солдатских мешков, общим весом 21 842 пуда³⁹. В Нижнеудинске рядом с пломбами отдела



Парад войск Красной армии в Иркутске, 1920 г.



Красногвардейцы (Булай, Рудин, Ганев), 1920 г. Музей истории г. Иркутск

кредитных билетов банка и государственного контроля появилась третья пломба чехословацкой охраны. Жанен снова шлет чехам телеграмму: «Главное – контролировать золото. В случае опасности передать японцам»⁴⁰.

8 января вагон Колчака под флагами пяти держав (Англии, США, Франции, Японии и Чехословакии), гарантировавших личную неприкосновенность его пассажиров, прицепленный к чешскому эшелону, отправился на восток. Чтобы разместить адмирала и 60 офицеров, чехи взяли пульмановский вагон 2-го класса, в котором адмиралу было отведено маленькое купе, а в остальных купе кое-как разместились офицеры. Выходить из вагона офицерам конвоя запрещалось (как и самому адмиралу). Вагон был прицеплен к эшелону 1-го батальона 6-го чешского полка. К этому же эшелону был прицеплен и вагон председателя Совета Министров В.Н. Пепеляева, который по пути со ст. Тайга присоединился к поезду адмирала в Нижнеудинске. Расстояние от Нижнеудинска до Иркутска эшелон преодолел чрезвычайно медленно, с множеством остановок, за 6 дней. Следом за ним 10 января ушёл из Нижнеудинска поезд с золотым запасом.

11 января поезда добрались до станции Зима. В районе Зимы партизаны блокировали железную дорогу. Комендант эшелона чешский майор Кадница приказал установить на крышах поезда пулеметы и категорически запретил всем выход из вагонов. Партизаны отцепили паровоз, требуя передачи им адмирала Колчака и золотого запаса. Но после переговоров с чешскими командирами, добившись введения

в охрану вагона Колчака и эшелона с золотым запасом своих бойцов, они прицепили паровоз и разрешили продолжить следование на Черемхово. На вокзале в Черемхово большевики повторили попытку арестовать адмирала, но это не удалось.

На ст. Половина, оставшись без угля и паровозов, чехи согласились на все требования, в том числе допустить сопровождающих от черемховских партизан к сопровождению и охране вагона Колчака и поезда с золотом. После присоединения нового отряда охранников эшелоны двинулись к Иркутску. В Иркутске чехи предали Колчака. Они заключили перемирие с наступающими красными и в обмен на гарантию своего безопасного проезда выдали эсэровскому Политцентру Колчака и передали позже полностью весь золотой эшелон, находящийся после Нижнеудинска под их охраной. Распространённый миф о выплате чехам за выдачу Колчака 6 т золота противоречит документам, подлинники которых обнаружены в 2004 г.

12 января зафиксировано, что из вагона № 566027 золотого эшелона пропали 13 ящиков с золотом.

15 января прибывший на ст. Иннокентьевская в Иркутск золотой эшелон загнали в тупик, отцепили паровоз и отогнали в депо. Для полной уверенности, что эшелон не угонят, впереди и сзади поезда разобрали рельсы и вытащили подшипники из колес вагонов. Вокруг вокзала собралось достаточно много чешских, японских и польских войск, присутствовали и рабочие вооруженные дружины. Охрану эшелона круглосуточно несли хорошо вооруженные чехословацкие легионеры совместно с дружинниками Политцентра, солдатами-большевиками и чекистами РВК. Даже Япония предъявила претензию, чтобы к русскому золотому запасу был



Бронепоезд наступающей Красной армии



3-я пулемётная рота 35-стрелковой дивизии Красной армии, 1920 г.
Музей истории г. Иркутск

приставлен японский караул. Золотой эшелон простоял под усиленной чехо-русской охраной в Иркутске до начала марта 1920 г., вплоть до ухода последнего чехословацкого эшелона с солдатами.

В акте по прибытии золотого запаса в Иркутск упоминается, что на ст. Иркутск-1 прибыло «1678 мешков и 5143 ящика с золотом в 29 вагонах, да ещё 7 вагонов с платиной и серебром»⁴¹.

22 января в Иркутске к власти пришел военно-революционный комитет, представители которого обратились к чешским legionерам со следующим предложением: в обмен на царское золото они предоставляют легиону возможность передвижения на восток и дальше до Владивостока.

7 марта в Иркутск вошли части 30-й стрелковой дивизии. Красная армия отбила у Колчака 2000 паровозов и почти 59 тыс. вагонов⁴², освободила Сибирь от войск интервентов и вынудила чехословацких legionеров отправиться на родину.

КРАЖА ЗОЛОТА В ТЫРЕТИ

В Иркутске большевики приняли от чехов по протоколу передачи золотого эшелона от 28 февраля 1920 г. 5143 ящика с золотом, однако в Нижнеудинске в акте от 4 января 1920 г. о передаче Государственным банком эшелона с золотым запасом под охрану чехословацкой армии их числилось 5156. Таинственная история исчезновения из охраняемого золотого эшелона 13 ящиков с 40 пудами золота на сумму 780 тыс. золотых рублей где-то на перегоне перед ст. Тыреть, расположенной в 200 км от Иркутска между Заларями и Зимой, осталась неразгаданной загадкой.

В акте от 12 января 1920 г. зафиксировано, что на вагоне № 566027 отсутствует две пломбы из положенных трех, третья, навешанная чехословацкой охраной в Нижнеудинске, висела на оборванной бечеве, и из вагона пропали 13 ящиков с золотом (всего в вагоне находилось 200 ящиков). Исполняющий обязанности Госбанка Н.С. Казарновский, сопровождавший золотой состав, составил акт, в котором указывалось, что «кража золота произошла в пределах ст. Зима–Тыреть». По настоянию Н.П. Кулябко в акт было внесено, что 11 января с. г. на ст. Зима все пломбы были целы, поэтому «выемка 13 ящиков из вагона № 566027 могла произойти лишь на ст. Зима или на перегоне между этой станцией и ст. Тыреть».

По установленному порядку пломбы на вагонах регулярно осматривались на каждой остановке. Подобный осмотр внешнего состояния пломб в течение дня производился многократно, поэтому наиболее вероятно, что кража золота произошла в ночь с 11 на 12 января. Поскольку ответственность за охрану золотого эшелона несли чехословацкие части, это породило слухи об их причастности к хищению. Однако, согласно актам, охрану вагона, откуда пропало золото, несли исключительно охранники с русскими фамилиями. Все фамилии их известны: Унжаков, Журавлев, Ушков, Макрушин, Козлов, Поляков и Жуков. Тревогу поднял выстрелом в воздух солдат С. Жуков, обнаруживший при принятии поста отсутствие пломб, которые вместе с директором Госбанка Казарновским русские охранники вскрыли вагон, пересчитали – из 200 ящиков не хватало 13. Стенки и пол вагона были целыми, поэтому комиссия предположила, что хищение было возможным только при участии охраны. Виновными в воровстве в итоге были признаны отдельные члены российской охраны, впоследствии арестованные. Однако расследование хищения так и не было завершено.

Многие уверены, что золото, украденное перед ст. Тыреть в Иркутской области, закопали где-то поблизости от места кражи. Однако, если принять во внимание лютые январские морозы, мерзлую землю и сложность ведения незаметных земляных работ, потребуется много сил и времени, чтобы спрятать 13 ящиков. В стандартном ящике находилось, как правило, монеты на 60 тыс. руб. Каждый слиток представлял почти чистое золото (999,6 пробы) и весил 30 футов. Были ящики с платиной, ценившейся в восемь раз выше золота. Полтонны груза удобнее спрятать в какой-либо из заброшенных соляных шахт, во множестве имеющих в районе ст. Тыреть, а не выкапывать целый карьер в мерзлом грунте. С тех пор минуло почти столетие, и эта заманчивая для кладоискателей история обросла всевозможными противоречивыми свидетельскими показаниями до такой степени, что теперь неизвестно, где на самом деле искать золото, да и лежит ли оно до сих пор спрятанным – большой вопрос.

Еще одна кража произошла 2 декабря 1919 г. на ст. Иркутск (семь вагонов серебра, прибыли в Иркутск раньше золотого эшелона). Сорвав пломбу на вагоне, ящик с серебром (2,5 пуда серебряной монеты) вытащили часовые «доброволец Эдуард Грузит и младший унтер-офицер Красовский. Вора удалось скрыться»⁴³. Но эта кража серебра не обросла такими многочисленными легендами, как хищение золота в Тырети.

НОВЫЙ СЛЕД ПРОПАВШЕГО ЗОЛОТА

В сентябрьском номере еженедельника «АиФ» за 2007 г. была опубликована моя статья «Последний клад адмирала». После ее публикации в редакцию позвонили несколько человек и сообщили любопытные подробности для дальнейших поисков. Свидетели утверждали, что ящики из золотого эшелона тайно перегружались на подводы на блокпосту Половина (Тайтурка) в ночь с 12 на 13 января, накануне момента, когда конвой золотого эшелона был разоружен и охрана поезда полностью перешла к белочехам. Это несколько противоречит официальной версии, согласно которой весь русский конвой был разоружен в Нижнеудинске, и контроль над золотым эшелоном полностью перешел к чехам. Однако в акте от 12 января 1920 г. о выемке 13 ящиков указаны исключительно фамилии русской охраны, а на ст. Половина до недавнего времени находилась интересная мемориальная доска.

В ночь с 12-го на 13-е января 1920 г. на блок-посту Половина золотой эшелон и чехословацкий поезд с вагоном Колчака догнал паровоз с партизанами из Черемхово, где по требованию Политцентра, под давлением партизан чехами были разоружены остатки его личного конвоя. Об этом событии свидетельствует мемориальная доска, которая была установлена к 50-летию СССР на здании вокзала ст. Половина. Доска не сохранилась до наших дней, в годы перестройки в конце 90-х гг. ее сняли со стены здания казаки и увезли в неизвестном направлении. Фотография этой доски есть в краеведческом музее с. Мишелевка. Текст на доске гласит: «13 января 1920 г. черемховские партизаны взяли под наблюдение на ст. Половина под охрану Колчака, его свиту и золотой запас России».

Пос. Тайтурка (ст. Половина) расположен в 100 км северо-западнее областного центра (г. Иркутск) и в 30 км от районного центра (г. Усолье-Сибирское), на берегу р. Белой, левого притока р. Ангары. Для проверки этого рассказа мы специально съездили в Тайтурку и опросили местных жителей. В школьном музее удалось найти журнал, чудом уцелевший во время пожара школы в 1963 г., а в нем – фамилию учителя истории Ивана Даниловича Кривова, с которого и начинается рассказ о тайне Холмушинских пещер, связанных с утраченным царским золотом. В 1952 г. учитель истории И.Д. Кривов повел группу пятиклассников в поход к известковым утесам на левом берегу реки Белой. Один из пятнадцати участников того детского похода откликнулся на публикацию в газете и поведал следующую историю.

В 1952 г. В.В., ко времени своего рассказа 68-летний пенсионер⁴⁴, учился в 6-м классе сельской школы в Тайтурке, которая находится на левом берегу реки Белой рядом с

Станция Половина



Текст на памятной доске гласит: «13 января 1920 г. черемховские партизаны взяли под наблюдение на ст. Половина под охрану Колчака, его свиту и золотой запас России»



Транссибирской магистралью, между ст. Половина и Мальта.

Каждое лето дети совершали походы к местной достопримечательности – Холмушинским пещерам, расположенным в мощных выходах известняковых пород на левом берегу р. Белой⁴⁵. Идти до пещеры по тропинке вдоль берега от посёлка около 1 км. В высоких 80-метровых береговых утесах находится большая Холмушинская пещера с узким входом, через который можно проползти в расщелину и встать в полный рост. Эта пещера двухъярусная, длина ходов – 57 м, высота – 12 м. Вблизи нее в известковых скалах известны еще несколько небольших пещер и ниш. В эти доступные пещеры в настоящее время часто приезжают экскурсанты и дети, однако найти здесь другие подземные полости большего объема, дополнительно к известным, пока не удается. В описании иркутского краеведа Хороших, составленном в конце 30-х гг., говорится: «Наибольшая Холмушинская пещера имеет очень узкий вход, который через три метра выводит в просторный зал с гладкими стенами. На стенах пещеры сохранились старинные надписи на русском и других языках». По мнению руководителя иркутского клуба спелеологов А. Осинцева, осмотренная нами пещера совершенно не похожа на описанную краеведом Хороших – она не имеет просторного зала с гладкими стенами и надписями на них. Значит, где-то рядом должна находиться другая пещера большего объема, вход в которую утрачен и до сих пор не найден.

Вернемся к рассказу о школьном походе 1952 г. Дойдя до места, учитель всех детей отправил осматривать большую Холмушинскую пещеру, а 12-летнего Валентина попросил задержаться и пролезть в узкий лаз, скрытый под известняковыми плитами. Чтобы пролезть внутрь, им пришлось сдвигать плиты. Место это находилось на пути к большой Холмушинской пещере рядом с заброшенной дорогой, проходящей по самому краю наверху утеса. Как вспоминает пенсионер об этом детском походе, сначала ему было трудно проползать сквозь узкий проход, но потом ход стал шире, и вскоре мальчик смог встать и идти в полный рост. Пещера, по его воспоминаниям, была естественной и большой, метров пятнадцать в длину, но самое сильное впечатление оказали на него полуистлевшие скелеты, будто прислоненные

к стене. Скелетов было много. В глубине пещеры мальчик увидел груду деревянных ящиков, напоминавших чемоданы или сундуки, обитые полосками железа, они были поставлены друг на друга, тут же находилось много пыльных и полных холщевых мешков. Детский страх от увиденных скелетов не позволил приблизиться к ящикам, и он стремительно выбрался наружу. «Ну, что видел? – спросил мальчика учитель. – Молчи об увиденном всю жизнь!» Зачем учитель истории тайтурской школы показал именно Валентину эту пещеру, рассказчик объяснить не смог, и почему при этом просил молчать – тоже. И он хранил свою тайну 55 лет, никому из посторонних не рассказывая об этой пещере, а когда решил заговорить, время до неузнаваемости изменило ландшафт места. Исчезли знакомые ему ориентиры в виде большого валуна и одиночной березы рядом с замаскированным лазом, так что несколько попыток найти это место не увенчались успехом, а ухудшающееся здоровье пенсионера не позволяло ему лично принимать участие в поисках входа в пещеру на обрывистом утёсе р. Белой.

Вход в большую Холмушинскую пещеру сохранился до наших дней, а вот узкого лаза в ту пещеру, в которой Валентин побывал в детстве, не было. Правда, в 1969 г. он видел в аэропорту Иркутска своего учителя, и можно было бы поинтересоваться продолжением той давней истории о детском походе в пещеру с мертвецами, но подходить к Кривому и напрямую спрашивать, что стало с теми сундуками, мужчина из осторожности не стал. В конце 80-х гг. В.В. пытался найти пещеру вместе с братом, но тот категорически отсоветовал ему заниматься поиском проклятого золота, которое не принесет счастья. Вскоре брат умер, и поиски пещеры были прекращены.

Так бы этот рассказ и остался достоянием только близких родственников, если бы в 1998 г. В. случайно не встретился с живым свидетелем, рассказ которого пролил свет на тайну истлевших трупов в пещере на р. Белой. Будучи в Монголии в поселке Ханхе, находящемся в 20 км от российской границы, на озере Хубсугул, он встретил состарившегося русского эмигранта, неизвестно как оказавшегося на проживании в этом удаленном от цивилизации монгольском поселке. Разговорились, когда старик услышал, что Валентин родом из Тайтурки, он оживился и слово за слово рассказал ему, что был в его краях в составе воинского конвоя одного из эшелонов Колчака. В ночь с 12 на 13 января 1920 г. их поезд задержали на блокпосту Половина. Стояли сильные сибирские морозы, и все прятались в теплушках вагонов, только

охрана оставалась снаружи. Из рассказа старика: «Ночью я стоял в карауле и видел, как ящики с золотом перегружали из вагона на подводы. Лошадей и подводы конфисковали у купца на конном заводе, находившемся неподалеку. За ночь было совершено две ходки от вагона на берег реки Белой, из всей команды в 28 человек, занятой перевозкой золота, к утру вернулись только два есаула. Возвратившись в вагон эшелона, они сразу начали пить водку. А те солдаты, которые уходили вместе с ними, так больше и не объявлялись, эшелон ушел со станции утром без них...»

От блокпоста Половина до берега реки Белой, где находятся мощные известковые утёсы, в одной из пещер которых Валентин в детстве видел кованые ящики, мешки и истлевшие трупы солдат, 3–4 км пути. За ночь вполне реально совершить по этому маршруту на лошадях с подводами две ходки с грузом и спрятать ящики в одной из больших пещер. Похоже, что о точном местонахождении клада могли знать только два есаула, расстрелявшие солдат в пещере.

Этот сюжет удивительно напоминает рассказ колчаковского офицера В. Богданова. В 1938 году в американской газете «Вашингтон таймс» опубликовали интервью с белогвардейцем Богдановым, который рассказал о спрятанном кладе между Томском и Енисейском в трех километрах от железной дороги. Офицеры из восставшей охраны Богданов и Дранкович глубокой ночью на двух санях при помощи нескольких десятков солдат, погрузив ящики со слитками, прихватив пулемет, поехали от эшелона к лесу и вскоре наткнулись на разрушенную церковь. В ней обнаружили склеп. В нем и схоронили клад. Солдат расстреляли в той же церкви, а на обратном пути Богданов застрелил и своего напарника. Вернувшись к железной дороге, Богданов эшелона не обнаружил.

Самое интересное из этого рассказа то, что вернувшийся из эмиграции в Россию Богданов почему-то свое новое местожительство выбрал не в Томске, а в Иркутске, достаточно далеко от указанных мест, и уже на следующий год пытался бежать из России с золотыми царскими слитками. Вполне возможно, что на самом деле тайник с золотом находился недалеко от Иркутска, поэтому он и вернулся в этот город.

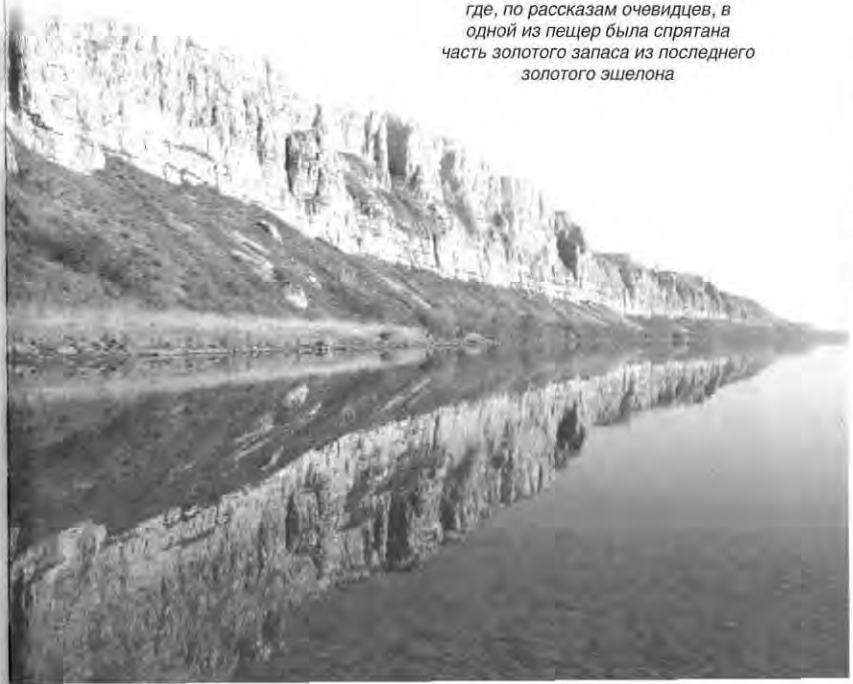
История белогвардейца Богданова известна только из опубликованного рассказа Эрика Левина, и ссылок на архивные документы в ней нет. Тем не менее, эта история интересна: если она правдива, то может быть косвенно связана с хищением в Тырети.

Вячеслав Федорович Богданов, 1895 года рождения, был

убит в 1960 г. при попытке пересечения границы с Турцией на Кавказе, на участке Нахичеванского погранотряда. При его задержании в машине было обнаружено 150 кг золотых слитков с печатями Госбанка Российской империи. В 1959 г., когда советское правительство предоставило амнистию белоэмигрантам, Богданов вернулся в СССР и обосновался в Иркутске. Удивительно точно совпадает указанное им в сенсационном интервью о спрятанном золоте Колчака расстояние от железной дороги – 3 км, правда, указан другой географический район рядом с Томском, где кражи из золотых эшелонов по банковским документам не значатся. На размышления наводит выбор его местожительства – г. Иркутск, а также задержание белых эмигрантов, в первые годы советской власти периодически объявлявшихся в Сибири с целью забрать оставленное золото.

Удалось найти и других живых свидетелей, также побывавших в похожей пещере. На этот раз рассказ о походе школьников с учителем географии Т.Б. Лисовой в конце 80-х гг. прошлого столетия в те же Холмушинские пещеры. Двое пятиклассников проникли в глубокую воронку наверху утеса, выше Большой Холмушинской пещеры, где ниже уступа увидели большое количество белых костей и темный лаз. Испугавшись костей, что в свое время произошло и с Валентином, они не стали проникать дальше внутрь пещеры.

Известковые утёсы на реке Белая, где, по рассказам очевидцев, в одной из пещер была спрятана часть золотого запаса из последнего эшелона





Удастся ли кому-нибудь найти вот такие царские золотые слитки?

Интересно отметить, что полезли они в эту воронку, руководствуясь слухами о саблях, старинном оружии и сокровищах, якобы спрятанных в одной из пещер этого известнякового утеса. Воронка в земле была крутой, так что, спустившись вниз, пятиклассники не смогли самостоятельно выбраться обратно; как рассказывает учительница, подняться на поверхность им помогли другие дети, отправившиеся на их поиски. По рассказу двух мальчиков, на дне воронки под карнизом начинался узкий лаз, но лезть в него было страшно из-за лежавшего рядом большого количества костей. Еще интересней оказался рассказ старого жителя из Холмушина Олега Антоновича Гурина, слышавшего о пещере с золотом, которое воровали с железной дороги. Он рассказал о деде, который в молодости вместе с братом взорвал эту пещеру, пытаясь расширить в нее проход. Взрыв надежно захоронил клад от посторонних глаз. По свидетельству местных жителей, раньше пещера была длиннее, в 1973 г. ход в ней то ли подорвали, то ли произошло обрушение сводов.

То, что не все пещеры этого массива в настоящее время открыты и известны, стало очевидным и нам после осмотра местности. За один день мы обнаружили на утесе пять входов в пещеры, два из них были очень похожи на отверстия, умышленно засыпанные людьми. Камни легко извлекались из забитых ходов, и самое странное – между ними не было мелких фракций из пыли и земли, как будто это не естественно обрушившиеся своды пещеры, а специально сложенные

сюда камни, поэтому и нет между ними земли и песка. Исследование местности и поиск людей, помнящих что-либо об этой истории, были продолжены через неделю. Мы даже ощутили свежее дуновение золотой лихорадки.

Для поиска пещер и расчистки завала на входе предположительно в ту самую пещеру, где мог находиться золотой клад, была привлечена группа опытных спелеологов из иркутского клуба «Арабика». Расчистка заваленного камнями прохода оказалась тяжелым делом и не принесла желаемых результатов. Хотя следов золотого клада найти нам так и не удалось, исследование местности принесло другую не менее значимую для науки сенсацию. В ходе поисков рядом была открыта новая 45-метровая пещера, получившая название пещера Чужого. Такие открытия случаются не часто, в год паспортизируется всего от двух до десяти новых пещер по всей области. В пещере, после двух часов сложного прохождения узкого лаза высотой всего 80 см, в самом конце хода была обнаружена удивительная мумия необычного на вид полуметрового ящероподобного существа с зубастым черепом и костными ошетилившимися шипами на хвосте, длиной больше половины тела, напоминавшего фантастического монстра из фильма «Чужой». Ничего подобного спелеологи, повидавшие ранее много скелетных останков в пещерах, никогда не встречали – на мумии частично сохранились шкура и волосяной покров, отождествить ее с известными видами животных сразу не удалось. «Такого строения животных мы никогда не встречали», – единодушно говорят спелеологи. Фотоснимки странного существа, пересланные по электронной почте палеонтологам, вызвали настоящий переполох в научном сообществе. Последующее исследование мумифицированных останков подтвердило уникальность находки – животное оказалось древним видом водоплавающих, что-то среднее между выдрой и бобрим.

Вновь найденная пещера ведет вглубь известкового массива, где предположительно могут находиться подземные полости большего объема. Будет ли найдена таинственная пещера с сокровищами, в которой были местные жители, или другая – с просторным залом и старинными надписями на стенах, описание которой оставил краевед Хороших, покажет время. Возможно, это произойдет и без участия спелеологов, известковые утесы на р. Белой рядом с селом Холмушина интенсивно разбираются на сырье для производства извести. Рано или поздно засыпанный вход в легендарную пещеру с золотом будет открыт, и кому-то может улыбнуться удача весом в полтонны золота.

О том, что золото перед Иркутском выгружалось из вагонов на подводы, сохранилось много слухов. В рассказах очевидцев указываются подробности и точные места, как часть конвоя вместе с ценным грузом сошла перед самым Иркутском и пошла по льду реки Белой или Китоля в Саяны. Установить точную картину происходившего сейчас уже вряд ли удастся – никаких документов о перегрузке нет, и до сих пор никому не удалось найти следов этого похищенного золота.

О факте разделения золотого запаса в первых числах января 1920 г., после вынужденного отречения Колчака от власти, рассказывают немногочисленные очевидцы этих событий, во многих рассказах есть упоминание о том, что часть золота зачем-то перегружалась из вагонов на лошадей и происходило это совсем недалеко от Иркутска.

Интересно свидетельство Павла Францевича Мержеевского, личного телохранителя Колчака, арестованного вместе с ним. Охрана адмирала не была расстреляна, Мержеевский отсидел 24 года, затем жил на поселении без права выезда в домике на острове Комсомольском в Иркутске, напротив устья Ушаковки и Знаменского собора, где и умер. Его фамилию не упоминают в мемуарах о Колчаке, хотя, по его рассказам, он был правой рукой адмирала. Хорошо знавшие историю его жизни люди вспоминают, что он иногда рассказывал о своей молодости, о времени, когда было много денег, и в частности о событиях начала 1920 г., о том, что часть золота из состава Колчака была перегружена перед Иркутском на лошадей с целью дальнейшей доставки его в Читу и на время спрятана. Мержеевский, по-видимому, знал о местонахождении этого тайника. Косвенно об этом свидетельствуют показания родственников и соседа Василия Помазкина, близкого друга Мержеевского, у которого после смерти обнаружили значительные денежные накопления, на его средства был даже построен дом родственнику на Дальнем Востоке, хотя всю жизнь Помазкин трудился бакенщиком на Ангаре и слыл скупым человеком, такое впечатление, что у него был доступ к золотому тайнику Мержеевского. Умирая, он звал мать, чтобы указать ей место клада. Женщина, которая рассказывала об этом, будучи девочкой, запомнила, как обступившие Помазкина родственники пытали его: «Где золото? Где золото?».

Среди сообщений от разных лиц о том, что часть золотого запаса была снята с эшелона, часто повторяется распространенный среди местного населения слух, что золото было спрятано в Саянах. Не все части каппелевской армии пошли на Иркутск. Большой их отряд проследовал от Тайтушки

через пос. Холмушина по долине реки Белой в надежде пройти через Саяны в Монголию. Их путь на Белой в настоящее время отмечен памятниками жителям деревень, зверски расстрелянным белогвардейцами. Пройти заснеженные перевалы в Саянах каппелевцам из-за глубокого снега и морозов не удалось, и в верховьях реки Малой Белой, у подножия горы с отметкой 1465 м, у озера отряд встал на зимовку. Рядом с охотничьим зимовьем были построены новые зимовья и вырыты землянки. На подводах везли не только раненых, но и большой груз награбленного по дороге добра, говорят, что там было золото. Местные жители рассказывали, что белогвардейцы расстреляли тех людей, которых захватили с подводами в селах, и расстреливали всех, кто появлялся на горе той зимой. В течение последующих пяти лет охотники не ходили в те места из-за боязни встретиться с прятавшимися там белогвардейцами, а когда, наконец, решились посетить склоны горы, обнаружилась ужасающая картина – место лагеря каппелевцев было усыпано костями, валялось много оружия и сабель. Что произошло с ними, неизвестно, но с тех пор гора стала называться из-за множества белых костей Костина, и на нее стали наведываться заезжие кладоискатели в надежде найти что-нибудь из золотого эшелона Колчака. На озере еще долго находили сабли, наганы, винтовки, много другого снаряжения белогвардейского отряда. И конечно, сразу начали искать золото. Не могли они уйти с пустыми руками – так считали местные жители. Однако найти след исчезнувших 13 ящиков с золотом так никому и не удалось.

Уже после написания этого текста вновь объявился живой свидетель, утверждающий, что лично был ребёнком в 1962 г. в пещере на р. Белая, где видел много ружей и сидящие скелеты в пещере. В его рассказе совпадают даты кражи золота 12 января 1920 г. и маршрут движения обоза с золотом (Касьяновка – это рядом с Тайтушкой, Ср. Булай), вот только пещера в его рассказе находится не рядом с известными холмушенскими пещерами, а выше по течению р. Белая.



Пистолет системы Браунинга обр. 1906 г., 6,35 мм, Бельгия. Принадлежал А.В. Колчаку, изъят при его аресте в январе 1920 г. под Иркутском. Хранится в Центральном музее вооружённых сил

ЗОЛОТО В ВАГОНЕ КОЛЧАКА

Чехам, передавших А.В. Колчака эсэро-меньше-вистскому Политцентру, крайне негативно высказываются все историки. Если бы Колчак не принял рокового решения в Нижнеудинске довериться покровительству чехов, а дождался бы подхода армии Каппеля, которая уже 20 января захватила Нижнеудинск, он бы избежал ареста.

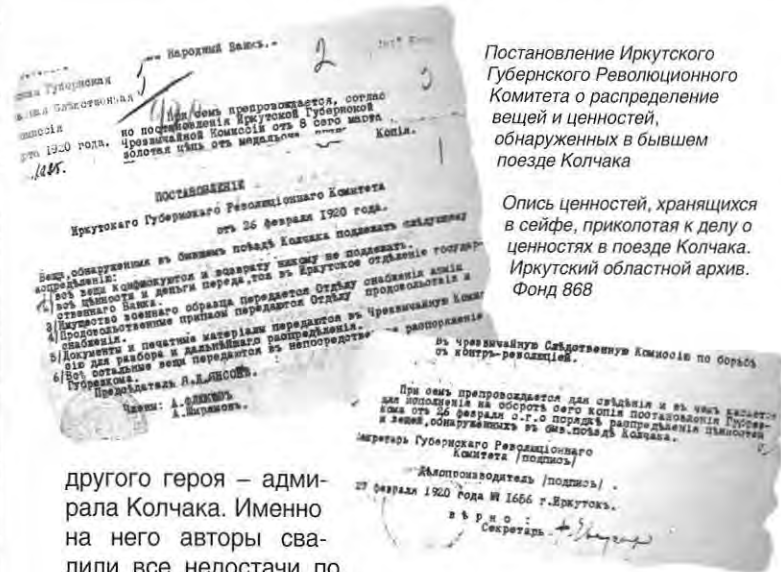
Вот как это трагическое событие описывает М.И. Смирнов: «Помощник коменданта чешского поезда вошел в вагон и заявил, что адмирал выдается Иркутским властям. Адмирал воскликнул: «Значит, союзники меня предают». Как впоследствии выяснилось, выдача адмирала его противникам была заранее предусмотрена соглашением Чешского представителя в Иркутске, доктора Благожа с Политическим Центром».

В здании иркутского вокзала подписывается акт о передаче чехами Политцентру адмирала А.В. Колчака, премьер-министра его правительства В. Н. Пепеляева. С чешской стороны акт передачи подписали политический представитель Чехословацкой республики доктор Благож и начальник эшелона № 52 майор Кадлец, с русской – заместитель командующего войсками Политцентра Нестеров и члены комиссии. А еще несколько дней спустя бывший Верховный правитель предстал перед сформированной Политцентром Чрезвычайной следственной комиссией.

В исторических работах ссылаются на акт изъятых у Колчака вещей при его аресте в Иркутске – по описи в карманах его шинели была лишь горсть монет. Однако в оставленном им в Нижнеудинске личном вагоне, который позже прибыл в Иркутск, было обнаружено огромное количество ценностей (в том числе среди них находились и номерные золотые слитки), для распределения которых иркутский Губревком издал специальное постановление.

В книге В. Сироткина «Золото Колчака», например, написано: «В книжке А.П. Кладта и В.А. Кондратьева «Быль о золотом эшелоне» (1962 г.) имя героя было названо правильно – чекист А.А. Косухин. Неправильно была оценена роль

Панорама Иркутска, конец XIX в.



Постановление Иркутского
Губернского Революционного
Комитета о распределение
вещей и ценностей,
обнаруженных в бывшем
поезде Колчака

Опись ценностей, хранящихся
в сейфе, приколотая к делу о
ценностях в поезде Колчака.
Иркутский областной архив.
Фонд 868

другого героя – адми-
рала Колчака. Именно
на него авторы сва-
лили все недостатки по
«казанскому кладу». Якобы даже в его личном
вагоне при аресте представителями Политцентра в Иркутске
были обнаружены «шесть пудов серебра, семь миллионов
бумажных денег и целый мешок разных золотых и брилли-
антовых вещей – его и «его любовницы княгини Тимиревой».
Все здесь ложь. Никаких драгоценностей и серебра с день-
гами при адмирале не было – об этом свидетельствует сте-
нографический отчет о сдаче Колчака и его премьера Пепе-
ляева в Иркутске».

Из книги И.Ф. Плотникова: «До сего времени бытует
версия о будто бы хранимых А.В. Колчаком в своём вагоне
огромных ценностях – части российского золота. Писалось
и о шести пудах серебра, семи миллионах денег и «целом
мешке» разных золотых и бриллиантовых вещей. Решитель-
но ничего похожего в официальных документах об аресте
адмирала, изъятии в вагоне, его купе имущества не имеет-
ся. (Далее – ссылка на стенографический отчёт с перечнем
имущества, оставшегося при аресте А.В. Колчака в ваго-
не)... Комментарии излишни»⁴⁶.

При аресте лично у Колчака в самом деле оказывается
мало ценных вещей, причём странно, но в описи его личных
вещей числится английский флаг. В акте «Перечень имуще-
ства А.В. Колчака и А.В. Тимиревой, оставшегося при аресте
в вагоне», указаны лишь 27 серебряных монет и 21 медная
монета, можно прийти к выводу, что у Колчака никаких боль-
ших ценностей не имелось и личных накоплений не было. По

Детальное описание	Количество	Примечания
Золотой слиток 100 г	1	5 9/10
Золотой слиток 50 г	1	
Золотой слиток 25 г	1	
Золотой слиток 10 г	1	
Золотой слиток 5 г	1	
Золотой слиток 2 г	1	
Золотой слиток 1 г	1	
Золотой слиток 0,5 г	1	
Золотой слиток 0,2 г	1	
Золотой слиток 0,1 г	1	

Золотой слиток 100 г	1
Золотой слиток 50 г	1
Золотой слиток 25 г	1
Золотой слиток 10 г	1
Золотой слиток 5 г	1
Золотой слиток 2 г	1
Золотой слиток 1 г	1
Золотой слиток 0,5 г	1
Золотой слиток 0,2 г	1
Золотой слиток 0,1 г	1

Золотой слиток 100 г	1
Золотой слиток 50 г	1
Золотой слиток 25 г	1
Золотой слиток 10 г	1
Золотой слиток 5 г	1
Золотой слиток 2 г	1
Золотой слиток 1 г	1
Золотой слиток 0,5 г	1
Золотой слиток 0,2 г	1
Золотой слиток 0,1 г	1

И. Удальцов

Заметьте А. Арцишевского

Иркутская губерния
19/6 1920.

Опись ценностей, хранящихся в сейфе, приколотая к делу о ценностях в поезде Колчака. Иркутский областной архив. Фонд 868

руе указывают на большое количество золота и драгоценностей, найденных в личном купе и вагоне адмирала.

В вагоне Колчака, хотя об этом нигде в биографической литературе не упоминается, были золотые слитки и

описи числятся имущества — одна шинель, английский флаг, портсигар и немного мелочи, у Тимиревой изъято денег — 35 тыс. руб., на руках осталось приблизительно восемь тыс. руб., однако этот акт состав-

лен при аресте Колчака в вагоне чехословацкого поезда, куда он пересел из своего личного вагона литерного поезда «А» в Нижнеудинске.

В его личном вагоне, прибывшем позже в Иркутск вместе с золотым эшеленом, только золотых слитков, изъятых и зафиксированных документально, — 17 штук. Кому принадлежат эти слитки непонятно,

в деле не указан их владелец. Возникает вопрос, кто из историков прав: те, которые ссылаются на акт изъятия вещей при его аресте, когда при нём в карманах шинели нет никаких драгоценностей и денег, или те историки, кото-

значительная сумма серебра, у сопровождавших его лиц обнаружено 7 номерных золотых слитков Государственного банка России, 5 самородков золота, узелок рассыпного золота. Иркутский Губревком издал даже специальное постановление о порядке распределения ценностей и вещей, обнаруженных в бывшем поезде Колчака. В акте изъятия указаны фамилии, вероятно, из числа сопровождавших его лиц, оставшихся с адмиралом, граждан Зимина и С.П. Еромолаева — чиновника по особым поручениям министерства финансов. По постановлению Иркутского Губернского Революционного Комитета от 26 февраля 1920 г. все ценности и деньги, обнаруженные в бывшем поезде Колчака были переданы в Иркутское отделение государственного Банка. Таких ценностей оказалось немало. Только в оставленном купе вагона Колчака (в Нижнеудинске адмирал пересел из своего вагона в вагон II класса, прицепленный к чехословацкому составу, поэтому при аресте при нём не оказалось никаких ценностей и денег), по описи в сейфе хранилось 35 золотых военных орденов, 29 медалей, 10 золотых колец, 5 золотых слитков без ставок, 5 массивных золотых слитков с камнями, 2 маленьких золотых слитка, цепь золотая с двумя камушками, 4 золотых запонки, 4 золотых броши, 2 пары золотых запонок, золотая оправа от пенсне и т. д.⁴⁷

В иркутской газете «Власть труда» 27 января 1920 г. было опубликовано сообщение с заголовком «Колчаковские драгоценности»: «В вагоне Колчака обнаружено много орденов, золотых вещей и ценного оружия, мешок с драгоценностями и драгоценная шашка — подарок Японии Колчаку».

Заметка о колчаковских драгоценностях в газете «Власть труда», январь 1920 г.

Къ суду надъ Колчакомъ.

Чрезвычайная Следственная Комиссия Ревкома приступила къ разбору матерiаловъ, касающихся дѣятельности Колчака и Пепеляева, для преданiя ихъ суду.

Колчаковскiя драгоценности

Въ вагонѣ Колчака обнаружено много орденовъ, золотыхъ вещей и цѣннаго оружiя, среди котораго драгоценная шашка — подарокъ Японiи Колчаку.

Продвиженiе капеллецевъ.

По послѣднимъ свѣдѣнiямъ колонна генерала Каппеля побѣдила въ Нижнеудинскѣ своихъ больныхъ и раненыхъ и свой штабъ. Ея авангардъ состоящей главнымъ образомъ изъ казаковъ, продвигается къ Тулуну. Это продвиженiе колонны, численность которой опредѣляютъ отъ 5 до 20 тысячъ, заставило рабочихъ тулуновскихъ угольныхъ копей обратиться къ чехосл. командованiю съ просьбой объ охранѣ, которая имъ обещана. (Чех.-слов. Дн.)

О «выемке 20 ящиков с монетой в Нижнеудинске» пишут историки А. Кладт и В. Кондратьев: «В вагоны с золотом были перенесены 20 ящиков с монетой, которые хранились в вагоне Верховного правителя, причем это было далеко не все золото, которое хранил у себя А.В. Колчак». При аресте А.В. Колчака из его купе было изъято 6 пудов серебра, 7 млн рублей ассигнациями и мешок золотых и бриллиантовых вещей⁴⁸.

На допросах Колчака ничего не спросили про золото. Пишут, что его жена с сыном в Париже в это время перебивалась на выручку от заложенного семейного серебра, в то время как в вагоне Колчака находилось большое количество драгоценностей. Документы из иркутского архива подтверждают этот факт.

До сих пор в среде иркутских коллекционеров циркулируют слухи о переплавке золотой фляжки с запаянной крышкой, в которой оказалась солёная вода – подарка черноморских матросов и офицеров своему командующему. Всплывают именные браунинги с надписью А.В., шашки и самовары, якобы принадлежащие Верховному правителю.

Сравнение размеров старого двухосного (10 т) и нового четырехосного вагона, грузоподъёмностью 50 т



ПЕРЕДАЧА ЗОЛОТА ОТ ЧЕХОВ БОЛЬШЕВИКАМ

От Ленина поступило распоряжение любой ценой забрать золотой запас России у чехов. Военно-революционный комитет разослал приказ: «Ни в коем случае не допускать движение по линии Забайкальской железной дороги на восток от Иркутска поезда с золотым запасом России, кто бы его не сопровождал. Портить путь, взрывать мосты, тоннели. Уничтожать средства передвижения, открытым боем вырывать эти ценности из рук шайки грабителей, кто бы они не были».

15 января прибывший следом за Колчаком на станцию Иннокентьевская золотой эшелон загнали в тупик, отцепили паровоз и отогнали его в депо. Для полной уверенности, что эшелон не угонят, впереди и сзади поезда разобрали рельсы и вытащили подшпикники из колес вагонов. Тупик опутали колючей проволокой, рядом с чешской охраной возле эшелона сразу встали дружинники Черемхово, Иннокентьевской и Иркутска. На наружном периметре у входов со станции были выставлены надёжные заслоны из партизан и рабочих. Полтора месяца, до начала марта золотой эшелон простоял на станции под усиленной круглосуточной охраной. Охрану эшелона несли совместно с другими частями чешские легионеры, румыны, югославы, красноармейцы, иркутские партизаны, чекисты РВК и караул Политсовета. Даже Япония предъявила претензию, чтобы к русскому золотому запасу был приставлен японский караул. Золотой эшелон простоял под усиленной чехо-русской охраной в Иркутске с опломбированными вагонами, которые не вскрывались до начала марта 1920 г., вплоть до ухода последнего чехословацкого эшелона с солдатами.

23 января 1920 года состоялась формальная передача власти от Политического центра Военно-Революционному Комитету. В акте о передаче власти был записан пункт: «Принимая на себя всю полноту власти, Военно-Революционный Комитет и избравшие его организации гарантируют: беспрепятственный пропуск чехословацких войск на восток с оружием в руках, при условии полного невмешательства в русские дела и передачи Военно-Революционному Комитету золотого запаса, находящегося ныне под охраной чехо-войск».

Взяв власть в свои руки, Ревком принял дополнительные меры по усилению охраны эшелона с золотом. По распоряжению ВРК охрана эшелона была усилена за счёт лучших

партизан, отличившихся в боях с колчаковцами. Был назначен специальный комиссар по охране золотого запаса большевик Багаев. Охрану поезда приняла 5-я рота 10-го партизанского полка во главе с бывшим партизаном Царегородцевым. Рядом с вагонами золотого эшелона было выставлено два бронепоезда.

17 февраля в Москву на имя Председателя СНК РСФСР В.И. Ленина Сибревком отправил телеграмму: «Сообщаем о нахождении в нашем распоряжении ценностей, захваченных от павшей власти. На вокзале в Иркутске находится в вагонах под смешанной охраной – нашей и чехов – запас золота по оценке пять рублей пятьдесят копеек золотник в слитках на 13 млн 5 тыс. 359 рублей 45 копеек, в монете на 396 млн 62 тыс. 743 рубля 78 копеек. Всего на 409 068 103 руб. 23 коп.»

В Иркутских летописях сообщается, что был составлен акт о приемке большевиками золотого эшелона и отдельный акт о приемке 7 вагонов с серебром и платиной, прибывших в Иркутск с другим составом (золотой запас находился в 28 вагонах, содержащих 5143 ящика и 1678 мешков с золотом и другими драгоценностями номинальной стоимостью в 409 625 870 руб. 86 коп.). Количество принятых большевиками ящиков золота меньше, чем было передано чехам по акту от 4 января в Нижнеудинске. Расхождение составляло 13 ящиков, украденных на перегоне перед ст. Тыреть. Согласно подписанным актам количество золота и ценностей, за исключением этих 13 похищенных ящиков, совпадало с погруженным в Омске, с учетом дополнительно принятых в золотой эшелон 2 ящиков с золотом в Новониколаевске.

27–29 февраля 1920 г. смешанная комиссия с участием чехословацкого руководства и представителей ревкома приступила к официальной процедуре сдачи-приемки золота, в ходе которой золото скрупулезно пересчитывалось, производилась переупаковка золотого запаса в новые прочные ящики, сделанные по специальному заказу, и мешки и погрузка их в более объемные американские вагоны. Весь груз из 28 пульмановских вагонов был перегружен в 13 американских. Всего получилось «199 ящиков со слитками весом 619 пудов 29 фунтов 68 доли, 6616 ящиков с монетой разной чеканки. Всего 20 823 пуда»⁴⁹. Также иркутские большевики провели учёт драгоценностей в местном отделении банка – 295 пудов золота и около 4 тыс. пудов серебра.

Из Омска золото перевозилось в двухосных пульмановских вагонах грузоподъемностью 16 т, возвращалось золото из Иркутска в более вместительных новых американских вагонах большей грузоподъемности – 30 т, поэтому их

количество сократилось с 28 до 13. В нарицательной стоимости и весовом эквиваленте количество золота не уменьшилось. Никакие вагоны с золотом не пропадали.

Трудно понять логику авторов публикующих ошибочные сведения, подобные этой цитате: «Хотя Иркутск устоял, но с золотым эшеломом что-то случилось. Это уже были не 27 или 17 вагонов, а только 13. Таким образом, при дележе белочехи сумели произвести замену монет на золотые слитки, более удобные для транспортировки. Подсчитано, что они увезли в 14 вагонах, 11,5 тыс. пудов золота на общую сумму 242 миллиона рублей»⁵⁰. Кем посчитано, и как быть с фактом перегрузки, при которой всё золото тщательно пересчитывалось, и потерь не было обнаружено?

«Протокол о подведении итогов работы комиссии по перегрузке золотого запаса на станции Иркутск в период 27–29 февраля 1920 г.» хранится в Военно-историческом архиве Чешской республики. Этот исторический документ свидетельствует, что чехи не присваивали золота, полностью передав его в руки большевиков в обмен на гарантии беспрепятственной эвакуации корпуса из России.

Из справки «Железнодорожные вагоны в России»: «К началу 1875 года на российских магистралях было до 50 типов различных двухосных крытых товарных вагонов и около 35 типов угольных полувагонов и платформ. Установление МПС в 1875 году кузовов нормального размера диктовалось военными соображениями. Был выработан общий тип товарных крытых вагонов с воинским оборудованием на случай массовой перевозки войск. Вообще крытый вагон продолжал оставаться на дорогах численно преобладающим, универсальным. В 1882 г. МПС обязало железные дороги путем переделки рессор довести подъемную силу всех товарных вагонов до 10 тонн.

Приказ Иркутского Военно-Революционного Комитета от 5 февраля 1920 г.

№ 13.

Официальный отдел.

П Р И К А З

Иркутского Военно-Революционного Комитета 6 февраля 1920 г.

Ни в коем случае не допускать движение по линии Заб. ж. д. на восток от Иркутска поезда с золотым запасом России, кто бы его ни сопровождал. Портить путь, взрывать мосты, тоннели, уничтожать средства передвижения, открытым боем вырвать эти ценности из рук шайки грабителей, кто бы они ни были.

Председатель Военно-Революционного Комитета *Ширлов.*

Управляющий делами *Оборин.*

Иркутск — Irkoutsk.
Вокзал — La gare.



Железнодорожный вокзал, Иркутск. Почтовая открытка

К началу Русско-японской войны представилась возможность увеличить грузоподъемность вагона до 15 тонн без всяких переделок. Третье и последнее повышение подъемной силы двухосных крытых вагонов и платформ было сделано в 1911 г. до максимально возможного предела – 1000 пудов, или 16,5 тонн

Введение более мощных паровозов привело к удлинению товарных поездов до 50–60 вагонов. Поступление в 1915 году в Россию большегрузных канадских и американских вагонов окончательно доказало, что время прежних вагонов уже прошло и наступил момент их замены более совершенным типом большегрузного вагона, что позже и произошло».

В 1925 г. министр иностранных дел Чехословацкой Республики доктор Эдвард Бенеш опубликовал воспоминания: «В передаче также принимали участие представители местного населения. Было удостоверено, что пломбы, установленные российскими органами в Омске, не вскрывались. Потом была произведена проверка двух выбранных наугад вагонов, где было установлено, что число ящиков и мешков с золотом в них соответствует количеству, установленному при проверке в Омске. После этого по решению высшего комиссариата эшелон был передан под охрану союзнических частей трех стран, там находящихся». До 4 марта, т. е. того дня, когда последний чешский эшелон покинул Иркутск, чехи не снимали охрану с золотого состава, пока не передали состав под охрану русских частей, а именно 7-й роты иркутского полка охраны.

В ночь с 1 на 2 марта Иркутск покинули последние чешские эшелоны, 2 сентября 1920 г. последние чехословаки покинули Владивосток.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ЗОЛОТОГО ЗАПАСА В КАЗАНЬ

Удивительно, что даже возвращение золотого достояния республики из Иркутска в Казань, о чём имеются все архивные документы, часто сопровождается вымыслами о подмене золотых слитков в пути кирпичами, и якобы «ещё 35 миллионов рублей из золотого запаса пропало уже после передачи его большевикам, при перевозке из Иркутска в Казань»⁵¹. Откуда авторы этих публикаций черпают столь фантастические предположения – загадка, ссылок на первоисточники подобных слухов обычно нет, но неверные сведения перепечатываются и уже попали в популярную интернетовскую Википедию. В действительности всё золото из Иркутска в Казань возвращено в полном объёме и без потерь в пути, о чём имеются подтверждающие это банковские документы, а чекисты, сопровождавшие груз государственного значения награждены правительственными наградами, руководитель – чекист А.А. Косухин удостоен личного приёма у Ленина. Разве бы им вручили награды, если бы пропало 35 млн золота?

22 марта 1920 года в 16 часов под охраной 3-го батальона 262 Красноуфимского строевого полка (командир Н. Паначев) поезд особого назначения № 10950 из нескольких составов вышел из Иркутска. Эшелон сопровождал представитель финансовых органов Н. Казаноский. Российские историки В. Кладт и В.А. Кондратьев по архивным документам восстановили события тех дней: «Первым шел эшелон, состоявший из тринадцати тяжелогрузных (американских) вагонов с ценностями, двух вагонов с караулом (147 человек)



Центр г. Иркутска. Тихвинская площадь. Фото Гофмана



Сгоревшее здание Иркутского государственного банка. Фото Гетке.
Из коллекции Р. Берестенёва

и одного хозяйственного вагона – с кухней и продуктами. В одном перегоне за ним шел второй состав, состоявший из семи вагонов охраны, а также штабного (спального), санитарного и хозяйственного вагонов. Движение ночью ограничивалось скоростью не более десяти верст в час. Банковские работники три раза в сутки, невзирая на морозы и непогоду, проверяли исправность пломб и печатей на вагонах с ценным грузом, вместе с бойцами охраны переправляли вручную вагоны по одному через мост на реке Ия и переправы по льду на реках Бирюса и Уда. В Самаре 29 апреля золотой эшелон задержался на несколько часов – производилась перекатка паровозом каждого вагона через железнодорожный мост на реке Самаре. Он был восстановлен после его подрыва отступавшими белочехами.

Акт, ст. Ачинск, апреля 12 дня 1920 г.

Мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что согласно приказа Реввоенсовета 5 Армии, полученного телеграммой от 12 апреля сего года за № 43/б на имя Комбата 3/262 стрелкового Красного уфимского полка тов. Панчева и копия командиру полка 1-й Интернациональной дивизии тов. Варга о передаче Командиром 3 батальона 262 полка Командиру полка 1-й Интердивизии охраны поезда с золотым запасом Российского С.Ф.С. Республик, произвели передачу охраны эшелона, состоящего из 13 (тринадцати) американских гружённых золотом вагонов за нижеследующими №№ 933546, 933113, 933578, 936787, 937357, 940682, 937390, 934716, 938043, 935499, 933887, 939863, 934737 с каждой стороны, запёртыми с наружно висящими дверными

замками и опломбированными двумя пломбами с оттисками отдела Кредитных Банков Госбанка и Государственного Контроля.

Означенная передача состоялась сего числа в 4 часа дня московского времени, при смене караулов 3 батальона 262 полка, караульной частью Интерполка, после чего состоялся осмотр вышеуказанных вагонов с внешней стороны, а именно: стен, полов, и крыш, пломб и висящих дверных замков, причём всё оказалось в должном порядке.

Настоящий акт составлен в пяти экземплярах».

7 мая 1920 года в кладовые Казанского отделения Народного банка РСФСР были сданы ящики с ценностями на сумму около 410 миллионов рублей. Советскому государству была возвращена значительная часть золотого запаса Российской империи.

О выгрузке золота по всей форме был составлен акт. В нем говорилось:

«Разгрузка вагонов на станции Казань и приемка ящиков с золотым запасом началась утром 4 мая 1920 года. При наружном осмотре каждого вагона с золотым запасом все имевшиеся на вагонах пломбы, замки и затворы, а равно стенки, крыши и дно вагонов оказались в полной исправности... Количество ящиков с золотом, как во всех вагонах, так и в каждом в отдельности, оказалось в полном соответствии...»

Н.С. Казановский подготовил отчет Наркомфину по финансовой линии. В начале июня чекиста А. Косухина вызвали в Москву. Его принял В.И. Ленин. Председатель



Дело Колчака из особого отдела ВЧК, в котором находятся все документы о золотом эшелоне, изъятые из архива в Иркутске



Отъезд чехословацкого 6-го полка со ст. Исиль-Куль для второго наступления на Марьяновку в поезде с броневыми вагонами, июнь 1918 г.

арестовали чешских убийц, чехи обиделись на большевиков и устроили перевороты во всех городах Сибири), а катализатором – известная «телеграмма Троцкого» от 24 мая 1918 г. с приказом наркома всем военным комиссарам по железнодорожной линии Пенза–Омск о разоружении корпуса: «Каждый чехословак, который будет найден вооруженным на железнодорожной линии, должен быть расстрелян на месте». Это было началом вооруженного конфликта с красными. По приказу Троцкого произошли внезапные нападения большевиков на чехословацкие поезда в Марьяновке, Златоусте, Красноярске и Иркутске, причём в Иркутске большевики напали на обезоруженных ещё в Красноярске чехов и при нападении убили 15 легионеров. По одной из версий побудительным мотивом Троцкого для отправки провокационной телеграммы о немедленном и полном разоружении чехов было требование Германии, которая, ссылаясь на Брест-Литовский договор, требовала разоружения чехов, по другой – наличие у Троцкого информации о готовящемся мятеже Чехословацкого корпуса. Об изменении в политике руководства чехословацкого корпуса в «русском вопросе» свидетельствует меморандум Т.Г. Масарика, направленный западным союзникам из Токио 11 апреля 1918 г. В нём содержался призыв ориентироваться чешским войскам в России на «третью силу между белыми и красными».

Проходивший в мае съезд делегатов чешских частей отказался от сдачи оружия и принял решение о вооружённом мятеже. Циркулярные телеграммы были разосланы всем чехословацким частям, которые одновременно, начали захват городов и станций. 27 мая красный гарнизон Челябинска

был разоружен чехами под начальством полк. Войцеховского (около 8 тыс. чел.), накануне 25 мая ими был взят Новониколаевск во главе с капитаном Гайда (около 4 тыс. бойцов), 29-го – Пенза под начальством поручика Чечека, который командовал хвостовыми эшелонами (около 5 тыс. чел.), Самара, Оренбург и Уфа. 31-го – Петропаловск и Томск. 7 июня – Омск. К 6 июня, за десять дней мятежа, вся сибирская магистраль от Иркутска до Пензы была захвачена чехами. Следует отметить, что в момент выступления чехов, социально-политическая обстановка в Сибири не была накалена антибольшевистскими выступлениями. Общая численность разрозненных групп белых подпольщиков на всей территории Сибири оценивается в работах историков от силы в 6–7 тыс. человек и без поддержки хорошо организованных и обученных военных частей Чехословацкого корпуса выступление белых было обречено на провал. Уничтожение советской власти в городах с помощью чешских штыков, произведённое практически одновременно на обширной территории Сибири стало детонатором начала кровопролитной гражданской войны и обеспечило успешное начало полномасштабной интервенции на Дальнем Востоке и в Сибири. В планах держав Антанты Чехословацкому корпусу отводилась роль боевого авангарда для подготовки их вторжения в Россию и свою задачу они успешно выполнили.

Документы свидетельствуют о существовании планов союзного командования по использованию чехословацких войск в своих целях. В телеграмме госсекретаря США Лансинга президенту Вильсону, отправленной после начала чехословацкого мятежа в Сибири, 23 июня 1918 г. говорится: «... проблема с чехо-словацкими войсками в Западной Сибири... создает новую ситуацию, требующую тщательного изучения. ...В данный момент ясно, что их стремлению достигнуть Владивостока мешают большевики, что они... сражаются против отрядов Красной Гвардии вдоль линии Транссибирской железной дороги. ..Нельзя ли сделать этот отряд умелых и лояльных войск ядром для военной оккупации Сибирской железной дороги?».

Бывший красный бронепоезд «Ленин», захваченный чехословаками 22 июля 1918 г. у Симбирска и переименованный в «Орлик», 1919 г.





Руководители Чехословацкого корпуса генерал Я. Сыровы и генерал С. Чечек

16 августа 1918 г. 7 тыс. американских войск высадились во Владивостоке под предлогом «обеспечения безопасного выезда белочехов из России». К этому моменту, чехи куда уже выезжать не спешили, и их «долгая дорога домой» растянулась на два года. По приказу французского командования Чехословацкий корпус остался в Сибири, которому после захвата дороги поручили охранять её за американо-французские деньги в интересах интервентов. В приказе французского генерал М. Жанена говорится об охране Сибирской магистрали в десятиверстной зоне по обе стороны полотна дороги.

В опубликованном интервью высокого комиссара Франции графа де-Мартеля говорится: «Мы тратим ежемесячно в Сибири 59 млн франков для поддержки чешских войск, которые охраняют железную дорогу»⁵³. Позже в своём меморандуме от 13 ноября 1919 г. (от этой даты правильнее вести отсчёт их дороги домой) перед своим стремительным бегством от Красной армии (из «страны, которая была поручена нашей охране») чехи откровенно пишут, что их «войско согласно было охранять магистраль и пути сообщений в определённом ему районе и задачу эту исполнило вполне добросовестно». Чехословацкий корпус после своего мятежа 25 мая 1918 г. до падения Омска 14 ноября 1919 г. нес охрану Транссибирской магистрали (первый паром с чехами отплыл из Владивостока только в декабре 1920 г.), участвовал в карательных операциях и с оружием в руках вмешивался в политические процессы России, чехи захватывали города, свержали действующую власть и обеспечили установление антибольшевистской государственности на востоке России. Жестокие бои произошли между красными и чехами в районе

Нижнеудинска. В сражении участвовало более 1000 бойцов с каждой стороны. Как при таких масштабах сражений, оценивать их дорогу домой? В конце своего пребывания в России, Чешское командование, ради гарантий своей безопасности, совершило второе предательство, уже по отношению к колчаковскому режиму, и выступило против него на стороне антиколчаковских сил.

24 декабря 1919 г. в Иркутске чехи поддержали эсеровский антиколчаковский мятеж, воспрепятствовав его подавлению иркутским гарнизоном генерал-майора Е.Г. Сычева. Эсеровский мятеж в Иркутске поставил в тяжёлое положение отступающую Сибирскую армию и предрешил судьбу Верховного правителя Колчака и золотого запаса.

8 января 1920 г. чехи направили свой бронепоезд «Орлик» навстречу наступающим на Иркутск частям (около 1000 человек) атамана Семёнова и после боя захватили дивизион бронепоездов: «Беспощадный», «Мститель», «Истребитель» вместе с командующим генерал-майором Л.Н. Скипетровым. 7 февраля 5-тысячный чешский контингент в ультимативной форме воспрепятствовал наступлению армии Войцеховского на Иркутск, эти вмешательства, безусловно, повлияли на расклад сил противоборствующих русских сторон в Гражданской войне на востоке России.

Лучше и нагляднее всяких архивных документов о происходящих событиях того времени свидетельствуют сохранившиеся документальные фотографии. На них видно, как чехи в 1918 г. сражаются против большевиков, а в конце 1919 г. отказывают в военной поддержке колчаковской армии и в январе–феврале 1920 г. в Иркутске с оружием в руках выступают против колчаковского правительства. Чехи куда не едут, они воют против русских в интересах «третьей силы» – себя и иностранных интервентов. Чехи запретили русским появляться на станциях вооружёнными – и белым, и красным. По оценке американских историков: «Чехословаки захватили большую часть Сибирской магистрали между

Главнокомандующий союзных войск в Сибири, генерал французской армии М. Жанен вручает награды чехословацким бойцам на смотре в Иркутске, Красные казармы, 1919 г.



озером Байкал и Омском и управляли этим как своей собственностью. Из-за их преимущества в оружии они грабили оставленные российские запасы, никакая армия не была достаточно сильной, чтобы выдавить их».

22 июня 1918 года 15 тысяч вооруженных чешских бойцов свергли советскую власть во Владивостоке. Председателя исполнительного комитета Владивостокского совета К.А. Суханова и других представителей большевистской власти чехи расстреляли вместе с 44-мя рабочими-бойцами береговой охраны, которые защищали здание исполкома.

16 августа 1918 г. на озере Байкал чехи напали на красногвардейскую Байкальскую флотилию и с помощью своей артиллерии, установленной на баржи, расстреливают гордость сибиряков – паром-ледокол «Байкал». Главные бои гражданской войны в Сибири происходят между русскими красногвардейцами и исключительно чешскими частями.

В 1919 году они проводят регулярные карательные операции против партизан: плывут на лодках, переходят на лошадях по бродам таёжные реки, эти боевые действия никак не назовёшь – дорогой домой. Все эти события происходят далеко в стороне от Сибирской магистрали и их вагонов, в которых они обязались, без вмешательства во внутреннюю жизнь России, без задержек выехать из страны. На архивных фотографиях видны большие производственные чешские цеха, для организации которых требуется оседлая жизнь и продолжительное время. На многочисленных фотографиях 1919 г. запечатлены военные парады Чехословацкого корпуса, входящего с оружием в захваченные ими сибирские города.

Чехословацкий полк марширует по набережной р. Ангара в Иркутске, 1918 г.



Чехословацкие пулеметчики готовятся к бою, 1918 г. ГА РФ

Совсем не случайно в памяти людей надолго сохранился образ «злых чехов», а от их памятников вскоре после их ухода не осталось никаких следов. Ниже, текст народной песни алтайских партизан (1919 г):

*«Отец мой был природный пахарь,
А я работал вместе с ним.
На нас напали злые чехи,
Село родное подожгли.
Отца убили в первой схватке,
А мать живьем в костре сожгли.»*

В итоге, чехи, снабжённые американским оружием, пушками и самолётами, стали полновластными, хорошо экипированными и вооружёнными, хозяевами русской дороги, а русская армия в декабре 1919 г. даже не смогла ей воспользоваться для своего отступления. Семь литерных поездов Колчака вместе с золотым эшеленом оказались заложниками у чехов, полностью контролировавших все железнодорожные перевозки.

5 января 1920 г. в Нижнеудинске охрана золотого эшелона перешла к чехам, и хотя по документам всё золото было ими честно передано позже большевикам в Иркутске, сразу же появились слухи о том, что половина золотого запаса была оставлена чехам в награду за выдачу Колчака или была ими похищена и вывезена из России. На украденном золоте был якобы основан «Легиобанк» в Чехии. Этот миф достаточно распространён, несмотря на наличие документов, полностью опровергающих эти утверждения. И без присвоения золота



Производственные цеха в Сибири, организованные чехами

чешские легионеры вывезли русских ценностей, сырья и товаров на значительно большую сумму, чем стоимость колчаковского золота, достаточную для открытия банка.

7 февраля 1920 г. на ст. Куйтун был подписан договор между большевиками и чехами. Была достигнута договоренность, что за передачу поезда с золотом легионеры получают возможность свободного передвижения до Владивостока и не будут подвергаться военной угрозе со стороны советской власти. В договоре 19 пунктов, в 6-м пункте говорилось: «Золотой запас, принадлежащий РСФСР, ни в коем случае не вывозится на восток, остается в Иркутске, охраняется смешанными караулами чехословацких и русских войск и передается Иркутскому исполкому при уходе последнего чешского эшелона из Иркутска»⁵⁴. По условиям временного соглашения между чехами и командованием 5-ой Армии, чехи обещали придерживаться нейтралитета при переброске их на Дальний Восток.

Сохранилось письмо, посланное министром иностранных дел Чехословацкой Республики доктором Эдвардом Бенешем 13 февраля 1920 г., т. е. уже после подписания договора между легионерами и советской стороной: «Союзники при- ветствовали бы спасение эшелона с российским золотым запасом. Если это еще в вашей власти, попытайтесь вывезти его в безопасное место, например, в Чехию».

Контр-адмирал М.И. Смирнов в воспоминаниях, опубликованных в Париже в 1930 г., вспоминает: «Золотой запас перешел под охрану чехо-словацких войск на станции Нижнеудинск. По соглашению чехо-словаков с большевиками, последние гарантировали чехам беспрепятственный выезд из Сибири, если чехи передадут им золотой запас.

По опубликованным большевиками сведениям, они получили из золотого запаса, следовавшего с адмиралом Колчаком, приблизительно на десять процентов меньше, чем было вывезено из Омска. Эта версия была широко распространена в белоэмигрантских воспоминаниях, трудно было поверить, что чехи ничего не прихватили с собой».

Вот именно такие слухи, часто повторяющиеся в белоэмигрантских мемуарах («трудно поверить, что чехи ничего не прихватили с собой»), и являются основой мифа. Возник он, правда, совсем не на пустом месте.

«Чехи, — как писал впоследствии Нокс, — не видели смысла в том, чтобы оставить Сибирь с пустыми руками. У них были вместительные вагоны и исправные локомотивы, о которых они хорошо заботились». По разным данным чехи «вывезли из России от 600 до 2 тыс. вагонов всякого барахла — золота, картин, церковной утвари, меди, мебели, колясок-экипажей, икон, моторных лодок и т. п.»⁵⁵.

Руководство легионеров учредило специальный орган тыловых войск — технический отдел (TECHOD). Это был коммерческий орган, который владел и управлял сибирскими шахтами, торговал сырьем, скупал в больших количествах драгоценные металлы, прежде всего шерсть-сырец, меха, каучук. В центре этой коммерческой деятельности стоял начальник финансового отдела политического руководства Чехословацкого корпуса Франтишек Шип. В 20-е годы он опубликовал свои записки, в которых писал о том, что его соратники вывезли из России 4 тонны серебра и 8 тонн чистого золота.



Чехословацкие бойцы охраняют тоннель Кругобайкалки, 1920 г.



*Зимняя меховая форма на караульных у вагонов.
Предположительно: чешские легионеры*

Газеты того времени сообщали о массовом присвоении чешскими легионерами русского казённого имущества и откровенных грабежах.

«Русское эхо» 3, 1920. «Грандиозное присвоение. Чехословаками во Владивостоке реквизировано 32 вагона автогрузовых шин «Треугольник», которые обращены в собственность Чехословакии. Фактурная стоимость – 38 692 815 руб.»

«Русское эхо» 6, 1920. «Мы вынуждены опубликовать список вывозимых чехословаками казенных грузов: косы – 65 000 шт., подковы – 5376 шт., кожа подошв – 29 000 пуд., медикаменты – 10 000 зол. руб., бертолетова соль – 3000 пуд., пил поперечных – 300 шт., жаток – 38 шт., плугов – 50 шт., чаю – 8470 пуд., моторов – 5 шт. Кроме этого список включает мыло, перец, свечи, нательное бельё, тетради и т. д. В числе этих грузов числится подвесная дорога на 22 версты, снятая с фортов, радиостанция военного ведомства, большое количество обуви и т. д.»

Из книги А.О. Котомкина «О чехословацких легионерах в Сибири», вышедшей в Париже в 1930 г.: «Когда же я поехал снова в портовое чехословацкое интендантство и заявил протест против их действий, сказавши, что это грабёж – чехи пригрозили сбросить меня в бухту и предложили немедленно покинуть пределы занятой ими портовой зоны. Вот список моих товаров присвоенных чехами: 12 000 ярдов сукна солдатского, 33 600 кусков мануфактуры казенного образца, 29 кип

сборной мануфактуры, 30 ящиков обуви, 40 тюков кожи подошвенной, 4 вагона гвоздей проволочных. Общая сумма товаров равнялась 395 000 японский иен.

Грустно было провожать уходившие на восток чешские эшелоны, перегруженные не столько боевым имуществом, но более всего так называемой военной добычей. Везла мебель, экипажи-коляски, громадные моторные лодки, катаера, медь, железо, станки и другие ценности и достояние русского народа. Мы вновь свидетели небывалого в истории человечества предательства, когда славяне-чехи предали тех братьев, которые, доверившись им, взяли опущенное ими оружие и пошли защищать идею славянства и самих их от большевиков»⁵⁶.

8 февраля 1920 года в адрес иркутского Губревкома была направлена телеграмма из посёлка Зима о том, что чехи разграбили станцию: «Вывесли всё – даже кастрюли с ложками, кровати и постельное бельё».

Белогвардейский полковник А.Г. Ефимов пишет: «После взятия Нижнеудинска выяснилось, что здесь находятся на складах большие запасы нашей армии. При переходе власти к красным чехи выставили к этим складам своих часовых и объявили их своими трофеями. Необычная жадность их ко всему, что плохо лежит, поражала и возмущала всех. Это хорошо организованная шайка мародёров нагружала в вагоны всё, что можно, и везла во Владивосток. Для подошедших наших солдат, сильно нуждающихся в обмундировании и тёплом белье, чехи открыли склады откалзались»⁵⁷.

Свидетельствует участник событий, колчаковковский генерал-лейтенант К. Сахаров, опубликовавший в 1930 г. в Берлине книгу «Чехословацкий легион в Сибири»: «Чехи были мастерами, двигаясь за Белой армией в западном направлении, грабить всё, что подвернётся под руку. Чехи уносили всё, начиная с медикаментов, кончая библиотекой в Перми. Чехи были асами мародёрства.

Группа чешских легионеров на географической границе между Европой и Азией, 1918 г. ГА РФ





Военное руководство Чешского легиона во Владивостоке, 1918 г.

Разутые и раздетые русские солдаты с ненавистью и злостью вспоминают потрясающее зрелище чехов, щеголяющих вокруг в новых американских армейских ботинках и новеньких с иголки американских военных формах. Когда руководитель белых патриотических армий обратился к чехам за помощью в борьбе против большевиков, главный из чехов ответил: «Наше дело только вокруг железной дороги». За линией фронта чехи охраняли награбленное с удвоенной бдительностью. Чехи накопили целые склады военного обмундирования, оружия, боеприпасов, гражданской одежды, провианта, обуви, всевозможных вещей и целые стада уведённого скота. Одних медикаментов чехи набрали на сумму 3 миллиона золотых рублей. Каучука у них было награблено на 40 миллионов золотых рублей, и было много медных запасов, увезённых с Чуреншенских рудников. Часть этого запаса была выгодно продана чехами прямо на месте, а часть была отправлена поездами в Чехию! Кроме того, что у чехов было огромное количество паровозов, и более чем 20 тысяч железнодорожных вагонов!!! Могли чехи использовать эти паровозы и вагоны, чтобы уехать домой? Конечно могли, но вопрос уже был не в этом. На этих паровозах и вагонах чехословаки собирали и возили за собой свои трофеи.

18 ноября 1918 года генерал Колчак был назначен Верховным Правителем Сибири со штаб-квартирой в Омске. Колчак решил положить конец чешскому разбою, это-то как раз и вывело из себя чехов. Чехи начали драться с колчаковцами

и, в конце концов, выдали генерала Колчака большевикам, а те его расстреляли. Председатель ВРК в Иркутске Скирьянов писал: «Голова Колчака была ценой за свободный проезд чехов». Армия генерала Колчака захватила у большевиков 30 вагонов со слитками царского золота, которые Троцкий приготовил для отправки в Америку. Чехи об этом прослышали, и начальник штаба русской армии по прибытии в Иркутск обнаружил, что один вагон с пятирублёвыми золотыми монетами был совершенно разграблен чехами. Кроме этого, чехи захватили ещё 8 миллионов рублей золотом у генерала Скипетрова, когда в Иркутске напали на его поезд. Чехи собирались взять все 30 вагонов золота, но большевики и американцы помешали им это сделать. Перед отъездом из Иркутска чехи выпотрошили здание Государственного Банка и забрали из местного казначейства все машины, печатающие деньги. Банкноты были запиханы в мешки и посланы дальше на восток специальным поездом. Как вы можете видеть, у чехов на тот момент поездов было гораздо больше, чем у самого Троцкого. В течение всего своего пути во Владивосток на захваченных станках чехи днём и ночью печатали русские деньги, особенно тысячерублёвые купюры.

Как дикая орда варваров, чехи грабили любой поезд, который попадался им на дороге. Паровозы чехами

Чехословацкие бойцы позируют на фоне рва с расстрелянными ими большевиками во Владивостоке. 22 июня 1918 года 15 тысяч вооружённых чешских бойцов свергли местные Советы во Владивостоке. Председателя исполнительного комитета владивостокского совета К.А. Суханова и других членов большевистской власти чехи расстреляли вместе с 44-мя рабочими-бойцами береговой охраны, которые защищали советскую власть. Показательно, что в публикациях о Чешском легионе в Чехословакии эту фотографию чешского расстрела большевиков причисляют к белому террору. Фотография из коллекции У. Джонса



конфисковывались. Это привело к полной парализации железнодорожного движения в Сибири. Вся железная дорога к востоку от Томска стояла. Сами чехи утверждают, что всё это было само собой. Однако, на самом деле, они специально блокировали движение железнодорожного транспорта, исходя из своих грабительских планов. Чешские 20 тысяч вагонов представляли собой непрерывно движущийся бесконечный эшелон. Напрасно русские эшелоны с ранеными взывали о помощи. У них не было шансов двинуться с запасных путей. В 1918 году холод нарастал с каждым днём. Поезда из-за чехов стояли везде. Не было еды, одежды, не было ничего. Женщины, дети, раненые, никто не мог никуда доехать, и еды и одежды, ввиду наступающей зимы, им достать тоже было неоткуда. Десятки тысяч русских, голодных, полураздетых, больных, жестоко брошены помирать на железнодорожных путях, в то время как 50 тысяч откормленных, холёных чехов были сосредоточены на обеспечении безопасности своих трофеев. Смерть косила людей ежедневно. Потихоньку затихали крики о помощи матерей и детей. Очевидец положения на станции Тайга под Томском пишет: «Пусть чехи будут прокляты за их сатанинские преступления против русских»⁵⁸.

Комментарии, как говорится, излишни.

По прибытии в Прагу на основе вывезенных из России ценностей легионеры основали – «Легиобанк», ставший одним из крупнейших банков Чехословакии. В январе 1921 года в лондонском журнале *Russian Economist* бывший заместитель министра финансов в правительстве Колчака Новицкий написал статью, в которой утверждал, что легионеры вывезли из Сибири 63 млн 50 тыс. золотых рублей. В некоторых журнальных публикациях сумма украденного чехами золота оценивается в 5–6 млн руб, хотя в серьёзных монографиях пишут, что столь крупных хищений просто не могло быть – всё движение золотого запаса отслеживается по банковским документам.

По подсчетам Наркомфина СССР 1925 года, общая сумма ущерба народному хозяйству страны от иностранной интервенции составила свыше 50 миллиардов золотых рублей. По тем же подсчетам, ущерб, нанесенный нашей стране хозяйничаньем только чехословаков, составил около 10 миллиардов рублей, то есть на их долю приходится пятая часть ущерба, понесенного Россией в 1918–1920 годах⁵⁹.

В 1936 году советское правительство по запросу Сталина обращалось к Чехословакии с требованием вернуть золото, но вразумительного ответа от президента Бенеша так и не

получило. Туманные источники происхождения основных фондов этого банка породили множество публикаций о вывозе легионерами из России богатств на сотни миллионов рублей. Среди них были и официально переданные за их услуги средства из российской казны. Так 2 октября 1918 г. в Самаре предоставили начфину Ф. Шипу в кредит с последующим возвратом (!?) 750 ящиков серебра на сумму в 900 тыс. зол. руб. для финансирования нужд легиона.

Роль чехословацких войск во всех сибирских событиях настолько значима, что без их вмешательства в русские события, возможно, Гражданская война в Сибири и иностранная интервенция не получила бы такого размаха. Это не была, как сейчас пишут, безобидная и героическая «долгая дорога домой» сторонних наблюдателей. 42-тысячный чехословацкий корпус с оружием в руках захватил всю Сибирскую железную дорогу. В Чехословакии о легионерах пишут как о героях, в течение двух лет стремящихся попасть домой и непрерывно едущих в поездах через необъятные просторы далёкой Сибири. На самом деле у них была «своя дорога» и никуда они не спешили, чехи получали жалование от французского командования за охрану Транссиба, проводили регулярные карательные операции против русских партизан, размещались на долговременной основе в сибирских городах большими гарнизонами, занимая лучшие казармы, и даже успевали за время проживания обзавестись русскими жёнами. Когда Красная армия в феврале 1920 г. начала выгонять из России интервентов и освободила Иркутск, и митингующее русское население потребовало удалить все иностранные войска, чехи поспешно покинули Россию, и для этого им потребовалось не два года «долгой дороги домой», а хватило всего 2–5 месяцев – первый пароход с чехословацкими

*Сдача чехословацкими бойцами оружия большевикам.
Военный архив Братиславы*





Бронепоезд чехословацких войск «Орлик» в Сибири, 1918 г. ГА РФ

легионерами отплыл из Владивостока в декабре 1919 г, последний – 2 сентября 1920 г. Их бегство от наступающей Красной армии было настолько стремительным, что в декабре 1919 г. чехи бросали даже свои броневики и поезда с награбленным русским имуществом.

Особенно неприглядна их поведение во время панического отступления от наступающей Красной армии в декабре 1919 г.: по их вине погибли эшелоны с отступающей в арьергарде польской армией, они отнимали паровозы у беженцев, обрекая женщин и детей замерзать целыми поездами, остановили движение всех русских эшелонов, задержав на ст. Красноярск даже поезд Верховного Главнокомандующего и не дав эвакуироваться на поездах колчаковской Сибирской армии, из-за их действий было потеряно свыше 120 составов с эвакуируемыми ранеными и больными. Тысячи тех, кто не смог покинуть вагоны и продолжить путь самостоятельно (раненые, больные, женщины с детьми), умерли от холода, голода и тифа. В пульмановских вагонах было более чем по 40 человек (среди них женщины и дети) – все они, до единого человека, замерзли на морозе. Эти поезда стали поездами смерти. Чехи забирали не принадлежавшее им топливо, запрящали русским брать воду на станциях, отбирали у русских вагоны и исправные паровозы.

В газете «Дело России» № 14 за 1920 г. писали: «Главными, если не единственными виновниками всего этого не передаваемого словами ужаса были чехи. Вместо того чтобы

спокойно оставаться на своем посту и пропустить эшелоны с беженцами и санитарные поезда, чехи силою стали отбирать у них паровозы, согнали все целые паровозы на свои участки и задерживали все, следовавшие на запад. Благодаря такому самоуправству чехов весь западный участок железной дороги сразу же был поставлен в безвыходное положение. Более пятидесяти процентов имеющегося в руках чехов подвижного состава было занято под запасы и товары, правдами и неправдами приобретенные ими на Урале, на Волге и в Сибири. Тысячи русских граждан, женщин и детей были обречены на гибель ради этого проклятого движимого имущества чехов».

Число чешских эшелонов было непомерно велико – на 50 тыс. чехов ими было захвачено более 20 тыс. вагонов, в которых, кроме солдат перевозилось большое количество награбленного добра. По дороге растянулось около 200 чешских эшелонов, вперед которых не пропускались поезда с русскими. Порядок движения был следующим: чехи, словаки, поляки, русские. По приказу ген. Сырового, чехам предписывалось помнить только о своих собственных интересах, никакой иной поезд не должен был быть пропущен на восток впереди чешских эшелонов. Не было сделано исключение и для семи поездов, в которых убежал из Омска Колчак с государственным золотым запасом. Захват чехами железной дороги в свое исключительное пользование сорвал планомерное отступление Сибирской армии, которая была вынуждена отступать в лютый мороз пешком.

В январе 1920 г. чехи предали Колчака, выдав его иркутскому Политцентру, и с оружием в руках напали на семёновские бронепоезда, что в итоге позволило эсерам, а затем большевикам удержать власть в Иркутске. Что бы теперь не писали о чешских легионерах, нельзя скрыть их злую роль, вмешательство во внутренние дела России и натуральный шкурный интерес – подсчитано, что на двух легионеров приходилось по товарному вагону вывезенных русских ценностей. Именно чехи, если называть вещи своими именами, стали подлинными разжигателями Гражданской войны на востоке России, в Сибири просто не было никакой другой реальной военной силы способной свергнуть большевистскую власть.

В декабре 1919 года из Владивостока стали отплывать первые корабли с легионерами. На 42-х кораблях в Европу было переправлено 72 644 человека (3004 офицера и 53 455 солдат и прапорщиков Чехословацкой армии и 6114 чехословацких подданных из числа гражданских лиц (не считая женщин и детей)⁶⁰.

На каждый пароход приходилось 20–30, а то и 50 русских жен. С русскими женами на родину вернулись генерал Гайда и Ярослав Гашек. В Праге их ждали законные жёны, Гайда развёлся, а Ярослав Гашек некоторое время жил в одной квартире со своими двумя жёнами.

2 сентября 1920 г. последние чехословацкие войска покинули Владивосток. Из России не вернулось более 4 тыс. человек – погибших и пропавших без вести.

ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ЛЕДЯНОЙ ПОХОД



В приказе главнокомандующего войсками Восточного фронта генерал-майора С.Н. Войцеховского (11 февраля 1920 г.) об учреждении знака отличия говорилось: «В воздушные исключительных опасностей и трудов, понесенных войсками Восточного фронта в беспримерном походе с берегов Иртыша за Байкал, утверждаю Знак Отличия Военного ордена «За Великий Сибирский поход». Знак отличия представляет собой изготовленный из серебра терновый венец, пересечённый золотым мечом рукоятью вниз. Знаком отличия первой степени под №1 был награждён сам С.Н. Войцеховский

В октябре 1919 г. началось отступление белых армий Восточного фронта адмирала Колчака с реки Тобол. После оставления ими Омска 14 ноября 1919 г. началось безостановочное отступление из Западной Сибири в Забайкалье. Чехи, захватившие железнодорожную дорогу, не позволили отступающей Русской армии, воспользоваться вагонами в своей стране. Они опубликовали меморандум командования и политического руководства Чехословацкого корпуса, в котором говорилось, что чехи впредь будут организовывать лишь эвакуацию собственных эшелонов, и пока не закончат её, не пропустят на восток ни один русский эшелон.

В результате колчаковская Сибирская армия не смогла воспользоваться железной дорогой и была вынуждена начать пешее отступление. Этот неимоверно изнуряющий и продолжительный зимний переход с непрерывными боями, в тяжелейших условиях таёжного бездорожья и глубокого снега, сильных морозов, голода, эпидемии тифа протяжённостью свыше 4000 км завершился 14 марта 1920 г. и вошёл в историю под названием Великий Сибирский Ледяной

поход. Для всех участников, продемонстрировавших несгибаемый русский дух и совершивших этот беспримерный поход, именуемый в воспоминаниях – прорывом к жизни от смерти, был учреждён в 1920 г. «Знак Отличия Военного Ордена за Великий Сибирский поход». При острой нехватке продовольствия и патронов, ведя непрерывные бои с красными партизанами, отступающая армия пешком и на конях прошла через всю Сибирь, затем по льду пересекла Байкал и через четыре месяца похода достигла Читы. Из 100–150-тысячной отступающей армии Колчака за Байкал пробилась 25–30 тыс. человек, из которых 11 тыс. было больных и раненых. Условия отступления были тяжелейшими – каппелевцы ехали верхом на измученных долгим переходом лошадях и передвигались по 2–3 человека в каждом санях, при этом везли с собой большое количество больных и раненых. Вся обременительная военная амуниция и тяжёлые пушки были оставлены по дороге, ехали в санях с одними ружьями, без какого-либо груза. Идеализировать мужество каппелевцев не стоит, правда заключается в том, что они любой ценой хотели выжить. Старики до сих пор вспоминают, что когда отряды каппелевцев входили в деревни – их солдаты съедали все припасы у крестьян, отбирали тёплые вещи и продукты, отнимали лошадей и под угрозой расстрела забирали в свой отряд молодых людей, попутно заражая всю деревню тифом.

Полковник Вырыпаев вспоминает: «Мужики, ехавшие на санях по два-три человека, хотя и имели при себе винтовки, но пользоваться ими готовы были не вылезая из саней. Покинуть сани никто не хотел ни при каких обстоятельствах – каждый знал, что сойдешь – дожидаться не станут и бросят на произвол. Такова была психология «едущих».

О перевозке части колчаковского золота нет упоминаний в воспоминаниях участников того похода, для его транспортировки просто не было физических возможностей.

Реконструкция перехода по льду Байкала отступающих каппелевцев: лошади с новыми железными подковами и запас сена для них – ни того, ни другого в достатке у каппелевцев в 1920 г. не было





Генерал В.О. Каппель, 1919 г. РГВА

оставались лишь стойкие и выносливые бойцы, о которых в песнях пели: «Это орлиная стая, это железный народ». Отступающие каппелевцы не бросали раненых, больных везли в санях, а о золотых слитках и провалившихся под лёд бойцах нет упоминаний ни в одном из воспоминаний участников тех событий.

В мемуарах можно прочитать, что золото предлагалось Колчаком для нужд отступающей армии, но Каппель отказался от обременительного золотого груза.

3 декабря на ст. Судженка состоялась последняя встреча Верховного правителя с главнокомандующим Восточным фронтом. «Во время разговора Колчак предложил Каппелю взять для нужд армии несколько ящиков золота из эшелона литеры «Д». Однако Каппель от этого уклонился, сказав, что «золото его свяжет, и дал совет Колчаку ближе держаться к своим войскам, чтобы армия чувствовала его присутствие. Адмирал ответил, что дорога и он лично охраняются союзниками, у которых достаточно для этого сил, так что он об этом не беспокоится»⁶¹.

В мемуарах участников Великого Сибирского Ледяного похода говорится, что слух о перевозке колчаковского золота возник среди отступающих в связи с охраной перевозимого каппелевцами заколоченного гроба с телом своего главнокомандующего, о смерти которого ещё не все знали. Личное мужество генерала снискало среди солдат непререкаемый авторитет и искреннее уважение, признанием его

Одним из распространённых мифов стало утверждение в современных публикациях, что при переходе по льду через Байкал polegло много обессилевших людей, когда лед растаял, их трупы вместе с золотыми слитками пошли в озерные глубины. Переход каппелевцев по льду через Байкал был значительно легче, чем предшествующий их путь по Енисею и его заснеженному притоку Кану. К этому времени среди отступающих

заслуг стало нежелание оставлять его тело на поругание красным – преклоняясь перед его мужеством, чтобы захоронить с воинскими почестями, каппелевцы, невзирая на трудности, доставили тело своего командующего в Читу. После смерти Каппеля в знак уважения своему командиру его не оставили на поругание красным, его тело, непрерывно охраняя, пронесли по заснеженным просторам за Байкал в Читу. Его имя имело огромную популярность среди белогвардейцев – самые стойкие и боеспособные части армии стали именоваться каппелевскими, впоследствии, когда войска из Читы переходили в Приморье, были сформированы пехотный полк имени Каппеля, батарея и бронепоезд, носящий его имя.

Самым тяжёлым испытанием для отступающей армии стал 36-часовой переход при 40-градусном морозе без дорог по снежной целине замерзшей р. Кан. От деревни Подпорожной до Усть-Барги шли в 90 км по глубокому снегу. В канском ущелье под снегом на льду была вода, многие обморозили ноги, среди сильно обмороженных оказался и генерал-лейтенант В.О. Каппель.

У главнокомандующего началась гангрена ног. В походных условиях ему отрезали пятки и пальцы ног, несмотря на это Каппель не пожелал пересаживаться в сани и оставался в седле лошади, демонстрируя личное мужество и пример своим солдатам. После выхода к железной дороге совершенно больному генералу Каппелю предлагали лечь в госпиталь одного из чешских эшелонов, но он наотрез отказался, сказав: «Ежедневно умирает сотни бойцов, и, если мне суждено умереть, умру среди них. Пусть войска знают, что я был им предан, что я любил их и своей смертью среди них доказал это».

Полковник В.О. Вырыпаев в своих воспоминаниях пишет: «В деревне Барге у богатого мехопромышленника нашли удобные сани,



Фотография неизвестных белогвардейцев Сибирской армии, 1919–1920 гг.

в которые предполагалось уложить больного генерала для дальнейшего движения. И когда утром доложили ему об этом, он сказал: «Это напрасно, дайте мне коня!» На руках мы вынесли его из избы и посадили в седло. И все двигавшиеся по улице были приятно удивлены, увидев своего начальника на коне, как обычно. Вставать на ноги и ходить Каппель не мог, так что, приходя на ночлег, мы осторожно снимали его с седла, вносили в избу, клали на кровать, а доктор делал ему очередную перевязку.

...Когда Каппель не смог держаться в седле его доставили к ближайшему стоявшему эшелону, в котором шла на восток вместе с чешскими войсками румынская батарея имени Марашети. Больной был перенесен в батарейный лазарет-теплушку, где он через шесть часов, не приходя в сознание, умер. Каппель умер 26 января 1920 г на разъезде Утай, неподалеку от ст. Зима. Верный старый друг Каппеля, полковник Вырыпаев, не рискнул доверить им тело генерала. На одном из полустанков он выгрузил из поездного состава гроб, расторопный вестовой достал полуживую лошаденку и розвальни. Привязали гроб ремнями к саням и пустились в путь. Пробирались проселочными дорогами, тайгой, избегая заезжать в деревни. Ехали и день, и ночь. У Байкала догнали арьергард каппелевцев и продолжили движение непосредственно за головным отрядом волжан под командой молодого генерала Николая Сахарова»⁶².

После смерти Каппеля, армию принявшую наименование каппелевской, повёл далее генерал С.Н. Войцеховский. 30 января в крупном бою на ст. Зима они в ходе 6-часового боя наголову разгромили высланную против них тремя эшелонами



Прибытие обоза в деревню, 1919–1920 гг.

из Иркутска Западную группу красных под началом штабс-капитана А.Г. Нестерова, численностью около 1500 бойцов.

7 февраля белые вышли к пригородам Иркутска, захватив на ст. Иннокентьевской большое количество военного снаряжения, но от атаки на город пришлось отказаться: руководители Чехословацкого корпуса (в Иркутске по данным на 15 января 1920 г. было около 5000 чехов, на вокзале стоял бронепоезд «Орлик») ультимативно запретили брать

господствующие высоты в объявленной ими нейтральной зоне Транссиба. Кроме того у белых было мало патронов, из 22–24 тыс. каппелевцев боеспособных оставалось 5–8 тыс. В ночь на 8 февраля белые начали обход Иркутска и 9 февраля пришли в пос. Листвянка, расположенный в истоке реки Ангары. Лед на середине Байкала, по рассказам местных жителей, еще не был толстым, поэтому было решено переходить Байкал севернее по более безопасному маршруту. От Листвянки до Голоустного колонна маршем двигалась по льду непрерывно 20 часов.

10–11 февраля 1920 г. из Большого Голоустного начался переход по льду Байкала на восточный берег на ст. Мысовая (Бабушкин), расстояние в этом месте составляет 48 км. Переход начался до рассвета и усугубился начавшейся пургой. Изнеможенные длительным переходом лошади, кованые на обычные подковы без шипов, падали на скользком льду и больше не вставали. По свидетельству проходящих этой ледовой переправой на следующий день, след дороги был отмечен более чем 300-ми павшими и брошенными лошадьми. В конце февраля 1920 года через Байкал, по оценкам очевидцев, прошло более 60 тысяч самых разнообразных повозок, саней, розвальней. Маршрут ледового перехода



Женщины и дети на очистке заснеженного Транссиба. Приморский край, 1919 г.
Из коллекции Э. Эллингтон, Британская Колумбия. Цифровой архив канадского историка Б. Айситтома. www.siberianexpedition.ca

повторяет старинный гужевой путь, когда-то регулярно прокладывавшийся по льду озера. В XVII в. очевидцы и участники ледовых переправ через Байкал сообщали, что верблюдам, шедшим по льду, привязывали своего рода сапоги, хорошо подкованные снизу. Удержаться на скользком льду могут только хорошо подкованные лошади и быки. Перед выходом на лёд был дан приказ проверить подковы на всех лошадях.

Генерал-лейтенант К. Сахаров в книге «Белая Сибирь» так описывает переход через Байкал: «Тяжело было идти по Байкалу. Только местами попадались небольшие пятна, покрытые снегом, который осел, как песок на морских дюнах, тонкими, извилистыми, волнистыми линиями. Все пространство озера было ровной ледяной пустыней. Взошедшее солнце блеском своим сверкало и переливалось на льду миллионами брильянтовых искр. Ветер, вырвавшийся из гор, несся свободно и буйно, завывая по временам и ударяя с такой силой, что валил пешехода с ног. Ехать все время в санях было невтерпеж – мороз и пронзительный ветер обращали все тело в сплошную ледышку, ныли кости, останавливалась кровь. Люди вскакивали из саней и бежали пешком рядом, чтобы отогреться. Двигались очень медленно, с остановками, так как при авангарде шел специальный отряд проводников, байкальских рыбаков, с длинными шестами, определяя прочность льда, осторожно отыскивая путь, чтобы не наткнуться на трещину.

Все меньше сил, все ближе вечер. И все больше падает на нашем пути бедных боевых слуг, наших усталых лошадей. Бредет животное по льду, ноги расплзаются в стороны, не за что уцепиться стертymi подковами, не осталось сил в истощенном теле. И лошадь падает, грохается всей тяжестью. Нет больше возможности поднять ее. Быстро снимают седло или хомут, кладут на ближайшие сани... и дальше в путь. К концу дня вся дорога через Байкал чернела раздувшимися конскими трупами. Печальные вехи!»

Русские казаки на льду Байкала. Начало XX в.



При переходе через Байкал на гладком льду крупный конь со старыми подковами, везший сани с гробом Каппеля, стал часто падать, и, обессилев, отказался подыматься. Сопутствующие высказали предложение: взорвать лёд и опустить на дно гроб с телом генерала Каппеля. Но большинство было решительно против этого. В этот момент подъехал «очень скромный доброволец – волжанин Самойлов – и предложил впрячь в сани его лошадь вместо беспомощно лежащего и не желающего вставать моего большого коня. Узнав, в чем дело, он быстро соскочил с коня и подвел его к саням. «Возьмите коня для Каппеля, а я доплечусь как-нибудь.

Гроб с телом генерала Каппеля прибыл на Мысовую, и здесь же на следующий день была отслужена первая панихида. Как-то до этого прошедшие через всю Сибирь бойцы не уясняли себе полностью факта смерти Каппеля. Просто большинство не представляло, что генерала Каппеля уже больше нет... Кем-то были распущены слухи, что в закрытом гробу якобы везлись какие-то ценности или деньги, а что сам Каппель уехал вперед, чтобы приготовить место идущим каппелевцам, и прочие подобные небылицы.

Но когда на панихиде была поднята крышка гроба и бойцы увидели покойника, то у многих невольно вырвался тяжелый вздох и мучительный стон. Многие закаленные бойцы не могли сдержать рыдания, и большинство находилось в подавленном состоянии. Некоторые с растерянным видом, искренне, не стесняясь, задавали вопрос: «Как же его нет? А что же теперь будет с нами?»... Нельзя забыть, как толпа бойцов, не могущая попасть в церковь, где стоял гроб, упала на колени на улице, прямо на снег, при пении «Вечная Память!»⁶³.

В Чите на похоронах при большом скоплении народа прозвучали полные скорби стихи поэта Александра Котомкина-Савинского «На смерть Каппеля»:

*Тише!.. С молитвой склоняем колени...
Пред вами героя родимого прах...
С безмолвной улыбкой на мертвых устах,
Он полон нездешних, святых сновидений..*

*И Каппеля имя, и подвиг без меры,
Средь славных героев вовек не умрет...
Склони же колени пред Символом веры,
И встань за Отчизну, родимый народ!*

Осенью 1920 г., когда Народно-революционная армия продолжила наступление на восток, Чита (где был похоронен Каппель) должна была быть оставлена, каппелевцы

перевезли прах генерала в Харбин и захоронили его рядом с православной Иверской церковью. Позднее на могиле установили памятник – крест из чёрного гранита. Могилу уничтожили китайские коммунисты в 1955 г. В начале XXI в. были обнаружены схемы, по которым удалось разыскать потерянную могилу. 13 января 2007 года прах генерала Владимира Оскаровича Каппеля был перевезён в Россию и с почестями перезахоронен на кладбище Донского монастыря в Москве.

ТАЙНА ИСЧЕЗНУВШИХ СИБИРСКИХ ОРДЕНОВ



Утраченный орден «Освобождение Сибири» (реконструкция). Ни в одной музейной и частной коллекции нет оригинальных орденов

как Верховный правитель России А.В. Колчак решил вернуться к царским наградам – Георгиевским крестам. Загадочно исчезнувшие сибирские ордена остаются неизвестными коллекционерам в оригинальном исполнении, тайна

Перемещение и расходование фактически всего золотого запаса, попавшего в руки сибирского правительства Колчака, отслеживается по документам и сегодня вопросов у историков не вызывает. Есть, однако, другие загадки, ещё требующие исторических изысканий. Кроме части похищенного золота без следа исчезли изготовленные по заказу сибирского Временного правительства ордена «Освобождения Сибири» и «Возрождения России». Этих орденов нет ни в музеях, ни в частных коллекциях, хотя по документам эти ордена были изготовлены и хранились в Тобольском отделении Государственного банка Российской империи. Ни один из более чем 1,5 тыс. сибирских орденов из драгоценных металлов так и не был найден. Остались лишь их эскизы, по которым изготовлены исторические реконструкции орденов. Ордена «Освобождения Сибири» и «Возрождения России» никогда не вручались, так

исчезновения уникальных реликвий не даёт покоя искателям кладов.

После взятия белыми г. Пермь и разгрома красных войск зимой 1919 г., в преддверии грядущих побед, по инициативе адмирала Колчака 27 июня 1919 г. были учреждены новые награды, создан новый герб и гимн. В феврале 1919 г. Омское общество художников и любителей искусств Степного края объявляет конкурс на составление проектов орденов. В июне на заседании Совета министров изготовленные образцы утверждаются. В стенограмме заседания от 6 июня 1919 г. записано: «Председатель Совета Министров П.В. ВОЛОГОДСКИЙ – Первый вопрос, имеющий характер спешности – это вопрос об окончательном утверждении формы орденов «Возрождения России». Вот образцы, изготовленные по утвержденным Верховным Правителем рисункам. Но есть некоторые замечания по поводу их, нужно рассмотреть, чтобы сделать заказ. Желательно, чтобы эти ордена были проведены поскорее, так как надо адресовать их представителям наших союзников».

Орден «Освобождения Сибири» имел четыре степени, причем число награждений I степени ограничивалось 30 чел., II степени – 100 чел., III степени – 300 чел., IV степени – неограниченно. Орден «Возрождения России» по замыслу воплощал идею возрождения России из смуты гражданской войны, поэтому при создании его проекта использовались «мотивы, заимствованные из русских и национальных сокровищ древней орнаментальной мистики и современных, графически переданных аллегорий». Летом 1919 г. они были изготовлены по эскизу художника Г.А. Ильина, автора сибирского герба, – 20 крестов первой степени и 20 звезд, 100 крестов второй степени, 300 – третьей и 1000 крестов четвертой степени.

Ленты для орденских знаков были изготовлены в Японии поставщиком и фабрикантом орденских лент «Сугимур» в Токио, о чём свидетельствует рапорт российского военного агента в Японии генерал-майора Подтягина от 7 июня 1919 г. об отправке ящика с изготовленными лентами ордена «Освобождения Сибири» (для ордена 1 степени – 9 метров, для ордена 2 степени – 54 метра, для орденов 3 и 4 ст. – 50 метров). Ордена Сибири были достаточно дорогие, отчеканены из драгоценных металлов и усыпаны ювелирными камнями. Высшая степень ордена представляла собой прямой золотой крест, на который накладывался меньшего размера крест, сделанный из малахита, в центре которого – золотая накладная дата «1918». К кресту ордена «Освобождения

Сибири» I степени полагалась 8-лучевая серебряная (с позолотой) звезда весьма необычной формы: вертикальные и горизонтальные ее лучи были длиннее остальных. На каждом удлиненном луче помещалось по пять хризолитов. В центре звезды – снежинки помещен малахитовый крест с золотой каймой и датой в середине – «1918». В орденском статуте говорилось, что эта почетная награда жалуется «как гражданам Сибири, так и прочим гражданам государства Российского и подданным иностранных государств, оказавшим несомненные услуги по освобождению Сибири от большевиков, как на поле брани, так и в государственном общественном строительстве». Но так как освобождение Сибири не состоялось, ордена так никому и не были вручены. Эти загадочные ордена до сих пор ни разу не появлялись на международных аукционах, нет их в музейных коллекциях, что может свидетельствовать о том, что ордена где-то спрятаны и до сих пор не найдены.

В 1991 г. после подписания Б.Н. Ельциным указа о передаче документов госбезопасности на государственное хранение была обнаружена ориентировка 1922 г. на розыск орденов «Освобождения Сибири» и «Возрождения России», но найти их чекистам не удалось.

Из архивных документов известно, что в августе 1919 г., когда к городу подступила 1-я стрелковая дивизия Блюхера, командующий 1-й Сибирской армией генерал-лейтенант А.Н. Пепеляев объявил эвакуацию всех гражданских учреждений. Сохранилась телеграмма управляющего Тобольским отделением Государственного банка, в которой выражено беспокойство в связи с эвакуацией «народных святынь и ценностей» в Сургут. «Этот город, – сообщалось в телеграмме, – находится на расстоянии пяти верст от пристани, сообщение на лодках, в которых придется перевозить массу ценностей, в том числе много звонкой монеты. Город представляет рыбачий поселок с 1100 жителями, ни одного каменного здания; ценности для безопасного хранения сложить негде. Возможность быть оставленными со всеми ценностями, имуществом и служащими на пустынном берегу Оби при военной охране всего 30 человек вынуждает нас решительно доложить о том, что за сохранность находящихся в нашем ведении ценностей мы поручиться не можем... Настоятельно ходатайствуем о направлении всех учреждений министерства финансов на пароходе «Иван Корнилов» в Омск». Тем не менее, эвакуационные пароходы отправились по Иртышу и Оби в Томск. Среди них был пароход «Пермяк», на котором под охраной офицерского отряда штабс-капитана Киселева

находились драгоценные реликвии сибирского Белого движения и церковная утварь. Зима застала экспедицию в пути. В программе «Искатели», выходящей на Первом телеканале, говорится, что Киселев приказал спрятать опломбированные ящики на высоком берегу у села Тундрино. Исследователи установили, что пароход «Пермяк» сделал две остановки: одну в селе Кугаево, другую в селе Бронниково. Причем пароход останавливался там на несколько часов, предположительно, что где-то в окрестностях тех мест могли спрятать часть сокровищ. Где находятся отчеканенные сибирские ордена, неизвестно до сих пор.



Из более чем 1,5 тыс. изготовленных сибирских орденов «Освобождение Сибири» ни один так и не был найден

БЫЛА ЛИ КРАЖА ЗОЛОТА НА СТ. ТАЙГА

Рассказ о хищении золота на ст. Тайга часто ошибочно причисляют к пропажам из последнего золотого эшелона Колчака, отправленного из Омска во время эвакуации 12 ноября. В действительности описываемый случай относится к шестой поставке золота на восток, отправленной из Омска на месяц раньше, 18 октября. В ней было 172 ящика с золотыми слитками и 550 – с российской золотой монетой, общий вес золота составлял 32,6 т общей стоимостью 43 557 744 руб. 6 коп.

Этот эшелон с золотом захватил в Чите атаман Семенов, поэтому до Владивостока он не дошёл, и никаких документов о хищении на ст. Тайга поэтому нет. О краже 26 ящиков золота известно лишь со слов гражданина Эстонской ССР А.И. Лехта, обратившегося по этому поводу с заявлением в органы НКВД. Он сделал странное заявление, что украденные на ст. Тайга (Кемеровская железная дорога) ящики с золотом закопали на одной из таежных полян вблизи железной дороги, и попросил разрешения приехать, чтобы найти клад. На основании его заявления силами НКВД в 1941 г.

предпринимались поиски пропавшего золота, повторно там же поиски проводили советские чекисты в 1954 и 1958 гг. с применением геофизического оборудования. Ничего найти не удалось.

Лехт в своем заявлении назвал имена двух свидетелей, которые лично принимали участие в закапывании 26 ящиков, – бывшего старшего писаря 21-го запасного сибирского полка армии Колчака, своего соотечественника К.М. Пуррока и командира полка полковника М.И. Швагина, которые якобы еще с двумя солдатами (их имена Лехт не назвал) лично закапывали эти ящики южнее станции Тайга в три ямы глубиной 2,5 м в лесу, на пятой лесной дороге справа от Сибирского гужевого тракта.

НКВД проверило заявление Лехта. Выяснилось, что Пуррок и Лехт, тогда граждане буржуазной Эстонии, нелегально приезжали на станцию Тайга. В марте 1940 г., как установил НКВД, они подали в Генконсульство СССР в Таллине заявление на визы. Лехт написал заявление в НКВД о том, что он и Пуррок хотят снова приехать и на этот раз наверняка найти клад. С 13 по 23 июня 1941 г. они перерыли указанное эстонцем место, забив 248 шурфов, но золота так и не нашли (позднее оказалось, что шурфы были слишком мелкие – на глубину всего 1,75 м, а ящики должны были лежать ниже 2,5 м).

5 июля 1941 года в Москве был взят под стражу Карл Пуррок, гражданин Эстонской ССР. Ему было предъявлено обвинение по статье 169 части II УК РСФСР (злоупотребление доверием и обман органов власти), и суд приговорил его, как «мошенника», к пяти годам лишения свободы.

В июле 1954 г., по следам раскопок 1941 г., чекисты из Кемеровской области Кулдыркаев и Бяков забили еще больше шурфов – 360, и снова безуспешно, хотя шурфы копали на требуемую глубину – 2,5 м.

«Золотое дело» на ст. Тайга было официально закрыто в июне 1959 г. начальником 3-го спецотдела МВД СССР полковником Н.Я. Баулиным, однако тема золотого клада весом в 1,5 т, продолжает по сей день свою независимую жизнь в вольных сочинениях журналистов.

После ухода армии атамана Семенова из Забайкалья долгое время в белоэмигрантской печати мелькали слухи о появлении значительных сумм золота атамана Семёнова в Харбине и других городах Китая, а также о золотых кладах, якобы закопанных при отступлении в Сибири. Многие просто не могли поверить, что при перевозках золота никто и ничего не прикарманит и не украдет, поэтому непрерывно появлялись различные свидетели, утверждающие что они знают, где закопаны

несметные сокровища. Была ли кража 26 ящиков золота на ст. Тайга, достоверно так и не установлено, никаких документов о хищении золота нет, а по балансу всё движение золота отслеживается, вплоть до 32,6 т золота захваченного, в Чите атаманом Семёновым, что ставит под сомнение достоверность сообщений Лехта и всю историю «золотого дела на ст. Тайга».

УШЕДШИЕ НА ДНО

Когда речь заходит о затонувшем в Байкале золотом эшелоне и тоннах колчаковского золота на его дне, всем любителям сенсаций хочется порекомендовать решить простую арифметическую задачу с округлёнными цифрами, посылную даже первоклассникам. Первоначально было 645 млн руб. золота, из этой суммы вернулось в Казань 409,6 млн руб., истрачено Колчаком 235,5 млн. Сколько золота могло утонуть в Байкале или могло быть украдено? Ответ очевиден = 0. Всем здравомыслящим людям понятно, что колчаковского золота на дне Байкала не может быть, так как золота не может быть больше первоначального.

Но это не значит, что на дне Байкала не может находиться других сокровищ, например, гружёных подвод серебряного обоза, утонувших на тонком январском льду в 1867 г. возле пос. Култук, или ушедших на дно железнодорожных вагонов при одном из 15 известных крушений поездов на берегу озера.

После фильма «Поезд-призрак» получила огласку сомнительная история. Как утверждают авторы фильма, по

Крушение поезда на Кругобайкальской железной дороге. Известно о 15 случаях крушений поездов на берегу озера Байкал. Начало XX в. Музей истории ВСЖД



свидетельствам жителей⁶⁴ разъезда Баклань 11 февраля 1920 г., как только эшелон, на котором чехи предположительно везли золото, вышел из тоннеля в этом месте, на него был сброшен со скалы огромный валун, повлекший за собой обвал. Этот камень разорвал эшелон на две части, и задняя часть поезда сошла с рельсов в Байкал и упала с отвесной подводной скалы на дно озера на глубину более тысячи метров.

Эту историю (ныне 70-летний) бывший машинист-железнодорожник Василий Пуляев восстановил по рассказам старожилов – жителей разъезда Баклань, мобилизованных белочехами на подъем части эшелона. Следует подчеркнуть, что эта история стала известна исключительно из единственного источника в лице рассказчика В. Пуляева, каких-либо документов в архивах, подтверждающих этот рассказ, не обнаружено. Более того в этом рассказе говорится о золоте, которое в действительности по Куйтунскому договору было в полном объеме передано в Иркутске от чехов большевикам, о чём имеются соответствующие акты.

Кругобайкальский участок является сложнейшим не только на Восточно-Сибирской железной дороге, но и по всей Транссибирской магистрали. Из исторических хроник известно, что только в 1910 году на ней зарегистрировано 926 случаев обвалов. Считалась нормальным явлением ежемесячная уборка с однопутной полки 1000 куб. м обвалного грунта. В служебном документе «О техническом состоянии западного участка КБЖД от ст. Байкал до ст. Култук» говорится, что за период с 1930 года до 1962 года по неполным данным произошло свыше 1200 обвалов, в 15 случаях



Колесная пара на дне Байкала, 87 км Кругобайкальской железной дороги. Поезд был опрокинут в Байкал упавшей глыбой в 1941 г. Фото Г. Миссан

вызвавших крушения поездов и около 500 перерывов из-за поврежденных пути и подвижного состава. Самые катастрофические последствия обвалов зафиксированы в 1971 г., когда после обильных дождей было смыто 40 тыс. куб. м насыпи в 29 местах, разрушено 6 малых мостов и порталы 2 тоннелей. Движение поездов было прервано на 28 суток.

По техническому заключению протяженность возможных обвалных мест на участке КБЖД от ст. Байкал до ст. Култук составляет 51 км, из которых 33 км являются угрожаемыми, в том числе 7,5 км особо угрожаемыми. Данных о крушениях поездов на этом участке в период 1916–1933 гг. в архивах ВСЖД не сохранилось. Ниже свод далеко не полного перечня сведений о крушениях поездов на КБЖД из различных доступных источников.

59 км. Разбушевавшаяся природа поглотила в своей пучине пассажирский поезд. Авария произошла в районе разъезда Подорвиха, при входе с восточной стороны (падь Подорвиха в 14 км от ст. Байкал вниз по Ангаре). Часть вагонов поезда 41 Владивосток-Москва смыло в Ангару. Трагическое событие вызвало приезд на Байкал наркома путей сообщения Л. М. Кагановича.

6 февраля 1904 г. В шести верстах от порта Байкал идущий из Иркутска военный поезд потерпел крушение, в результате чего несколько человек погибло. Пять вагонов были разбиты в щепы, в одном месте три вагона были поставлены один на другой. Паровоз сошёл с рельсов, так как машинист сильно разогнал его, чтобы преодолеть на скорости образовавшиеся на пути сугробы.

73 км. Порт Байкал. 14 сентября 1900 г. во время маневров на ст. Байкал сорвались в воду 4 вагона с военным снаряжением и ушли на глубину 17 саженей (40 м) (Иркутские летописи).



Затонувшие якоря, напротив пос. Листвянка. Фото «Акво-Эко»

Близ порта Байкал на глубине около 300 м в 2008 г. глубоководный аппарат «Мир» обнаружил груды ящиков с патронами времен гражданской войны (Хроники о работе «Миров» на Байкале).

16 июля 1918 г. В ходе четырёхчасового боя в порту Байкал Ново-Николаевского полка белых численностью около 200 чел с двумя пулемётами и красными – 500 бойцов Иркутской рабочей дружины с двумя бронепоездами и 12 пулемётами. В 1 час 50 мин. от пуль и гранат белых взорвался подрывной поезд красных с четырьмя тоннами динамита в п. Байкал. Сильнейший взрыв снес ряд построек и домов служащих, убил несколько десятков человек. Многие постройки были повреждены, даже в с. Лиственничном в домах выбило стекла. Несмотря на численный перевес красных, белые захватили порт Байкал и два бронепоезда. По надписи на памятнике в п. Байкал в братской могиле похоронено 74 красногвардейца.

Белые сообщали, что им удалось предотвратить взрыв тоннеля № 19, перерезав электрические провода, ведущие к минам (П. Новиков «Земля Иркутская»).

81 км. В ходе последнего погружения в августе 2010 г. на дно Байкала в районе мыса Толстый в 1,5 км от берега ГОА «Мир-2» объявили о находке на глубине около 400 метров прямоугольных объектов с металлическим блеском, похожих на золотые слитки, однако никаких доказательств предъявлено не было.

87 км. В мае 1941 года на 87 км на выходе из 5 тоннеля глыба в 8 кубических метров, сорвавшись с высоты 30 метров, опрокинула идущий поезд вместе с паровозом в озеро, и он оказался в Байкале вверх колесами. Этой каменной глыбой до сих пор придавлены некоторые детали вагона. Камень, как ориентир места падения, до сих пор выступает из воды. Его особое местоположение, его непосредственное участие в крушении поезда дают основание отнести эту глыбу к достопримечательностям Байкала (Технический отчет КБЖД). Сохранились документальные фотографии этого крушения, на которых видны на берегу Байкала вагоны, сошедшие с рельсов и лежащие на склоне железнодорожной насыпи. В 1937 году произошел аналогичный случай: одиночная глыба диаметром около четырех метров упала на вагон, шедшего поезда, пробила крышу и пол и вызвала крушение состава.

89 км. Напротив пади Каторжанской на глубине около 100–140 м лежит целый поезд. На глубине разбросаны вагоны с одноколесными парами (аквалангист Г. Миссан).

Вблизи 90-го км, в районе разъезда Баклань на глубине около 700 метров по данным Фонда содействия сохранению озера Байкал ГОА «Миры» обнаружили остатки вагонов

железнодорожного состава предположительно времен Гражданской войны.

99–100 км. Бухта Березовая. С этим местом связана байка о падении поезда из тоннеля № 9 или с моста в бухте Березовой, который был взорван в 1920 г. На самом деле ещё в 1916 г. мост был перенесен на р. Выдриная.

101 км. В 1999 г. произошло столкновение двух поездов в тоннеле на 101 км.

104 км. В 1948 году, 27 сентября, произошло обрушение крупного скального массива 100 м в длину и 35 метров в высоту, общий объем которого составлял приблизительно 20 тысяч кубических метров. Отдельные камни достигали 6–8 метров в диаметре. Движение поездов закрылось на четверо суток (Технический отчет КБЖД).

Тоннель 16. Обвал в четыре тысячи кубических метров произошел у тоннеля 16 с Иркутской стороны в начале апреля 1913 года, в результате движение поездов было прервано в течение десяти суток (А. Хобта).

129 км. В мае 1929 года на 129 км во время сильного ветра с высоты упал сухостой, который повлёк за собой большое количество камней. Один из них выбил рельс под движущимся поездом и вызвал крушение поезда (Технический отчет КБЖД).

132 км. На глубине 1350 м 30 августа 2009 г. при погружении «Мира» обнаружены обломки эшелона.

26 июня 1905 г. после обильных дождей на 117 версте между ст. Маритуй и Шарыжалгай с 70-метровой высоты упал камень весом около 33 т на вагон проходившего военного поезда. Вагон от удара сошёл с рельсов, были пострадалшие, четыре вагона были разбиты и упали с насыпи.

139 км. Крушение поезда в 30-е гг.

Взорванный на ст. Байкал после четырёхчасового боя между белыми и красными вагон. В результате боя был подорван поезд красных с взрывчаткой, 15–16 июля 1918 г. Фото Э. Гетке, из коллекции Р. Берестенёва





Разрушения в порту Байкал после взрыва поезда с динамитом, 1918 г. Фото Э. Гетке. Из коллекции Р. Берестенёва



Крушение поезда на 87 км Кругобайкалки в мае 1941 г. у восточного портала тоннеля № 5. На фотографии: упавший с железнодорожного полотна паровоз первой советской серии типа 1-5-0, которому была присвоена серия СО – Серго Орджоникидзе. Выпускался в России с 1934 г. /www.transsib.ru/

Тоннель 36. 6 марта 1946 г. Пассажирский поезд № 51 остановился перед тоннелем № 36 из-за срыва стоп-крана неустановленным лицом, а затем на скорости 10 км/час въехал в него. Следовавший за ним грузовой поезд № 961 (паровоз Еа-3344) по причине невнимательности машиниста проехал красный огонь проходного светофора и в тоннеле столкнулся с хвостом поезда № 51. От печи стоящего последнего вагона-лавки возник пожар, быстро распространившийся по деревянным конструкциям. Кондукторской бригаде удалось расцепить вагоны и вывести головную часть пассажирского поезда из тоннеля. Потушить пожар не удалось из-за дыма и неисправности противопожарной системы на грузовом паровозе (Из справки ВСЖД).

149 км. На старинной фотографии запечатлён паровоз, свалившийся с моста через реку Ангасолку. Дайверы в районе Ангасолки под водой находят следы крушения поездов: вагонные сцепки, колесные пары, обломки рельсов. Но полностью исследовать это место не удалось – дайверы не могут спуститься очень глубоко.

КРУГОБАЙКАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

1891 (17 марта) Император Александр III издал указ о начале строительства Транссибирской магистрали. Изыскательские работы по прокладке путей вдоль Московского тракта начались одновременно с двух сторон: из Челябинска и Владивостока.

1891 (19 мая) Наследник престола цесаревич Николай Александрович, будущий император Николай II, торжественно заложил первый камень в фундамент будущего железнодорожного вокзала во Владивостоке и объявил о начале строительства Транссибирской магистрали, состоялись торжества по случаю закладки Уссурийского рельсового пути.

1893 Император Николай II утверждает мероприятия по установлению регулярного пароходного сообщения на Байкале и изыскания по направлению Кругобайкальской железной дороги.

1895 Для устройства переправы через Байкал русское правительство принимает решение о строительстве специального парома-ледокола. Заказ на его изготовление 18 декабря 1895 г. получает английская фирма «В.Г. Армстронг, Витворт и К°».

1898 (15 января) На судовой верфи в с. Лиственичном под руководством судостроителя В.А. Заблоцкого началась сборка парома-ледокола «Байкал». В сборке ледокола принимали участие и английские специалисты под руководством инженера-механика фирмы «В.Г. Армстронг, Витворт и К°» Исаака Ханди.



1898 (16 августа) Прибытие первого поезда в Иркутск.

1896–1899 Прокладка железной дороги Иркутск – мыс Баранчик (ныне – порт Байкал, 71 км). 1 июля 1900 г. ветка Иркутск – мыс Баранчик сдаётся в эксплуатацию одновременно с Забайкальской железной дорогой.

1899–1905 Строительство Кругобайкальской железной дороги. Западный участок Кругобайкальской железной дороги по берегу Байкала от порта Байкал начали строить в марте 1902 г.

1899 (17 июня) Спуск на воду парома-ледокола «Байкал», второго в России по размерам в то время. Первенство держал знаменитый «Ермак» длиной – 97,5 м, шириной – 21,6 м.

1900 (25 июля) Спуск на воду ледокола «Ангара». Учреждение государственной железнодорожной переправы, совершаемой на пароме-ледоколе «Байкал» и ледоколе «Ангара» зимой – между портом Байкал и Танхоем (44 км), летом – между портом Байкал и ст. Мысовской (г. Бабушкин, 76 км).

1900–1906 Функционирует Байкальская паромная железнодорожная переправа – первая паромная железнодорожная переправа в России.

1901 (9 июня) Комитет Сибирской железной дороги утвердил вариант постройки железной дороги по берегу Байкала.

1904 (с 17 февраля по 17 марта) Между ст. Байкал и Танхой по льду озера были проложены железнодорожные рельсы, по которым конной тягой перевозили вагоны и паровозы.

1904 (12 сентября) От Слюдянки до станции Байкал прошёл первый поезд с Комиссией по приёмке КБЖД во временную эксплуатацию, возглавляемой министром путей сообщения князем М.И. Хилковым. Поезд был украшен цветами и цветной материей, над платформами были натянуты парусиновые тенты.

1905 (16 октября) Сдача в постоянную эксплуатацию западного участка КБЖД от п. Байкал до ст. Слюдянка.

1907 (3 июня) Правительство одобрило проект о прокладке второй колеи на Сибирской железной дороге.

1908 (30 августа) В Иркутске в благодарность императору Александру III за принятое им решение о строительстве великой Транссибирской магистрали на собранные по подписке народные деньги был изготовлен и установлен памятник «Державному основателю Великого Сибирского пути императору Александру III» с его скульптурой в полный рост.

1911 (21 июня) Выходит приказ начальника Забайкальской железной дороги о начале работ по постройке второго пути на участке ст. Байкал – Култук.

1915 (9 ноября) Второй путь на западном участке КБЖД сдан в эксплуатацию.

1918 (17 июля) Красными была предпринята попытка взрыва тоннеля. С катера «Волна» высадились 28 человек для подготовки взрыва тоннеля. В ходе перестрелки был убит первый председатель Маритуйского совета комиссар Н.П. Уланов. В 1933 г. по ходатайству жителей ст. Хвойная (98 км) была переименована в Уланово. Один из тоннелей при отступлении красных позже был всё-таки взорван, это был тоннель № 39 «Киркидайский», расположенный восточнее ст. Слюдянка, попутно красные взорвали мост через р. Слюдянку. Из-за подрыва тоннеля движение поездов было прервано на 20 дней.

1918, август Паром-ледокол «Байкал» был расстрелян из пушек чехами у ст. Мысовой. Все деревянные надстройки и палуба сгорели. Металлический корпус был разрезан на металл в 1930 г. на судовой верфи в Листвянке.

1956 От Иркутска до Слюдянки построена новая электрифицированная дорога, а старый железнодорожный путь по берегу Ангары затоплен водами Иркутского водохранилища. 30 июня 1956 г. по железнодорожному пути по берегу Ангары в порт Байкал прошёл последний транзитный поезд, 11 июля в зоне затопления железнодорожный путь был разобран. Кругобайкальская железная дорога в результате превратилась в тупиковую ветку, потеряв свою стратегическую и экономическую важность. Транзитные поезда прекратили по ней движение. В 1958 г. был снят режим особой зоны, до этого времени на Кругобайкалку можно было попасть только по специальным пропускам.

*Парад войск на открытии памятника
Императору Александру III в Иркутске,
30 августа 1908 г. Из коллекции
И.И. Козлова*





Итальянские и русские строители на строительстве тоннеля Кругобайкальской железной дороги. Собрание Э. Каменщицковой

1962 На Кругобайкалке демонтирован второй путь, закрыты станции Уланово и Шарыжалгай.

1980 Решением Иркутского облисполкома № 294 инженерно-природный комплекс КБЖД от ст. Байкал до ст. Култук взят под государственную охрану.

1982 Решением Иркутского облисполкома № 644 участку КБЖД от ст. Байкал до ст. Култук определён статус историко-архитектурной и ландшафтной заповедной территории.

1988 Произведена частичная замена рельсов на Кругобайкалке, в тоннелях и в ряде мест насыпана новая гравийная подушка, рельсы переложены посередине.

1995 (20 февраля) Указом президента России № 176 утверждён «Перечень объектов исторического и культурного наследия федерального значения», куда в раздел «Памятники архитектуры и градостроительства» включен участок КБЖД от станции Байкал до ст. Слюдянка.

1996 Сдана в эксплуатацию первая турбаза «Серебряный ключ» на 80 км. В настоящее время вместо сгоревшей турбазы на этом месте находится оборудованная пикниковая площадка с удобным причалом для катеров.

1997 На 98 км начала работать турбаза «Хвойная», на 102 км – турбаза «Шумиха» (1998).

2003 (31 декабря) По КБЖД прошёл первый специальный поезд с туристами, пожелавшими встретить Новый год в необычных условиях путешествия в вагонах поезда.

2003, октябрь Иркутская городская дума одобрила решение ВСЖД о восстановлении памятника императору

Александр III. Бронзовая скульптура высотой 4,95 м была воссоздана и заново отлита в Санкт-Петербурге на комбинате «Скульптура» по проекту скульптора, академика Академии художеств Российской Федерации А.С. Чархина. Заново отлитую фигуру царя Александра III торжественно вернули на пьедестал. Памятник был воссоздан в основном на средства Восточно-Сибирской железной дороги.

2003 Организован летний маршрут выходного дня из Иркутска на Байкал – «Кругобайкальская электричка».

2005 К 100-летию Кругобайкальской железной дороги построена смотровая площадка на 103 км у комплекса «Киркирейский» (тоннели № 18 и № 18-бис), произведена реконструкция вокзала в порту Байкал, где был открыт филиал музея истории ВСЖД, посвящённый 100-летию КБЖД, в 2004 г. выпущен красочный альбом-путеводитель «Дорога длиною в век».

2006 (июнь) На Кругобайкальской железной дороге начали круглогодично курсировать туристические рельсовые автобусы.

2008 Для ретро-поезда «Байкальский круиз» был отремонтирован паровоз и старинные вагоны. Летом на этом поезде организуются 2-х дневные железнодорожные путешествия по Кругобайкалке.

2010 Кругобайкальская электричка перевезла 100-тысячного туриста с момента начала своей работы. За летний сезон 2010 г. на железнодорожном туристическом маршруте побывало 18 тыс. туристов.

Кругобайкальская железная дорога – уникальный памятник инженерного зодчества, обладающий рядом исключительных особенностей, таких как:

- не имеет аналогов в России по сложности строительства;
- самое грандиозное строительство того времени в России, а Сибирский путь – во всём мире;
- на побережье Байкала нет других более значимых историко-ландшафтных памятников;
- дорога построена на пределе технических возможностей тех времен, человек изменил береговые очертания;
- на побережье в этом месте ранее не было ни одного поселения и вьючной тропы по берегу;
- западный участок КБЖД никогда не перестраивался, поэтому сохранил свой первоначальный исторический облик;
- последние пятьдесят лет Кругобайкалка – тупиковая ветка без интенсивного движения и транзита людей, что способствует сохранению тишины, поезда здесь в лучшем случае проходят один раз в день;

- Кругобайкальская дорога с туннелями была самым уязвимым участком на Транссибе, её всегда охраняли особенно тщательно;
- пешеходный маршрут по шпалам старой дороги – удобный и идеально ровный без подъёмов и спусков путь, где до строительства дороги из-за неприступности скал пройти пешком было просто невозможно;
- порталы туннелей и подпорные стенки индивидуальны и построены из обработанного вручную камня – застывшая российская история в камне. Подобные современные сооружения сегодня возводятся по типовым проектам из железобетона, что лишает их эстетической красоты;
- ни один участок Сибирского пути на всём протяжении от Урала до Тихого океана не вызывал у проектировщиков столько сомнений и споров, а у проехавших по Кругобайкалке пассажиров – восторженного внимания и неподдельного восхищения.

Известный учёный и геолог Прибайкалья Н.А. Флоренсов отмечает: «Есть на Байкале искусственные сооружения, как бы символизирующие борьбу человека с рельефом, в своё время удивившие весь мир, – Кругобайкальская железная дорога. Это истинное чудо строительной техники, запечатлённый в камне подвиг русских рабочих и инженеров».

17 марта 1891 г. царь Александр III издал указ о начале строительства Транссибирской магистрали, «повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дарами сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений». На всемирной выставке в Париже в 1900 г. специальная экспозиция была посвящена грандиозному строительству Транссиба. В европейских газетах по этому поводу писали, что «после открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не отмечала события более выдающегося и более богатого прямыми и косвенными последствиями, чем постройка Сибирской железной дороги длиной 9288 км».

Министр путей сообщения М.И. Хилков: «Сибирская дорога по грандиозности сооружения, по значительности количества разного рода работ, приходящихся на версту дороги и по трудности исполнения их не имеет подобных себе в России и даже, можно сказать, во всей Европе. Трудность постройки усугубляется тем, что работы должны производиться почти в неприступной местности, по обрывам, нависшим над глубокими водами озера Байкал, при суровом климате и при возможности сообщения только по озеру Байкал исключительно в тихую погоду, при этом наибольшее количество

работ и наиболее трудных по исполнению сосредоточено на небольшом протяжении от Баранчика (порт Байкал) до Култука в весьма узкой полосе, ограниченной с одной стороны высокими до 1000 фут горами, а с другой стороны водами озера Байкал».

Этому царскому указу предшествовал период длительных изысканий возможных транспортных путей на восток. Одно из первых упоминаний проектных работ относится к 1837 г., когда инженер путей сообщения Н.И. Богданов провёл изыскательные работы для строительства Кругобайкальского грунтового тракта. Было организовано несколько изыскательных экспедиций – Андриянова, Вяземского, Докса, на их основании было предложено 4 варианта прокладки Западной части КБЖД. Окончательно – утвердили по берегу Байкала. Предлагались также другие варианты возможных направлений пути. Наиболее оригинальным было предложение горного инженера Я. Макарова, упомянутое в 1902 г. в газете «Восточное обозрение», он считал возможным отвести воды р. Иркут в озеро Байкал через водораздел по искусственному каналу, прорытому по ручьям Ильча Иркутский и Ильча Култучный, а по сухому руслу Иркут проложить полотно железной дороги. Этот проект не был принят, выполнить его было бы технически сложно и дорого, в нижнем течении река Иркут принимает воды многих притоков, среди которых есть достаточно крупные реки, как, например, р. Зазара, поэтому пришлось бы решать вопросы с защитой полотна будущей дороги от паводковых вод.



Великий Сибирский путь. Зарубка шпал. Почтовая открытка



Кругобайкальская железная дорога

Иркут собирает воду с горных систем Восточного Саяна и Хамар-Дабана, при продолжительных ливневых осадках в горах может стремительно поднимать свой уровень в нижнем течении на 1–1,5 м и затоплять прибрежные территории в пойме. Обычная высота паводков в районе города Иркутска составляет 0,6–0,9 метра. Последнее сильное наводнение на Иркуте было в 1971 г., когда повышение уровня воды у поселка Баклаши Шелеховского района Иркутской области доходило до отметок 350–450 см при критической отметке 480 см, а на Кругобайкальской железной дороге непрерывные дожди привели к обвалам.

В 5–6 км за Анчуком, ниже по течению, находится Куличья шивера с небольшими водяными валами. Примерно отсюда начинается воспетая в легенде о бегстве красавицы Ангары и бросившемся её догонять степенном женихе Иркуте 30-километровая Зыркузунская петля, где у отвесного многометрового Зубгуканского скального утеса река разворачивается на 180 градусов. В начале прошлого века изыскатели для строительства Кругобайкальской дороги всерьез разрабатывали проект ее строительства по долине Иркуты, планировалось спрямить Зыркузанскую петлю за счет строительства 3,7-километрового тоннеля под хребтом Быстринская Грива. Но затем пришли к выводу, что своенравный Иркут с большими колебаниями воды и частыми паводками станет причиной удорожания содержания дороги в будущем, и в итоге построили дорогу с многочисленными тоннелями по берегу Южного Байкала.

В начале 1902 г. началось строительство Кругобайкальской железной дороги, возглавил которое инженер Б.У. Савримович (1836–1905). На всём протяжении побережья от мыса Баранчик до пос. Култук, где предстояло построить западный участок КБЖД, не было ни одного поселения людей. Местных строителей почти не было. На сооружении Кругобайкальской дороги работали вольнонаемные из центральных губерний России, из Забайкалья, Западной Сибири, ссыльные поселенцы, буряты, а также китайцы, турки, армяне. Среди каменотесов работали по вольному найму итальянцы и албанцы. В самом начале строительства, в 1900 г., на земляных работах восточного участка было занято 2,7 тыс. человек, а в 1903 г. на всем протяжении Кругобайкальской дороги работало до 15 тыс. человек.

По оценке Э. Каменщиковой, написавшей книгу «Итальянцы на берегах Байкала», в 90-е годы XIX века для заработка на строительство Сибирского пути в Россию приехало почти 770 итальянцев, выходцев северо-восточной области Фриули и центральных провинций Италии, которые считались одними из лучших в мире каменотесов и были известны в Европе как искусные строители тоннелей и мостов. Они работали на всём протяжении Сибирской дороги, начиная с Омска, и продвигались вместе с прокладкой железной дороги на восток. В Омске и Томске в 1894–1896 гг. трудилось 60 итальянцев, в Чите – 55. Наиболее значительным было их участие в строительстве мостов и тоннелей на КБЖД, в память об этом некоторые из каменных арочных виадуков и зубчатых подпорных стенок сохранили за собой названия – «итальянская». В списках иностранцев, трудившихся над возведением мостов и тоннелей на Кругобайкальском участке, значатся фамилии около 320 итальянцев. Монах-путешественник Сальваторе Минокки в книге «Итальянцы в России и в Сибири», вышедшей во Флоренции в 1933 году, пишет: «Первым итальянцем, пришедшим на строительство железной дороги, был Пьетро Броведан из Клаудзетто (городок близ Спилимберго, во Фриули). В строительстве участвовал его земляк Доменико Индри, который прибыл в 1894 году с группой из 34 человек; вторая группа в сотню человек прибыла в то время, когда дорога приближалась к Иркутску»⁶⁵. Большая группа итальянских рабочих из 24 человек, возглавляемая семьёй Валентино Флориани из Нимиса с сыновьями, работала у русского подрядчика А.М. Арцибашева на строительстве тоннеля на мысе Катаржанский. Рядчиком (субподрядчик – в совр. понимании) строительства виадука через р. Ангасолку был итальянец Леонардо Риццолати.

Вместе с ним строили этот виадук 12 итальянцев и 200 русских. В строительстве тоннелей на Большой и Малой Шумихе участвовал 21 итальянский каменотёс, тоннеле на мысе Половинном, самом длинном на КБЖД – 60.

В связи с началом Русско-японской войны со строительства Кругобайкальской дороги были удалены все иностранные рабочие, однако итальянцам разрешили работать в Култуке, и группа из 15 итальянцев строила из мрамора вокзал на ст. Слюдянка. Некоторые из итальянцев после окончания строительства дороги не уехали на родину и остались жить с семьями в Иркутске, однако в 1937 г. всех оставшихся в Сибири жён итальянцев, как итальянок, так и русских, выслали из страны, а все итальянцы были репрессированы.

При отделке тоннелей часто применялась «циклопическая» кладка камня, при ней он не обрабатывался, а подбирался по форме. Специалистами такой кладки были албанцы, но ей быстро научились и русские рабочие. Впервые в России при пробивке шести самых крупных тоннелей применяли электрические бурильные машины. Исключительно сложным и дорогим было обеспечение строительства материалами. Все, кроме камня и леса, требовалось подвозить издалека, даже песка на месте не было. Для подвоза материалов использовали озеро Байкал и временную дорогу длиной более 170 км. На перевозках через озеро в летнее время работали два парохода и баржи строительства, 6 пароходов подрядчиков.

Общая протяженность путей от порта Байкал до пос. Култук равнялась 81 версте (84 км). На всем протяжении берега здесь находятся отвесные вертикальные скалы, круто уходящие в озеро на большую глубину. Железнодорожный путь по берегу Байкала был построен в основном за 2 года 3 месяца и сдан в эксплуатацию почти на год раньше намеченного срока (чему в значительной степени способствовало начало военных действий на Дальнем Востоке). 30 сентября 1904 г. началось рабочее движение по Кругобайкальской железной дороге (в первом поезде проехал от порта Байкал до Култука министр путей железнодорожного сообщения князь М.И. Хилков), а 15 октября 1905 г. было открыто постоянное движение.

По количеству разного рода работ, приходящихся на 1 км пути, и по трудности их выполнения Кругобайкальская дорога превзошла все построенные рельсовые пути в мире и по праву считается одной из красивейших железных дорог мира. Пробивка тоннелей осуществлялась преимущественно вручную, с использованием взрывчатки. Суточная скорость проходки составляла 40–50 см. На каждый километр пути в среднем израсходовано по одному вагону взрывчатки, по

объёму земляных работ для устройства полотна дороги (13,3 млн куб. м) работы сопоставимы с отсыпкой тела плотины Иркутской ГЭС (12 млн куб. м). Глубина выемки под железнодорожное полотно в скалах байкальского побережья достигает 30 м, для сравнения глубина Суэцкого канала – 28 м. Общая протяжённость выемок на западном участке КБЖД составляет 60 км, т. е. 75% рельсов легли на вырубленные в скалах выемки. На 84-километровом пути в среднем через каждые 150 м располагался железнодорожный объект: тоннель, галерея, мост или линейная выемка.

Тоннели строились «бельгийским» и «австрийским» способами. Большинство тоннелей на Кругобайкалке строили по «бельгийскому» способу – друг над другом пробивались две штольни. Вначале разрабатывалась верхняя направляющая штольня высотой в рост человека, что облегчало работу каменщикам, и выкладывался свод из обтесанного камня на цементном растворе. Затем постепенно выбирался грунт между штольнями, каменный свод подпирался брёвнами, и производилась облицовка стен внизу. По участку тоннеля с облицованными камнями стенами прокладывали рельсы, и дальнейший вывоз грунта производили на платформах с паровой тягой. Австрийский способ предусматривал другой порядок работ – порода выбиралась по всему профилю, а кладка стен и свода велась снизу вверх. Сферический (Сурамский) профиль имеют большинство тоннелей (29 из 38), лишь девять возведены с параболическим профилем (№№ 15, 17, 21, 30, 31, 33, 35, 37, 38).



Строительство комплекса тоннеля № 25 («Тоннель с ногой», длина – 116,8 м)



Западный портал туннеля с надписью «К Великому океану» на Яблоновом перевале (1019 м) – самой высокой точке Транссиба. Почтовая открытка № 5 «Виды Забайкалья»

прокладки второго пути). Из этого количества один туннель (№ 9) не сохранился. Все туннели, за исключением туннеля № 39, расположены на Кругобайкалке. На 84 км дороги от ст. Култук до ст. Байкал построено, по инженерному отчету, 424 инженерных сооружения, в том числе 38 туннелей общей протяженностью 7271 м, 6 величественных мостов, 16 отдельно стоящих галерей, около 280 подпорных стенок различного назначения суммарной протяженностью около 29 км. Фактическая длина туннелей, с учетом их полной достройки и пристроенных в последующие годы галерей, составляет 9082 м. При проходке туннелей применяли ручное бурение и пневмоэлектрическое. Строительство их осложняли большой приток воды в ряде туннелей, оползни и обвалы. Длина туннелей на Кругобайкальской железной дороге колеблется от 35 до 778 м. Протяженность до 300 м имели 33 туннеля, остальные 5 – более 300 м. Самые протяженные Половинный – 778 м, Каторжанский – 538 м, Хабартуйский – 548 м⁶⁶.

Для Кругобайкальской железной дороги были разработаны специальные технические условия. Предусматривалось значительное (в сравнении с остальными участками великого Сибирского пути) усиление дороги: более тяжелые рельсы, только полномерные шпалы, увеличение числа шпал на каждой версте пути.

Всего на КБЖД сооружено 41 туннель (39 туннелей во время строительства первого пути и два туннеля во время

Интересно отметить, что в настоящее время на Транссибе от Москвы до Иркутска нет ни одного туннеля. Два первых туннеля расположены перед Байкалом (Ангосолка – Слюдянка) – Верхний Прибайкальский (667 м, 1946) и Нижний Прибайкальский (473 м, 1949). Всего на Транссибе 12 действующих туннелей, из них самый длинный туннель под р. Амур (7198 м, 1941).

В обвалоопасных местах построено 14 км подпорных стенок, 47 каменных и 3 железных галереи. По объёму, сложности и стоимости работ этот участок не имел себе равных среди железных дорог России. До революции его называли «золотой пряжкой стального пояса России», «пряжкой» – потому что он соединил разорванную Байкалом Транссибирскую магистраль, а «золотой» – потому что по стоимости работ он превзошел все существовавшие в России дороги. Кругобайкальская дорога была самым сложным отрезком великого Сибирского пути. Только земляных работ на одну версту здесь пришлось выполнить 65 тыс. куб. м против 13-25 тыс. куб. м на других магистралях. Средняя стоимость 1 версты КБЖД составила 257 тыс. руб., а на западном участке КБЖД от п. Байкал до Култука превысила 390 тыс. руб., тогда как на Западно-Сибирской она составляла 35 тыс. руб., на Забайкальской – 74 тыс., на Северо-Уссурийской – 65 тыс. руб⁶⁷. Средняя стоимость строительства 1 км западного участка КБЖД превысила стоимость других участков Сибирского железнодорожного пути в 4–5 раз, поэтому этот участок и назвали «золотым».

Окончание строительства дороги ознаменовали созданием своеобразного памятника – мраморного вокзала. Его построили на станции Слюдянка, сложив стены из белого и розового местного мрамора.



Строительство туннеля. Из 38 построенных туннелей лишь девять возведены с параболическим профилем. Из собрания Э. Каменщиковой

В честь окончания строительства великой Транссибирской железнодорожной магистрали было решено установить три памятника Александру III, считавшемуся покровителем сибирской стройки. Из трех известных памятников (два других установлены в Санкт-Петербурге в 1909 г. и во Владивостоке в 1912 г.) иркутский появился раньше всех. Он был изготовлен на пожертвования российских граждан по проекту известного российского скульптора Роберта Баха. По замыслу скульптора гербы сибирских губерний на пьедестале памятника соединялись между собой гирляндой, символизирующей единение Сибири Великим Сибирским железнодорожным путем. В программе конкурса на изготовление памятника говорилось: «Памятник этот сооружается по инициативе и на средства сибиряков, глубоко осчастливленных актом царского попечения об их богатой, но ещё не культурной Родине». Из городского бюджета было выделено 10 тыс. рублей, купечество собрало 30 тыс., по подписке от населения практически всех территорий от Урала до Тихого океана было собрано более 117 тыс. рублей. Возведение памятника «Державному основателю Великого Сибирского пути императору Александру III» в Иркутске – «средином пункте Сибирского пути» – означало, что

город признаётся важнейшим на всей магистрали и за ним закрепляется статус столицы Транссиба, следовательно, и Сибири. Памятнику было суждено простоять всего лишь 12 лет. В 1920 г. (5 мая), после прихода к власти большевиков, в первом майские праздники по Декрету о памятниках республики бронзовое изваяние царя и бронзовые надписи на полированном граните «Императору Александру III» и «Благодарная Сибирь» убрали. Разобранная по частям статуя несколько лет пролежала во дворе географического музея. Дальнейшая

судьба скульптуры неизвестна, по основной версии, ее отправили в переплавку. Пьедестал без фигуры императора простоял 43 года. В 1964 г. вместо фигуры царя на пустующий пьедестал установили бетонный пирамидальный шпиль по проекту иркутского архитектора В.П. Шматкова. Монумент стали называть памятником первоходцам Сибири.

24 апреля 2002 г. администрация Иркутска одобрила решение ВСЖД о восстановлении памятника императору Александру III. Бронзовая скульптура высотой 4,95 м была воссоздана и заново отлита в Санкт-Петербурге на комбинате «Скульптура» по проекту скульптора, академика Академии художеств Российской Федерации А.С. Чархина. В октябре 2003 г. заново отлитую фигуру царя Александра III торжественно вернули на пьедестал памятника. Общая высота памятника с пьедесталом составила 13,45 м. Памятник был воссоздан в основном на средства Восточно-Сибирской железной дороги.

Это единственное произведение монументального искусства, оставшееся с дореволюционных времен в Иркутске.

В настоящее время участок от ст. Култук до ст. Байкал тупиковый. После строительства плотины Иркутской ГЭС и затопления участка дороги вдоль р. Ангары новая дорога от Иркутска до Байкала, построенная в 1957 г., прошла по долине р. Иркут и Олха до ст. Слюдянка.

До 1905 г. поезда ходили от Иркутска до ст. Байкал по левому берегу Ангары, а дальше переправлялись на пароме-ледоколе до ст. Мысовой, от нее продолжали следование на восток. Для железнодорожной паромной переправы через Байкал использовались специально изготовленные в Англии паром-ледокол «Байкал» и ледокол «Ангара».



*Император Александр III.
Царь-Миротворец. Августейший
основатель Великого
Сибирского пути*



ГИБЕЛЬ ПАРОМ-ЛЕДОКОЛА «БАЙКАЛ»

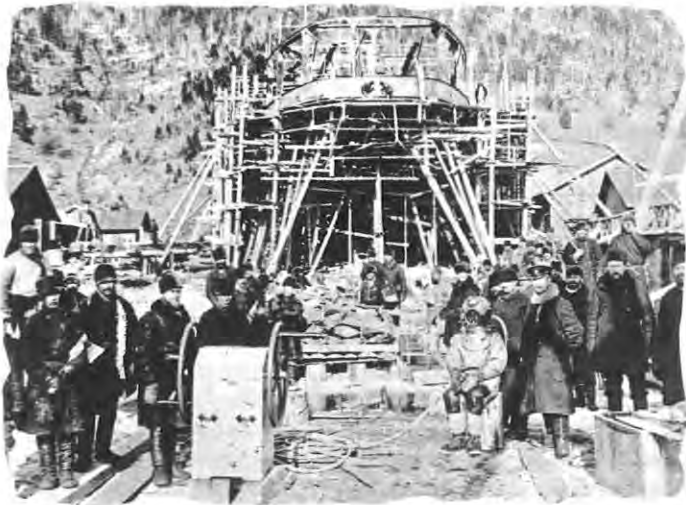
Легендарный паром-ледокол «Байкал» во время постройки в 1890 г. считался вторым в мире по размерам и грузоподъемности среди ледокольных судов и поэтому являлся национальной гордостью английских судостроителей. По свидетельству английского историка М. Стюарта, в Англии существует специальный музей об истории проекта мирового масштаба и строительства этого плывучего гиганта. К сожалению, в Иркутске подобного музея, рассказывающего о судьбе знаменитого парома-ледокола и истории судоходства на Байкале, нет. Не сумели сохранить память о легендарном ледоколе ни в Восточно-Сибирском речном пароходстве, ни в музее на ледоколе «Ангара», стоящем сейчас на вечной стоянке в заливе у микрорайона Солнечный. Исторические реликвии, переданные из частных коллекций в музей судоходства, существовавший ранее на борту ледокола «Ангара», из экспозиции убрали. Часть из них оказалась упрятанной в запасники Иркутского краеведческого музея, другая – растворилась без следа. О трагической судьбе ледокола «Байкал» нет даже единого мнения среди краеведов. По свидетельствам одних, сгоревший ледокол затонул и подобно «Титанику», покоится в байкальских глубинах напротив ст. Мысовой, по другим сведениям был разрезан на металлолом то ли в 30-х гг. прошлого века, то ли в годы Великой Отечественной войны, когда для танков не хватало металла. Противоречивые рассказы о судьбе ледокола после его гибели вдохновили дайверов даже на подводные поиски затонувшего судна-гиганта, по своим размерам превзошедшего все известные ныне суда на Байкале. Достаточно отметить, что флагманы современного байкальского флота – трехпалубные круизные суда «Империя» и «Николай Ерощенко» – в 1,5 раза меньше легендарного ледокола «Байкал», а хорошо известный иркутянам ледокол «Ангара» был лишь вспомогательным судном для него и смотрелся рядом с ним в два раза меньшим. Что и когда на самом деле произошло со сгоревшим легендарным ледоколом?

К 1900 г. Сибирская железнодорожная магистраль к великому Тихому океану еще не была закончена, сквозного движения поездов не существовало. Поезда ходили из Петербурга до Иркутска, а из Владивостока до Мысовой. Чтобы ликвидировать разрыв Транссиба, министр финансов

С.Ю. Витте в 1893 г. предложил обсудить вопрос устройства паромной переправы через Байкал. В 1894 г. в Америку для изучения опыта организации паромной переправы в проливе между озерами Мичиган и Гурон командирован помощник начальника Управления по сооружению Сибирской железной дороги инженер П.Я. Соколов. В 1895 г. русское правительство принимает решение о строительстве специального парома-ледокола, способного преодолевать лёд толщиной более метра. Для заказа ледокола провели торги, в которых приняли участие 12 отечественных и иностранных заводов. Заказ на изготовление парома-ледокола «Байкал» получает английская фирма «Сэр В.Г. Армстронг, Витворт и К°», находящаяся в Ньюкастле. Завод Армстронга обязался построить паром-ледокол за 79 890 фунтов стерлингов. Уже к июлю 1896 года все главные части корпуса были изготовлены, пригнаны и собраны на месте. После постройки и испытания в проливе Ла-Манш судно было разобрано. 16 июля 1896 г. ледокол в разобранном виде прибыл в Петербург, затем по железной дороге в Красноярск, далее на баржах по Енисею и Ангаре, часть его деталей гужевым транспортом в разобранном виде притащили в село Лиственничное, где была произведена повторная сборка судна на судоверфи. Из 1,7 тыс. т различных частей ледокола около 600 т были доставлены на лошадях по Московскому тракту из города Канска в село Лиственничное. Наиболее сложным оказался участок перевозки по Ангаре через Падунский порог. Для преодоления самого тяжелого ангарского порога была прорублена в тайге и построена обходная железная дорога длиной 2,5 км. Тяжёлые части парома-ледокола с огромными усилиями вручную перегружались с барж в вагоны и после обхода

*Деревянный док постройки 1900 г.
грузоподъемностью 4000 т.
Архив капитана ледокола
«Ангара» Г.В. Лазо*





Судоверфь в Лиственничном, 1899 г.

порога по временной железнодорожной ветке – обратно в баржи. С великими трудностями за 1,5 года перевозка 150 тысяч пудов частей великана-корабля была завершена. Для её осуществления потребовалась почти половина денег, затраченных на строительство корабля-ледореза в Англии.

Сборка ледокола началась на специально построенном стапеле в селе Лиственничном 15 января 1898 г. На сборке ледокола работало до 420 человек ежедневно. Основная масса судосборщиков была привезена из Петербурга. 25 июня 1898 г. последовало высочайшее повеление императора Николая II назвать паром-ледокол по имени великого озера – «Байкал». Спущен на воду паром-ледокол «Байкал» 17 июня 1899 г. На торжественном спуске присутствовали, как сообщается в «Восточном обозрении» (№ 126 за 1899 г.), архиепископ Тихон, генерал-губернатор, иркутский городской голова, начальствующие лица и много публики. Администрация железной дороги и заинтересованное купечество не поскупилось на бесплатное угощение. Пили по старинному обычаю ковшами прямо из бочек, выставленных на берегу. 25 июня из Петербурга пришла телеграмма от государя императора, в коей он высочайше повелел именовать новое судно «Байкалом».

Корпус судна был выполнен из лучшей сименс-мартеновской стали. Дно двойное, как у тяжелых военных кораблей. Шпангоуты внутри ледокола размещались часто, и вдоль ватерлинии по корпусу шел широкий пояс из стальных листов толщиной до 25 мм. При проектировании учитывался

опыт строительства доктором Нансеном знаменитого «Фрама», благополучно перезимовавшего среди полярных льдов. Длина «Байкала» – 88,4 м, ширина – 15,5 м, водоизмещение – 4200 т, каюты для 200 пассажиров. На трех железнодорожных путях парома размещались 25 двухосных вагонов с грузом и паровоз, в трюмах – 850 т грузов. Судно обслуживала команда из 200 человек, в том числе 21 машинист паровых котлов. Вся команда носила железнодорожную форму. На судне было установлено 16 паровых котлов, было 4 кочегарки, одновременно на вахту заступали 16 кочегаров. На ледоколе имелся богато обставленный «Царский салон», по свидетельству помощника капитана Ф.Ф. Басалова, в нем были даже позолоченные столовые сервизы. Расстояние от ст. Байкал до ст. Мысовой (75 км) паром преодолевал за 4,5 часа. Скорость его достигала 22 км/час. Он мог взламывать 1,5-метровый лед. Когда лед позволил работать ледоколам, в военное время на пароме перевозили одновременно 2500 человек и 250 лошадей. О легендарном пароме-ледоколе «Байкал» в «Путеводителе по великой Сибирской железной дороге 1901–1902 гг.» написано: «Ледокол построен из стали прочной конструкции. На ледоколе поставлено 3 машины тройного расширения с общей силой 3750 индикаторных сил; 2 машины помещаются в корме и разделены продольно водонепроницаемую переборкою, эти машины служат для приведения в движение ледокола, одна машина помещается в носовой части и служит для вращения носового винта, способствующего ледоколу ломать лед. Паром-ледокол несколько напоминает собой знаменитый «Фрам» Нансена, отличаясь носовой и кормовой частями, рассчитанными на ломку льда при движении как передним, так и задним ходами».

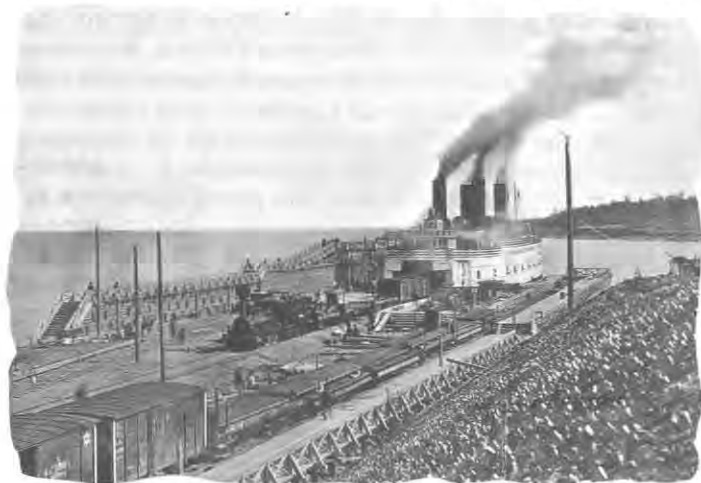
В особенно суровую зиму 1903–1904 г., когда ледоколам оказалось не под силу ломать мощный лед, а военная обстановка на востоке требовала срочной переброски большого количества войск, между станциями Байкал и Танхой был уложен прямо по льду сорокаверстный рельсовый путь. О важности и уязвимости этого участка Сибирского пути свидетельствует тот факт, что с началом Русско-японской войны министр путей сообщения М.И. Хилков вместе с семьей приехал на Байкал и временно проживал в с. Лиственничном, лично контролируя ход укладки рельсов по льду Байкала. Через каждые 6 км ледового пути были сооружены бараки для обогрева пассажиров, а в 24 км от станции Байкал была построена на льду большая станция Середина, где пассажиры могли обогреться и выпить горячего чая. На случай снежного бурана на станции были колокола, чтобы их звуком

указывать правильное направление едущим. Переправа работала круглосуточно. За состоянием пути следили особые артели рабочих, которые расчищали дорогу и сооружали специальные ледовые мосты через трещины. Вдоль дороги была протянута на столбах телефонная линия. Ледовая переправа действовала с 17 февраля по 17 марта 1904 г. Вагоны перегонялись по ней поштучно конной тягой на расстоянии 50 сажень (106,6 м) один от другого, паровозы – в разобранном виде. С рамы паровоза снимали котёл с кабиной и перевозили их на двух платформах. Рама паровоза без парового котла перекачивалась по рельсам на родных колёсных парах. По ледовой дороге перекатали 2402 единицы подвижного состава, из них 65 паровозов и 1612 крытых вагонов. В отдельные дни перекачивалось до 220 вагонов, обычно – около 150. Количество частных пассажиров, перевозимых гужевым транспортом, составило за время работы ледовой переправы от порта Байкал – 14 579 человек, от Танхой – 11 660⁶⁸.

Особой проблемой было образование внезапных трещин во льду. Подвижка льда была настолько мощной, что рельсы не выдерживали и лопались, а болты и скрепления разлетались в разные стороны со страшной силой. Опытным путём установили места трассы, где стантовые трещины появлялись регулярно, и в этих местах рельсы уложили на накрест длинные, не скреплённые между собой брусья, а рельсовые стыки в таких местах не скреплялись болтами, что оставляло подвижность конструкции и предохраняло рельсовый путь от разрывов. 2–5 марта из-за трещины, образовавшейся вдоль пути, местами она проходила даже между рельсами, пришлось переносить на 20–50 метров в сторону рельсовый путь с 10 по 31 версту включительно. За все время работы Байкальской переправы только однажды 30-тонный паровоз в собранном виде просел передними колёсами в трещину на льду Байкала, его удалось поднять на лёд и благополучно вывезти на берег – ни один вагон и паровоз не был утоплен, не зафиксировано и случаев обморожения пассажиров из числа 26 239 человек, перевезённых на тройках. Байкальская переправа успешно справилась с возросшим потоком воинских эшелонов, что способствовало укреплению России на востоке в условиях русско-японской войны. В связи с окончанием укладки рельсового пути через Байкал и началом перекачки по нему первых вагонов император России Николай II лично поздравил всех, кто принимал участие в строительстве, телеграммой на имя министра путей сообщения князя М.И. Хилкова: «Да благословит Господь успехом законченное под Вашим наблюдением трудное

дело перевозки вагонов по льду Байкалу. Надеюсь, что дальнейшие передвижения будут столь же успешными, как были до сих пор. Передайте мою благодарность всем потрудившимся при укладке ледяной железной дороги». По окончании работы Байкальской переправы начальник переправы С.А. Заболоцкий был награждён царскими подарками – золотыми часами и золотым портсигаром с бриллиантовым изображением государственного герба. После закрытия ледовой переправы перевозку военных грузов продолжил паром-ледокол «Байкал». В ноябре 1904 г. «Байкал» перевёз на специальных транспортёрах из сцепленных двух железнодорожных платформ через озеро первый негабаритный груз – миноносец весом 18 000 пудов (295 тонн).

В конце января 1904 г., когда началась война с Японией, возник вопрос о срочной переброске с Балтики на Тихий океан миноносцев и миноносок различных типов (входили в этот перечень и подводные лодки, еще числившиеся тогда «миноносцами»). Всего в 1904–1905 гг. на Дальний Восток по железной дороге доставили 12 подводных лодок трех типов на специальных железнодорожных транспортерах, кроме того, на обычных платформах перевезли четыре маленькие подводные лодки. Первой из них и единственной доставленной во время войны в Порт-Артур была подводная лодка конструкции Е.В. Колбасьева «Петр Кошка» водоизмещением 20 т при длине 15,2 м. Главный ее строитель Н. Н. Кутейников сделал лодку разборной. Вес наибольшей отдельной части ее корпуса не превышал 1,6 т, а время, необходимое для



Разгрузка парама-ледокола «Байкал» на ст. Танхой.
Фото из архива капитана ледокола «Ангара» Г.В. Лазо



Баржа с установленными на ней чешскими орудиями, с которой чехи расстреляли паром-ледокол «Байкал» 16 августа 1918 г. ВНА

сборки или разборки всей подводной лодки, ограничивалось 6 часами. «В разобранном виде лодка размещалась в стандартном железнодорожном вагоне» – сообщает исследователь истории подводных лодок в Порт-Артуре А.А. Аллилуев. Подаренную германской фирмой Круппа маленькую экспериментальную подводную лодку «Форель» (длиной 12,5 и шириной 1,65 м) в конце лета 1904 г. без труда установили на типовую 4-осную железнодорожную платформу. 25 августа она была отправлена с воинским эшелонном и 29 сентября прибыла во Владивосток. Следом за «Форелью» последовала на 2-осной железнодорожной платформе крохотная подводная лодка конструкции лейтенанта Боткина, плававшая впоследствии у Николаевска-на-Амуре. В апреле 1905 г. по Сибирской железной дороге до Сретенска была перевезена полуподводная лодка «Кета», переделанная из подводной лодки Джевецкого. Вес «Кеты» не превышал 3 т, а длина – 6,4 м. В 30-е гг. XX в. советские моряки перебрасывали на железнодорожных транспортерах с Балтики и Черного моря на возрождающийся Тихоокеанский флот корпуса малых подводных лодок типа М и секции средних лодок других серий. В годы Великой Отечественной войны эти лодки перевезли по Транссибу в обратном направлении⁶⁹.

В течение 18 лет паром-ледокол «Байкал» и ледокол «Ангара» исправно несли свою службу. В исторических документах сохранились впечатляющие цифры. С 1900 по 1909 г. ледоколы осуществили перевозку 1 460 998 человек, животных – 188 838, паровозов – 1864 шт., вагонов классных разных – 2434, груженых товарных вагонов – 100 984,

воинских повозок – 8935. Навигация открывалась в апреле, заканчивалась в середине января. За всю свою историю ледокол «Байкал» только в январе 1904 г., когда морозы достигли 42–45 градусов, не смог побороть толстый байкальский лед и простоял в порту, зажатый льдами.

ГИБЕЛЬ ПАРОМ-ЛЕДОКОЛА «БАЙКАЛ». В годы Гражданской войны все имеющиеся суда вошли в красногвардейскую Байкальскую флотилию. На носовую часть ледокола «Байкал» установили 6-дюймовую пушку и отправили совместно с рейдово-маневренным пароходом «Кругобайкалец» курсировать вдоль линии железной дороги. Последний свой бой паром-ледокол принял на рейде у ст. Мысовой. 16 августа 1918 г. он был расстрелян из пушек чехами с захваченного ими почтово-пассажирского колесного парохода «Феодосий», который буксировал баржи с установленными на них пушками. Пароход «Феодосий» был захвачен чехами в Лиственничном. Он стоял в ремонте с разобранной машиной. Чехи заставили собрать и вооружить «Феодосий». Отремонтированный пароход взял под борт две баржи с установленными на них чешскими орудиями и пошел в Мысовую, где у пирса стоял ледокол «Байкал». Следует заметить, что бои на Байкале проходили не между белыми и красными, более правильной будет формулировка, между красногвардейскими частями действующей власти и мятежными войсками Чешского корпуса, которые эту власть по заданию интервентов свергали. У антибольшевистских сил в Сибири не было пушек и хорошо организованной, вооружённой армии, которая могла бы противостоять красногвардейским формированиям. На сохранившихся документальных фотографиях

Гибель парома-ледокола «Байкал»



видны одетые в форму лишь чешские бойцы, среди которых нет одетых в русскую форму. К станции Мысовой он подходил не со стороны порта Байкал, а со стороны Нижнеангарска, откуда ждали пароход «Лейтенант Малыгин» (после революции переименован – «Лейтенант Шмидт»), за который и было принято подходящее судно. Эта роковая ошибка стала гибельной для ледокола. «Феодосий» с буксируемыми баржами с орудиями приблизился на расстояние пушечного выстрела, прежде чем на «Байкале» спохватились и попытались отойти от пирса и развернуть судно с пушкой на носу к нападавшим. Однако уже после первого залпа один из снарядов попал в керосиновый бак, установленный на спардеке у трубы, и пожар охватил деревянную обшивку. После очередного попадания заклинило рулевое управление, и ледокол превратился в неподвижную мишень для чехов. На «Байкале» началась паника, вся команда сбежала на пристань, машинная команда открыла кингстоны. Пришвартованный паром затонул по главную палубу, сев на дно, но деревянная палуба с надстройками продолжали выгорать. Вместе с ледоколом сгорела почти вся деревянная пристань. Пароход «Феодосий» еще около двух часов обстреливал станцию и пристань, после чего ушел в Лиственничное. По свидетельству очевидцев, из разбитых иллюминаторов «Байкала» валил густой дым, и судно горело ярким пламенем. На ледоколе находилось 12 вагонов с продовольствием и военным снаряжением, 64 бочки смазочных и горючих материалов, вторая палуба была заполнена огромным запасом каменного угля (60 тыс. пудов), на носу судна лежали снаряды и гранаты. В воспоминаниях красногвардейца А.А. Авдеева последние часы жизни ледокола были такими: «Сухой, как порох, горит пароход, рвутся оставшиеся на носу снаряды и гранаты, как сухие орехи, лопаются патроны, еще более усиливая силу огня. Самопроизвольно гудит гудок, напоминающая рев лесного зверя. По коже пробегает мороз от этого жуткого зрелища». «Байкал» долго выгорал, продолжалось это несколько дней, после чего выгоревший дотла остов остался в полузатопленном состоянии на мели. Механик ледокола С. Солонцев вспоминает: «Команда спаслась кто как мог, а ледокол горел несколько дней и затонул недалеко от пристани». До октября 1918 г. его остов находился на мелководье вблизи берега. Железный остов обгоревшего ледокола был отбуксирован «Ангарой» в порт Байкал, где он простоял до 1928 г. Затем его разрезали автогенном на куски и отправили на уральские заводы на переплавку. По другому рассказу, долгие годы, вплоть до начала Великой Отечественной войны, останки

100-метрового гиганта возвышались над уровнем воды на отмели у ст. Мысовой. В дни Сталинградской битвы, когда была острая нужда в металле, выступающие из воды металлические конструкции ледокола разрезали автогенном и отправили на переплавку. А нижний остов корпуса «Байкала» до сих пор покоится на дне озера. Упоминание о том, что флагман байкальского флота может находиться



Спуск ледокола «Байкал» на судовой флоты в Лиственничном, 1899 г.

на дне, можно встретить в книге краеведа, директора музея г. Бабушкина А.М. Шеиной «История города Мысовска»: «Есть сведения, что еще до войны велись работы по подъёмке ледокола, но был ли он поднят или до сих пор покоится на дне Байкала – неизвестно». Противоречия в рассказах о судьбе парома-ледокола «Байкал» удалось разрешить лишь недавно. В коллекции иркутского антиквара С.А. Снарского обнаружилась любительская старинная фотография выгоревшего дотла флагмана байкальского флота, на которой видно, что остов судна оставался на плаву после пожара, а следовательно, не затонул напротив ст. Мысовой, как об этом писали раньше местные краеведы. Корпус судна был выполнен из кованой сименс-мартеновской стали, собранный из стальных двадцатимиллиметровых листов, он имел двойную обшивку, поэтому остался цел и невредим после пожара. В трюме ледокола имелись водонепроницаемые переборки, которые обеспечивали плавучесть судна на случай получения пробоин.

О судьбе легендарного парома в своих воспоминаниях рассказывает капитан ледокола «Ангара» Г.В. Лазо, он пишет: «После того как закончилась гражданская война, из сгоревшего ледокола «Байкал» откачали воду, и ледокол «Ангара» совместно с пароходом «Шмидт» привели его в порт Байкал. В порту он стоял до 1926 г. Не один раз я его



Ледокол «Байкал» во льдах. Почтовая открытка, начало XX в.
Из коллекции иркутского антиквара С. Снарского

осматривал. С виду он был нормальным, только упала у него одна труба и один раструб, но внутри вся деревянная надстройка была сгоревшей. Котлы и машины были целые. В то время порт входил в состав Байкало-Селенгинского пароходства, начальником был Невский, главным инженером – Тарасов. Вопрос стоял о продаже ледокола «Байкал» в утиль в Уралметаллторг в Челябинский тракторный завод и о закрытии судовой верфи в Лиственничном. Много было бурных собраний рабочих, протестовавших против закрытия завода, но начальство настояло на своем. Ледокол «Байкал» изрезали на металлолом, сколько можно было – обрезали в порту Байкал, потом перевели работы в Лиственничное. Подтаскивали на берег и резали в утиль. Закончили резку в 1930 г. Также начальство решило закрыть судостроительный завод. Все станки разбивали молотками, кувалдами и отправляли в утиль. В порт Байкал в 1928 г. была перевезена только слесарная мастерская. От судостроительного завода в Лиственничном осталось только одно кирпичное здание с кочеваркой.

Когда раскряжи промпартию, то установили, что начальник пароходства Невский и главный инженер Тарасов были членами промпартии, их судили, дали по 5 лет, а завода не стало с его первоклассными станками, которые все переломали на утиль».

Ледокол «Байкал» был разрезан на металлолом в порту Байкал и на судовой верфи в Листвянке, а из его пятнадцати котлов четыре долгие годы еще использовались на старом кожевенном заводе и в котельной грузового автопредприятия № 2 в Иркутске.

ЛЕДОКОЛ «АНГАРА»

В 1900 г. на помощь «Байкалу» пришел второй ледокол – «Ангара», перевозивший 160 пассажиров и около 250 т груза. Он использовался главным образом для перевозки через озеро пассажиров и предназначался для вспомогательных функций при совместном плавании с паромом-ледоколом «Байкал». Ледокол «Ангара» дожил до наших дней: решением Иркутского обкома ВЛКСМ было предложено поставить его на вечную стоянку в Иркутском водохранилище и создать на нем музей боевой и революционной славы. 5 ноября 1990 г. отреставрированное судно встало на почетную вечную стоянку у специального пирса в микрорайоне Солнечный в Иркутске. Ледокол «Ангара» – единственный из первых судов ледокольного типа, сохранившихся в России до наших дней. Заказ на постройку судна по типу одного из американских ледоколов, работающих на озере Эри, был оформлен российским правительством в конце 1898 г. на английской корабельной фирме «Сэр В.Г. Армстронг, Витворт и К^о» в Ньюкасле.

Ледокол в разобранном виде был доставлен в пос. Лиственничное, где в период с 18 июля 1899 г. по 25 июля 1900 г. производилась его сборка. Технические данные корабля: длина – 60 м, ширина – 10,5 м, высота от киля до палубы в центре – 7,5 м, водоизмещение – 1400 т. «Ангара» могла перевозить 160 человек и 10 вагонов груза. Во время Русско-японской войны ледокол перевозил до 1000 человек за один рейс. Для пассажиров 1-го и 2-го классов были оборудованы каюты на 60 мест. Помещение 3-го класса на 100 мест располагалось в кормовой части ледокола. Для размещения груза и багажа имелись два трюма емкостью 653 м³ и грузоподъемностью 250 т. Корпус ледокола – стальной, клепаный, толщина ледового пояса – 25 мм.

До ввода в эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги в 1905 г. «Ангара» вместе с паромом-ледоколом «Байкал» ежедневно совершала по 2 рейса через Байкал. Навигация у ледоколов начиналась обычно во второй половине апреля и заканчивалась в середине января следующего года. Как показала первая зима эксплуатации паромной железнодорожной переправы через Байкал, ледоколы оказались способны пробивать байкальский лед только в первые дни после ледостава. В течение трех зимних месяцев переправа через Байкал осуществлялась по льду на лошадях. В состав железнодорожной переправы, кроме ледоколов, входил также колесный пароход «Лейтенант Шмидт» с



Затонувшая «Ангара».

грузовым трюмом на 40 т. Построен он был в Англии и доставлен на Байкал через Енисей и Ангару в собранном виде. Четвертым судном железнодорожной переправы был пароход «Кругобайкалец», построенный в Финляндии в городе Або и доставленный в с. Лиственничное в разобранном виде.

История ледокола «Ангара» драматична. С 1907 до 1917 г. он стоял на приколе, паром «Байкал» работал один. В 1918 г. ледокол был вооружен двумя 6-дюймовыми пушками и 4 пулеметами и принял участие в сражениях с белочехами. Позднее «Ангара» была вооружена четырьмя морскими дальнбойными орудиями и стала флагманом Байкальско-го отряда боевых судов в 1918–1922 гг. Первый раз ледокол «Ангара» тонул в декабре 1928 г., сев на банку мыса Орлова между полуостровом Святой Нос и Ушканьими островами и получив серьезную 6-метровую пробоину в корпусе. Котельное отделение было затоплено, котлы погасли. Вода попала также в кормовой и носовой трюмы, находиться можно было только в верхних пассажирских помещениях и салоне, все нижние помещения оказались залитыми водой. На помощь полузатопленному судну был вызван пароход «Кругобайкалец» с опытными водолазами на борту. Пробоину заделали клиньми, откачали воду и отбуксировали ледокол «Ангара» в Чивыркуйский залив, где она осталась зимовать. Пробоину за зиму надежно зацементировали, и с этой заделанной пробоиной ледокол ходил еще две навигации. Капитально отремонтировать корпус судна и надежно заварить эту пробоину удалось только зимой 1931–1932 гг. Еще один капитальный ремонт был произведен в 1959–1960 гг. С 1963 г. судно перестало использоваться и в 1967 г. было заведено на стоянку в Иркутское водохранилище. Второй и третий раз ледокол тонул в 70–80-х гг. в Иркутском

водохранилище, оставшись без хозяина и без присмотра. В затопленном состоянии он находился до 1988 г.

В 1987 г. было принято решение Иркутского облисполкома о создании на судне музея, но лишь в 1988 г. начались работы по его подъему и реставрации. В 1991 г. на ледоколе, навечно пришвартованном у причала в микрорайоне Солнечный г. Иркутска, была открыта экспозиция об истории «Ангары». В 2000 г. судно передано в бессрочное пользование Иркутскому отделению всероссийского общества по охране памятников истории и культуры.

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ НА КРУГОБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

72 км Порт Байкал (5260 км от Москвы). Пассажирское здание вокзала построено в 1904–1905 гг. В 2005 г. деревянное здание вокзала отреставрировано, в честь 100-летия дороги на первом этаже открыт филиал музея истории ВСЖД, посвященный истории Кругобайкальской дороги. В отреставрированном историческом здании вокзала, на втором этаже работает мини-гостиница «У старого маяка».

В 1900 г. для обслуживания Байкальской паромной переправы были установлены одинаковые маяки на ст. Мысовой и в порту Байкал. До строительства второго пути маяк в порту Байкал стоял напротив вокзала, исправно посылая мощные мигающие сигналы, которые были видны ночью очень далеко. В 1906 г. он в связи с расширением полотна дороги и из-за угрозы камнепадов был разобран и перенесён на вершину горы, на высоту более 100 м над комплексом станции Байкал. 10-метровый маяк из листовой стали с сияющим медным колпаком и винтовой лестницей внутри светил по ночам до 1984 г. Первоначально мигающий свет обеспечивала французская система из линз и газовой горелки, впоследствии она была заменена на автоматическую ацетиленовую станцию. Примечательно, что маяк был изготовлен в Англии на заводе «Сэр В.Г. Армстронг, Витворт и К°», находящемся в Ньюкастле из такой же сименс-мартеновской стали, что и ледоколы «Байкал» и «Ангара». В разобранном виде он был доставлен из Англии вместе с ледоколами. Корпус маяка опоясан двумя железными обручами, которые вместе с металлической обшивкой приклепаны к шести вертикальным рельсовым лонжеронам. Внутренний диаметр башни – 1,4 м. Старый маяк на подиуме из тесаных камней



10-метровый маяк установлен в порту Байкал в 1900 г. Изготовлен в Англии на заводе «Сэр В.Г. Армстронг, Витворт и К°», находящемся в Ньюкастле, из такой же сименс-мартеновской стали, что и ледоколы «Байкал» и «Ангара». Сохранился до нашего времени

дороги на скалах мыса Зобушка отдыхавшим здесь профессиональным художником в манере современного цветного граффити.

77 км Первая 2-путная галерея № 1 длиной 82 м, открывающая список галерей и тоннелей Кругобайкальской железной дороги.

80–81 км Здесь находился туристический комплекс ОАО «Электросвязь».

81 км Миниатюрная подпорная стенка в скальной выемке – первое из этих сооружений на КБЖД со стороны станции Байкал.

82–84 км Первые три тоннеля на КБЖД со стороны станции Байкал № 1 (178,1 м), № 2 (179,6 м), № 3 (65,2 м).

84 км Железнодорожный виадук балочного типа на массивных каменных опорах, тоннель и мощная волноприбойная стенка.

85 км Тоннель № 4 с галереей на выходе длиной 205,7 м.

87 км Тоннель № 5 длиной 216 м с пристроенной к восточному portalу высокой подпорной стенкой.

и со смотровым круговым балконом наверху сохранил свой исторический облик до наших дней, хотя на нём и появились дополнительные современные атрибуты в виде антенн.

В подножье мыса Баранчук находится обнажение мраморных пород (кристаллические известняки на откосах можно наблюдать на 71–78 км). Недалеко от п. Байкал железнодорожная выемка вскрыла родник, вода из которого не замерзает при выходе из под земли даже зимой.

76 км Современные наскальные писаницы (конец XX в.), выполненные в выемке полотна железной

89–90 км Падь Каторжанская. Здесь находится два тоннеля – № 6 и № 7, один длиной 108,6 м., второй со сферическим сводом – 539,2 м. Работами по проходке и отделке тоннеля руководил Джованни Флориани, с ним работал и отец и брат, на строительстве тоннеля было занято 24 итальянца. В пади Каторжанской сохранился каменный карьер, где добывался и обрабатывался камень для строительства. Здесь же находился охраняемый лагерь каторжан, работающих на строительстве. На берегу – руины здания электростанции, построенной в 1936 г. из бутового камня. В железнодорожной выемке здесь находится одна из самых мощных и высоких подпорных стенок с двумя наклонными частями из тесаного камня друг над другом.

91 км Мыс Толстый. На южной стороне мыса находится разрушенный причал, от него проходит тропа к тоннелю № 8 («Толстый») длиной 348,1 метра. С северной стороны мыса – хорошее место для бивуака и отгороженное от Байкала гравиной насыпью небольшое озеро.

97 км Однопутная галерея №5 («Широкая») протяженностью 108 м стоит в стороне от действующей дороги и постепенно зарастает деревьями.

98 км Разъезд Уланово. Туристическая база ВСЖД «Хвойная». Здания отреставрированы и отражают стиль модерн начала XX в.

99–100 км На южном берегу Березовой бухты выход из восточного портала однопутной галереи № 6 (51, 2 м) сейчас обрывается со скалы прямо в воду. Ранее здесь находился красивый металлический мост с ажурным силуэтом, построенный по проекту русского мостостроителя Л.Д. Проскурякова. История его установки и последующей переноски на новое место представляет интерес с точки зрения достижений российского мостостроения. Этот однопролетный мост, длиной 123,5 м и высотой 19 м был самым крупным на КБЖД, а по длине своего пролёта уступал только рекордным для России того времени пролётам моста через реку Енисей, длина каждого пролёта которого достигала 144,2 м.

Летом 1904 г. детали моста в разобранном виде были доставлены с завода из г. Николаева на берега Байкала. В течение двух месяцев на ровной площадке полотна дороги рабочие клепали с помощью ручных кувалд железные фермы моста. Для удобства работ был изготовлен огромный деревянный кран в виде 20-метровой буквы «П», способный перемещаться над собираемыми фермами моста по специально проложенным рельсам. Для установки моста через Березовую бухту применили оригинальное инженерное решение. Поскольку установить промежуточные опоры

из-за большой глубины бухты (более 27 м) было нельзя, собранный на берегу цельный мост, общим весом около 655 т, перебросили с одного берега на другой с помощью ручных лебедок, катков, домкратов и пяти быков, сооружённых на плавающих понтонах. Подобный метод установки моста с применением подвижных опор, плавающих на воде, впервые был применён в России военным инженером Березиным⁷⁰ ещё за 20 лет до строительства моста в бухте Берёзовой, но на Байкале применялся впервые. Сложная и уникальная техническая операция по перетаскиванию многотонного моста длилась три дня в присутствии министра путей сообщения М.И. Хилкова, специально прибывшего по этому случаю на берег Байкала. 9 августа 1904 г. мост точно лёг своими концами на подготовленные каменные выступы противоположных берегов. Баржи были притоплены по методу инженера Березина, путём закачки в них воды, и выведены из-под моста. На старинных фотографиях видны две помпы, с помощью которых производились наполнение и откачка воды из плавающих понтонов. Интересно отметить, что строители старались предусмотреть все детали, так для защиты от возможных камнепадов площадка под скалами, где собирали фермы моста, была ограждена по склону 120-метровым деревянным забором, а при накатке моста на другой берег плавающие понтоны на ночь ограждали пароходами, чтобы защитить их от байкальских волн.

В 1911–1914 гг. был построен обводный тоннель № 9, и надобность в мосте через Березовую бухту отпала. Мост в январе 1916 г. был вытаскен лебёдками на берег, разобран и перевезен по железной дороге на восточный берег Байкала, где после усиления конструкции был вновь собран и установлен через реку Выдриная на участке Танхой – Култук. 95 лет мост исправно пропускал железнодорожные составы по Транссибирской магистрали, после ввода нового моста в 1999 г. «Березовский» выведен из эксплуатации. Он до сих пор стоит на реке Выдриная как памятник инженерного зодчества, хотя поезда больше по нему не проходят и рельсовый путь с него снят.

Галерея № 7 («Шумихинская Большая») длиной 182,9 м, выведена из эксплуатации и включена в объекты показа, туристы из экскурсионных поездов проходят по ней пешком, чтобы на середине, когда наступает полная темнота, испытать необыкновенные ощущения «свет в конце тоннеля». На её строительстве работали итальянцы, 30 человек во главе с П. Бальзимелли, с ним работали Л. Фракаролли и Л. Феррари. Мост через Шумиху строил Дж. Тонеатти из Клаузетто, потомки его до сих пор живут в России⁷¹.

100 км Обводный тоннель № 9, протяженностью 496,1 м, с особым оформлением порталов, один из самых красивых на КБЖД. Каждый портал с обеих сторон обрамлен выступающими колоннами. Сложены они бутовым камнем и облицованы горизонтальными рядами «в прикол». Из тоннеля имеется боковой выход к Березовой бухте, вырубленный в скале, на выходе из которого виден портал тоннеля № 6 на обрывистой скале, отвесно уходящей в воду залива.

102 км Живописная защитная галерея, получившая в народе название «итальянской», с подпорной стенкой с арками и зубчатой стеной длиной 39 м. Построена в 1905 г. под руководством итальянского горного мастера Доменико ди Паоло 36 итальянцами, в его списках нет Феррари, как нет и Фракаролли⁷². В долине реки Большая Шумиха на базе небольшого поселка в середине 1990-х гг. открыта туристическая база «Шумиха».

103 км Одна из самых больших, монументальных подпорных стенок из тесаного камня.

104–105 км Белая выемка – это геологический разрез с мощным слоем различных мраморов, образовавшийся при строительстве дороги. Он тянется на 1,5 км и расположен в основании мыса Ивановского. Выход мрамора с редким сочетанием пород и минералов, здесь обнаружено около 70 минералов, в т. ч. шпинель разнообразной окраски. Единственное место в мире, где можно встретить сочетание такого большого числа редких и обычных пород минералов всевозможных цветов. Данный разрез объявлен геолого-минералогическим музеем под открытым небом. Объект экскурсий 27-го Международного геологического



Установка моста через бухту Березовая, 1904 г.



Восточный портал однопутной галереи № 6 сейчас обрывается в воду. В 1916 г. Березовский мост был перенесён отсюда на восточный берег Байкала

109 км Самый длинный и совершенно прямой тоннель № 12 – «Половинный» (778 м). На мысе, который почти на 1,5 км вдаётся в Байкал, находится уютный галечный пляж с местом для возможного ночлега в палатке. Одно из самых удобных мест для отдыха. На станции можно увидеть паровоз серии Л («Лебединский» – грузовой), выставленный на запасной путь как экспонат железнодорожной техники. Через р. Бол. Половинную перекинута два моста. Однопролётный мост с металлической фермой длиной 76,6 м построен в 1904 г. – самый длинный металлический мост на КБЖД. 3-пролётный арочный мост из монолитного армированного бетона (построен в 1914 г.) – уникальное и нетипичное железнодорожное сооружение. Недалеко от мостов находится самый короткий тоннель на КБЖД, пробитый под скалой Чайкин утёс, длиной – 31,2 м. Недалеко от ст. Половинной находится могила итальянского строителя Д. Броведани, работавшего на строительстве тоннеля «Половинный» и погибшего на Байкале.

120 км Станция Маритуй – одна из самых крупных на

конгресса. Для удобства изучения и осмотра все разведочные выемки и скважины пронумерованы красной краской, любителям минералогии в последние годы Белая выемка становится все более известна благодаря наличию многочисленных кристаллов драгоценной шпинели твердого минерала, достигающих в длину нескольких сантиметров.

106 км Разъезд Пономарёвка. Лаборатория нейтринной астрофизики высоких энергий. С 1981 г. в пяти км от берега осуществляются научные эксперименты по глубоководной регистрации нейтрино, мюонов.

участке. В широкой долине р. Маритуй расположен одноименный поселок, в котором хорошо сохранились деревянные строения начала века. Отсюда начинается 10-километровая тропа до пос. Баклань по кромке плато, обрывающегося к Байкалу 200-метровыми скальными стенами. В годы ВОВ на этих скалах дежурила зенитная батарея.

123 км Мыс Киркирей. Здесь находятся два тоннеля (№№ 18, 18-бис), построенных в разное время. Обходной тоннель № 18 построен в 1911–1913 гг. Здесь же имеется грандиозная подпорная стена многоярусной конструкции и заброшенная 300-метровая выемка в скалах для бывшего железнодорожного полотна с фигурно облицованными камнями наклонными стенками скал. К 100-летию КБЖД у комплекса «Киркирейский» была благоустроена смотровая площадка. В комплекс «Киркирейский» входят тоннель № 18, тоннель № 18-бис, акведук, дренажные штольни. Тоннель № 18 («Киркирей 3») построен в 1903-1906 гг. Сферический, двухпутный, высота – 8 м, ширина – 9 м, длина – 75 м. Расход динамита на строительство – 473 кг. Этот тоннель специалисты считают самым сложным по пробивке на КБЖД из-за большого количества трещин в скале, деформаций и боковых давлений грунта. Неоднократно обвалы останавливали строительство, в итоге строители стали считать это место даже заколдованным и проклятым. В 1905 г. при землетрясении из-за подвижки горной породы он был повреждён, а в 1913 г. закрыт для движения. Вместо него в 1911–1913 гг. был построен новый – тоннель № 18-бис. Сферический, двухпутный, высота – 8 м, ширина – 9 м. Галерея с западной стороны – 8 м. Длина тоннеля – 636 м. Расход динамита – 17 403 кг. Объём выломанной породы – 33 036 куб. м. Объём каменной кладки – 14 565 куб. м. Для отвода ручья Киркирей создана уникальная система водоотвода в Байкал, состоящая из дренажных штолен в три яруса, соединённых шахтными колодцами. В верхней части лады, по которой течет ручей, на высоте 66 метров над Байкалом воздвигнута плотина высотой 1,5 м. Для регулирования стока воды в нижней части плотины сделано специальное отверстие, из которого вода поступает в бетонный лоток, спускающийся к тоннелю двумя уступами. Зарегулированный ныне водоток ручья до строительства тоннелей был красивым Киркирейским водопадом. На старинных фотографиях виден живописный низвергающийся с отвесных скал водяной поток.

120–140 км На этом отрезке побережья Олхинское плато обрывается к Байкалу отвесными скалами, здесь наибольшая крутизна, а высота отвесных скал над железнодорожным полотном достигает 350 м.

125 км Мыс Большой Колокольный – один из самых красивых скальных мысов Южного Байкала, выступает в море на 120 м, скальная вершина напоминает колокольню. Комплекс тоннеля № 23 с галереей (233 м).

130–131 км Река Шабартуй. Два параллельных моста через эту реку были построены в разное время, поэтому их конструкции отличаются друг от друга. Двухпролётный железобетонный арочный мост длиной 44 м построен в 1914 г. Комплекс тоннеля № 25 («Тоннель с ногой», 116,8 м).

133 км Птичий базар на 300-метровой скале мыса Шарыжалгай 3-й – зоологический памятник природы, единственное в южной части озера место гнездования серебристой чайки (с мая по август). Для местных жителей прилет на него чаек в мае является верной приметой того, что скоро Байкал освободится ото льда. Тоннель № 28 (Шарыжалгай-1, 165,7 м).

137 км. Центр деловых связей ВСЖД.

138 км База отдыха «Шарыжалгай». На железнодорожном мосту в каменную кладку опоры замурован золотистый вензель с инициалами «В. А.», это единственный мост с монограммой. Кому принадлежат инициалы историкам, ещё предстоит выяснить, возможно подрядчику строительства князю Андроникову или итальянцу Антонио Баннани («В. А.»).

139 км Крутая губа, место выхода лыжни от ст. Переезд пригородного поезда, популярного однодневного лыжного маршрута. Здесь находится красивый виадук.

140 км Тоннель № 32 (255,7 м), № 33 (мыс Большая Крутая губа, 302,6 м).

144–145 км Долина ручья Хабартуй с разрушенным зданием электростанции. Здесь находится тоннельный комплекс с построенными почти вплотную двумя тоннелями. Это очень опасный из-за частых обвалов участок. Два тоннеля построили при строительстве 1-го пути и между ними достроили галерею при строительстве 2-го пути. На Хабартуйских мысах имеются удобные места для разбивки палаточных лагерей.

146–147 км Скалолазный полигон на гранитных скальных стенках Место проведения спортивных состязаний по скалолазанию. В 2010 г. здесь был проведён первый чемпионат России по альпинизму в скальном классе. Скальные вершины поднимаются в этом месте на высоту 515 м над Байкалом – это самые высокие вершины у берега Байкала на КБЖД.

149 км Пос. Старая Ангасолка. В отремонтированных домах размещается спортивно-альпинистская база «Ангасолка». Через реку Ангасолку построен в 1904 г. каменный арочный 6-пролётный виадук «Ангасольский» длиной 73 м и высотой 12 м – один из самых красивых на КБЖД. Рядчиком

строительства был итальянский гражданин тридцатилетний Леонардо Риццолати родом из города Клаудзетто⁷³. Под его руководством мост строили 12 итальянских каменщиков и 200 русских рабочих. Сюда выходит популярный однодневный лыжный маршрут, от остановочного пункта Тёмная падь на Транссибе до Байкала всего 4 км. В посёлке открыт культурно-выставочный центр «Наследие Н. Рериха», в котором есть комнаты гостиничного типа для туристов.

156 км Пос. Култук – один из старейших населённых пунктов Восточной Сибири. Култукский острог основан весной 1647 г. дружиной Ивана Похабова. Слово «култук» тюркского происхождения и означает «залив, угол, тупик». По имени этого залива назван южный ветер на Байкале – култук, обычно приносящий дождливую погоду на озеро. Характерной особенностью пос. Култук является отсутствие снега даже зимой.

ШАМАНСКИЙ МЫС. На берегу между пос. Култук и Слюдяной находится Шаманский мыс, на полкилометра вдающийся в Байкал. О тайнах этого мыса сложено много легенд. Археологи открыли на нём древние погребения, и нашли шаманские рисунки. Западнее мыса, напротив устья реки Талая в начале прошлого века провалился под лёд серебряный обоз, монеты которого так и не были найдены и подняты на поверхность. Помимо занятых историй это место выделяется на смежном побережье своей красотой, сюда, где начинается Байкал, стоит приехать, чтобы полюбоваться открывающейся отсюда живописной панорамой.

Выступающий горб скалистого мыса зарос березами, и напоминает контур плывущей рыбы-кита из русской сказки «Конек-горбунок». Шаманский мыс – памятник природы,



Каменная арка на мысе Шаманский. К настоящему времени не сохранилась. Почтовая открытка начала XX в.

ставший символом начала Байкала в южной оконечности озера. Отсюда стартуют ледовые экспедиции вдоль всего озера до Нижнеангарска. В прошлом он был местом для совершения религиозных обрядов. Буряты называли этот мыс Айха-Шулун – «страшный камень». Местные легенды рассказывают о том, что на мысе был захоронен знаменитый шаман. После похорон шамана в пещере на мысе стали проводить священные обряды. Делали жертвоприношения убитыми животными. Интересно отметить, что на упавшей каменной глыбе на входе в пещеру сохранился фрагмент половины высеченного контура рисунка мифической птицы-гаруды с распростёртыми крыльями. Похоже, что это природный рисунок, но именно подобным необычным рисункам, чудесным образом, повторяющим контуры знакомых животных, в древности и поклонялись шаманисты. Между вторым и третьим холмами Шаманского мыса находится дорожная выемка. Это знаменитый старинный Кругобайкальский тракт, по которому иркутские купцы возили чай из Китая. До строительства Иркутской ГЭС, в заливе был песчаный берег, по которому проходила дорога. Купцы, проезжая мимо мыса, обязательно останавливались и преподносили духу шамана в священном месте деньги. Считалось, что такое подношение сулит удачу в торговых делах. Так и укоренилось за этим местом название – Шаманский мыс. Мыс сложен мраморовидными известняками, которые сильно разрушаются прибойными волнами. После строительства Иркутской ГЭС и подъема уровня озера в среднем на 1 м прибрежные пещеры в скалах Шаманского мыса были замыты галькой и стали недоступными. Сохранился вход только в одну из таких волноприбойных пещер, проникнуть в которую удобнее всего зимой по льду. Волноприбойный грот находится на крайней оконечности мыса и представляет собой полость 2 x 2 м и высотой около 3 м. В 15 метрах правее этого грота на наклонной площадке скалы сохранились несколько едва различимых наскальных рисунков. Они были обнаружены в 1976 г. археологической экспедицией этнографического музея культуры и быта народов Забайкалья. На рисунках изображены олени. Самое крупное изображение оленя-самца имеет размер 54 x 64 см. Увидеть их зимой со льда невозможно, вся скала покрыта толстым слоем наплескового льда. Вообще удивительно, что эти рисунки видны, хотя и плохо, летом. Рисунки находятся в зоне интенсивного волноприбойного процесса и подвержены разрушению. Обнаруженные на Шаманском мысе древние петроглифы являются единственными известными на побережье южного Байкала.

Кроме древних наскальных рисунков на скале мыса находится сделанная ссыльным ученым Б.И. Дыбовским засечка уровня воды Байкала. Найти ее в настоящее время не удалось. На старинных открытках на Шаманском мысе можно увидеть скалу со сквозным проемом, похожим на хобот. Существовало поверье, что достаточно протащить сквозь арку большого человека, как все болезни исчезают. Необычное творение природы не сохранилось до наших дней – волноприбойный процесс разрушил скалу-хобот. Следы взрывных работ для добычи камня можно увидеть на южных склонах мыса. Во время постройки западного участка Кругобайкальской железной дороги здесь в 1901–1904 гг. добывался камень. Археологи нашли на мысе захоронения древних людей, обломки керамики, каменные орудия, наконечники стрел, рыбку-приманку из бивня мамонта. По заключению академика А.П. Окладникова найденные предметы относятся к предкам эвенков конца неолита. В 1988 г. был вскрыт древний могильник с остатками берестяного покрытия и перламутровыми бусинами. По костям погребенного, была получена радиоуглеродная датировка 3900±130 лет. В результате многолетних исследований здесь был выявлен целый комплекс разнотипных археологических памятников: поселение, могильники и петроглифы бронзового века и неолита. Шаманский мыс – любимое место отдыха жителей Слюдянского района. Здесь имеется песчаный пляж, на котором любят загорать и купаться дети. Температура воды летом на мелководье у Шаманского мыса более высокая, чем в других районах побережья, в августе она повышается до 17–19°C.

Зимой у подножия Шаманского мыса можно увидеть ещё одну природную достопримечательность – незамерзающую всю зиму небольшую полынью во льду у кромки берега под скалами мыса. Местные жители считают, что под водой в этом месте бьёт источник, поэтому даже 40-градусные морозы не могут сковать льдом эту полынью. Подводный источник у скал мыса ещё одна из загадок этого места, не зря Шаманскому мысу посвящено столько преданий и легенд.

Чтобы попасть к песчаному пляжу у Шаманского мыса и подъехать вплотную к его скалам, надо свернуть с трассы М-55 после 107 км перед мостом через р. Похабиха и проехать по грунтовой дороге вдоль левого берега реки до берега Байкала (1,5 км). Вдоль железнодорожного полотна по насыпи проложена накатанная дорога (1 км) до арки моста, через которую можно выехать к пляжу. Отсюда ещё 1,5 км по берегу до Шаманского мыса. Всего от сворота с трассы М-55

(мост через р. Похабиха) до Шаманского мыса – 4 км. Зимой можно сократить дорогу и проехать к проезду сквозь арку железнодорожного моста по льду замерзшего озера, где летом красиво цветут белые кувшинки, а зимой катаются на лыжах и прицепленных санках за автомашинами.

166 км Ст. Слюдянка. Первое упоминание о поселении людей в южной оконечности Байкала относится к 1647 г. Название Слюдянка получила от имени речки, в долине которой еще в XVIII в. были обнаружены залежи слюды (флогопита). В 1905 г. после прокладки Транссиба открылась железнодорожная станция. Здание вокзала – единственное в мире, целиком построенное из байкальского мрамора. Вместе с русскими его строили 16 итальянских каменщиков. Слюдянку заслуженно называют «минералогической жемчужиной Прибайкалья», здесь с XIX в. добывали слюду, а в настоящее время добывают мрамор. В долине Слюдянки сохранились старые шахты, из которых до сих пор любители минералов пополняют свои коллекции. С 1925 г. Слюдянка становится рабочим поселком. С 1936 г. – городом. В настоящее время в Слюдянке наиболее крупные из предприятий – железнодорожный узел, локомотивное депо, вагонное депо, карьер «Перевал», АО «Байкальский мрамор», фабрика обработки слюды. Население – 22 тыс. жителей. В 50-х гг. здесь началась разработка мрамора месторождения «Перевал». Достопримечательность его – голубой кальцит, интенсивно окрашивающий мрамор до сине-голубого цвета. Действующий и ныне карьер – основной поставщик сырья для производства цемента в Иркутской области. Запас мрамора на месторождении оценивается в 100 млн тонн (ежегодная добыча составляет – 1,5 млн т). Слюда (флогопит) добывалась в Слюдянке до начала 70-х гг. и считалась лучшей в России. Добыча прекращена из-за снижения спроса. По долине р. Слюдянки сохранились шахты, в которых добывали флогопитовую слюду. В старых штольнях, по обоим бортам долины реки и на отвалах рудников, можно собрать хорошую коллекцию различных пород и минералов.

НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА. АМЕРИКАНСКИЕ СОЛДАТЫ НА КРУГОВАЙКАЛКЕ



том, что военные батальоны 37-го пехотного полка американского экспедиционного корпуса в 1919 – 1920 гг. маршировали в Иркутске, дислоцировались на Кругобайкальской железной дороге и в Вехнеудинске, участвовали в решающем бое в порту Байкал, знают совсем немногие. Большинство удивится, услышав, что американские солдаты защищали Иркутск и Верхнеудинск от нападения семёновских частей. Об этой забытой войне в современной «Исторической энциклопедии Сибири» скупно и цполиткорректно, всего несколькими строками упоминается как об иностранной интервенции стран Антанты против большевистской России (1919–1920). Однако это была продолжительная и полномасштабная война, когда передовые японские и американские отряды вошли в Иркутск, потери у американцев составили 353 солдата, у японцев превысили 1500 солдат. На вокзалах крупных городов и на маленьких станциях стояли сотни вагонов-теплушек, занятых под квартиры японских и других войск интервентов, в то время как на дороге катастрофически не хватало подвижного состава. Не был исключением и город Иркутск, в конце 1919 г., после эвакуации колчаковского правительства из Омска, ставший столицей белой Сибири

В 1919 г. в Иркутске работало три генеральных иностранных консульства (Французское, Американское и Английское), семь иностранных консульств (Японское, Китайское, Шведское, Греческое, Датское, Бельгийское, Азербайджанское), две миссии (Польская, Эстонская), военные представительства чехословацкого Национального совета, США и Великобритании. Для охраны своих консульств в Иркутске в 1919 г.



Нарукавный шеврон военнослужащих американских экспедиционных сил в Сибири (AEFS) 31-го американского пехотного полка (31st Infantry Regiment «The Polar Bears» – «Белые медведи»), переброшенного в августе 1918 года из Манилы во Владивосток. Эмблема в виде шрапнели, в её центре контур медведя с белой буквой «S» (для Сибири). В настоящее время точно в таком же виде является официальной эмблемой современного 31-го американского полка



Импровизированный блиндированный «патрульный» поезд американских экспедиционных сил во Владивостоке. Американский вагон-гондола Владивостокской постройки «бронирован» мешками с песком. Вооружение: пулемёты Browning M1917A1 (США)

прибыл батальон американских солдат и два японских батальона. Первый японский отряд во главе с генералом Муто и части 3-й дивизии генерала Оба Дзиро вступили в Иркутск 12 октября 1918 г. Кроме этого в городе дислоцировалось два чешских полка, они размещались в Красных казармах в центре города (по данным на 15 января 1920 г. было около 5000 чехов⁵⁶). На вокзале в вагонах размещался японский военный штаб. 1 января 1920 г. на ст. Иркутск дополнительно прибыли два эшелона японских войск.

На Тихвинской площади в Иркутске часто проходили парады иностранных войск. Сохранилось много старинных фотографий, на которых иногда трудно определить какие иностранные войска маршируют в центре Иркутска. В 1919 г. состоялся парад британских войск (Мидлсекский полк под командованием полковника Джона Варда). 1 мая – смотр иностранных войск союзнических государств (парад принимал французский главнокомандующий генерал М. Жанен). 25 мая – парад чешских войск в честь годовщины освобождения чехами Сибири от большевиков. В городе открывались английские клубы и рестораны, в модных салонах американские солдаты изучали русский язык и ухаживали за русскими девушками. Иностранцев на улицах города было больше чем в нынешнее время.

По данным английского генштаба, в Сибири находилось в период правления А.В. Колчака союзнических сил 80 тыс. японских, 35 тыс. хорошо вооружённых чехов (по американским данным – 70 тыс.), 8,5 тыс. американских, 4,2 тыс. канадских, более 2 тыс. английских (из них 1,6 тыс. находилось

в Омске при охране Колчаке), 2 тыс. итальянских, более 1,5 тыс. французских солдат и офицеров. Были также 12 тыс. поляков, 4 тыс. румын, 4 тыс. сербов, 1500 китайцев. Общая численность оккупационных войск (союзников Колчака) на территории Сибири и Дальнего Востока к середине января 1919 года составила по разным оценкам 130–150 тыс. солдат, что сопоставимо с численностью колчаковской Сибирской армии. Эти иностранные армии поглощали скудные сибирские продовольственные ресурсы, занимали лучшие казармы в городах и большую часть подвижного состава на дороге.

Как пишет в своих воспоминаниях об интервенции Г. Гинс: «Была выдвинута прежде всего такая схема: Англия охраняет Китайскую Восточную железную дорогу, Япония – Забайкальскую, Франция – Томскую и Америка – Омскую»⁷⁴. Никто из этих стран не был заинтересован ни в победе белых, ни в победе красных. Лучший вариант – продолжение процесса распада огромной российской империи и продолжение на её территории гражданской войны, чтобы Россия, ослабнув в кровопролитии, никогда не вернула себе былое имперское могущество. Главной ставкой в этой геополитической игре были планы подчинения и экономического освоения Сибири и Дальнего Востока. Япония намеревалась расширить свою империю на азиатский материк вплоть до берегов Байкала, американцы, своим военным присутствием

Флаги Соединённых Штатов, Франции, Великобритании и Японии на здании Штаба союзников в захваченном ими Владивостоке. Перед зданием выстроены представители союзных войск – офицеры, солдаты и моряки, сентябрь 1918 г.



надеялись сдерживать японские амбиции. У всех интервентов были свои собственные интересы. Американцы официально придерживались политики невмешательства во внутренние дела России и ставили главной целью установить полный контроль над Сибирской магистралью, но оставаться сторонними наблюдателями при охране единственного Сибирского транспортного пути им не удалось – воевать пришлось как с партизанами, так и с бандами Семёнова, даже со своими японскими союзниками чуть-чуть не дошло до боевых столкновений.

В начале ноября 1917 г. США прервали дипломатические отношения с Россией, не признав легитимность большевистского режима. Президент Вильсон 7 ноября 1918 года отозвал американского посла в России Дэвида Фрэнсиса, а в сентябре 1919 года приказал закрыть посольство США в России.

В 1919 году государственный департамент США составил карту будущей России. На этой карте народам нашей страны отводилась лишь Среднерусская возвышенность. В приложении к этой карте говорилось: «Всю Россию следует разделить на большие естественные области, каждая со своей особой экономической жизнью. При этом ни одна область не должна быть достаточно самостоятельной, чтобы образовать сильное государство. Необходимо как можно дольше сохранить состояние распада России – единственное средство предотвращения ее возрождения.



Агитационный плакат, отпечатанный в Японии. Вступление японских войск во Владивосток. Японский художник изобразил местных жителей, приветствующих интервентов с японскими флажками в руках, сотни японских флагов на крышах и в окнах зданий, 1919 г. Википедия

Остальной мир будет жить более спокойно, если вместо огромной России в мире будут четыре России. Одна – Сибирь, а остальные – поделенная европейская часть страны». В США была намечена программа «экономического освоения» России, предусматривавшая вывоз из нашей страны 200 тысяч тонн товаров в течение первых трех–четырех месяцев после начала интервенции.



Встреча американского генерал-майора У. Грэвса и японского генерала Отани во Владивостоке, 1918 г. Из собрания Skorohod

Бюллетень объединения английских промышленников в разгар интервенции в Сибирь писал: «Сибирь – самый большой приз для цивилизованного мира со времени открытия обеих Америк».

Следует заметить что после развала СССР в конце 1980-х гг., когда страна ослабла, о подобных планах вновь публично заговорили американские политики. Бывший госсекретарь США Мадлен Олбрайт: «Где же тут справедливость, если такой землей, как Сибирь, владеет только одна страна?» Кондолиза Райс (госсекретарь США): «Сибирь слишком большая, чтобы принадлежать одному государству». Группа американских авторов в книге «Проклятие Сибири»: «В Сибири сосредоточены ресурсы, принадлежащие вовсе не русским, а всему человечеству». Маргарет Тэтчер (бывший премьер-министр Англии): «Россиян следует сократить до 15 миллионов человек, обслуживающих скважины и рудники». Джон Мейджер (бывший премьер-министр Англии): «Задача России после проигрыша холодной войны – обеспечить ресурсами благополучные страны. Но для этого им нужно всего пятьдесят – шестьдесят миллионов человек». Все эти высказывания современных политиков удивительно точно совпадают с планом 90-летней давности стран Антанты по

овладению богатствами Сибири с целями осуществлённой ими в 1918 г. интервенции в России.

18 января Генеральный штаб главного командования армиями Антанты принял резолюцию «О необходимости интервенции союзников в Россию»: «...Большевистский режим несовместим с установлением прочного мира. Для держав Антанты жизненной необходимостью является уничтожить его как можно скорее». 2 августа 1918 г. США высаживает около 5 тыс. американских солдат на севере России в Архангельске (кстати, именно там американцы устроили первые концлагеря в истории России) и 16 августа – 7950 солдат во Владивостоке. Военное министерство США отдаёт генералу Гревсу приказ об интервенции в Россию с отправкой во Владивосток 27-го и 31-го пехотных полков, а также добровольцев из 13-го и 62-го пехотных полков из Калифорнии. «Военные действия в России, – заявлял Вашингтон, – допустимы сейчас лишь для того, чтобы оказать посильную защиту и помощь чехословакам против вооруженных австро-немецких военнопленных, которые нападают на них, а также, чтобы поддержать русских в их стремлении к самоуправлению и самозащите, если сами русские пожелают принять такую помощь». Эта формулировка, как доказали впоследствии историки, настолько же лицемерная и вымышленная, как и обоснование вступления американских войск в Ирак в 2003 г. с целью поиска оружия массового уничтожения, которое так и не было найдено.

В книге Майкла Сейерса и Альберта Кана «Тайная война против Советской России» говорится: «Союзные державы вторглись в Сибирь летом 1918 г. якобы для спасения чехов



В общей сложности в Сибири (1918–1919 гг.) погибло 353 американских солдата. Надпись на оригинале американской фотографии: «NR, результат миссии по железнодорожной охране: тела американских солдат, убитых во время нападения анти-колчак-овских сил». Владивосток



Представители американского экспедиционного корпуса с казаками в Сибири. Место съёмки и имя фотографа неизвестны. Фотография из Верхнеудинска, 1918–1919 гг.

от ничем не спровоцированных нападений Красной армии и вооруженных большевиками немецких военнопленных. С начала весны английские, французские и американские газеты пестрили сенсационными сообщениями на тему о том, что большевики вооружают «десятки тысяч немецких и австрийских военнопленных в Сибири» для борьбы с чехами. «Нью-Йорк таймс» писала, что в одном только Томске красные снабдили оружием и боеприпасами 60 тыс. немцев.

С разрешения советских властей в Сибирь для проверки правильности этих обвинений выехали капитан Хикс из английской службы разведки, капитан Уэбстер из американской миссии Красного Креста и майор Дрисдэйль – американский военный атташе в Пекине. После тщательного обследования лагерей, длившегося несколько недель, все трое пришли к одному выводу: вооруженных немецких и австрийских пленных в Сибири нет. Приведенные обвинения, как заявили все три офицера, – сплошной вымысел, имеющий целью вовлечь союзников в интервенцию против Советской России»⁷⁵.

Основной задачей американской интервенции была охрана вместе с союзниками Сибирской железнодорожной магистрали и защита скопившихся во Владивостоке громадных запасов вооружений и грузов, в т. ч. отправленных из Америки для русской Императорской армии (более 800 тыс. т различных неотправленных грузов на сумму превышающую 1 млрд долларов США, некоторые из них ожидали начала движения по Транссибу в течение более двух лет). Одной из главных задач 31-го американского полка было блокировать доступ большевикам к союзническим военным грузам, скопившимся на складах во Владивостоке, и охрана железной дороги между Хабаровском и Владивостоком. На американской военной карте американскими секторами обозначены

участки Транссиба: Спасское–Иман (Владивосток–Хабаровск) и Верхнеудинск – оз. Байкал.

Командующий американскими экспедиционными силами в Сибири (AEFS) генерал-майор Вильям С. Гревс в своих мемуарах так сформулировал поставленную правительством США перед ним задачу: «Сибирская железная дорога – единственная линия связи между западом и востоком. Контроль над этой магистралью и узкой полосой земли по обе ее стороны означал контроль над азиатской Россией, то есть над целым континентом, чрезвычайно важным как по его богатствам, так и по стратегическому положению»⁷⁶.

Кроме солдат на дорогу прибыли железнодорожные специалисты корпуса (RRSC) во главе с Дж. Стивенсом, бывшим главным инженером строительства Панамского канала. 285 квалифицированных американских специалистов было распределено по 14 станциям Транссиба с целью наладить работоспособность дороги для перевозки поступающих из-за океана грузов. Эта группа не входила в состав американского экспедиционного корпуса в Сибири. По проекту Дж. Стивенса американцы выдвинули требование полной передачи железных дорог Транссиба под их контроль и полное управление, с заменой всех русских служащих на американских. В заявлении американского президента В. Вильсона от 26 июня 1919 г. предписывалось американским войскам в Сибири «не вмешиваться в российские дела, но поддерживать г-на Стивенса везде, где необходимо». Вторую половину 1917 г. во Владивостоке находилась американская железнодорожная комиссия во главе с Д.Ф. Стивенсом, разрабатывался проект передачи казённых железнодорожных путей к востоку от Екатеринбурга и Челябинска частной компании Стивенсона.

Британские военные принимают парад в Иркутске, 1919 г.



Всего американский экспедиционный корпус включал в себя 8592 человека, из них 271 офицер и 8321 сержант и солдат. Основные боевые части: 27-й пехотный полк «Волкодавы» и 31-й пехотный полк «Белые медведи», переброшенные вместе со 115 тоннами военного снаряжения и боеприпасов с филиппинских военных баз в своих широкополых южных шляпах. Кроме строевых частей, в состав корпуса входили медицинские подразделения, в т. ч. 117-й санитарный поезд, которые американцы эффективно использовали для борьбы с эпидемией тифа. Этот поезд собирал американских раненых и больных на транссибирской железной дороге и доходил до Иркутска. 31-й полк дислоцировался во Владивостоке, отряды солдат 27-го полка расположились в американском секторе охраны дороги от Верхнеудинска до ст. Мысовая и в Иркутске. Американцы размещались на станциях и несли охрану у железнодорожных мостов, рядом с которыми устанавливали для проживания свои большие остроконечные шатровые палатки.

Сохранились донесения колчаковских властей Забайкальской области о пребывании в Верхнеудинске солдат 27-го американского пехотного полка под командованием полковника Ч. Морроу. Кроме патрулирования и охраны, американцы отметились в истории Сибири, организовав первый международный футбольный матч между американцами и чехословаками в Верхнеудинске, который состоялся летом 1919 г. По воспоминаниям местных жителей: «до этого в нашем городе в футбол не играли, обывателям же Верхнеудинска было интересно посмотреть, как можно бегать перед зрителями в одних трусах».



Командующий американскими экспедиционными силами в Сибири и на Дальнем Востоке (AEFS) генерал-майор Уильям Сидней Гревс



Канадский лейтенант Дж. Тернер (слева) и Арчи Шоу (канадский почтовый корпус) стоят перед складом на пристани с медведем по кличке Бруно, Владивосток, 1919 г. Из цифрового архива канадского историка Б. Айтсторма /www.siberianexpedition.ca/

Морроу за русского начальника станции, избитого и ограбленного семеновскими солдатами, семеновцы ночью напали на вагоны с американскими солдатами, убили одного и ранили двух американских солдат.

23 декабря 1919 г. государственный секретарь США Лансинг писал президенту Вильсону: «Правительство Колчака уже разгромлено, а армия большевиков продвинулась в Восточную Сибирь... Население, по-видимому, предпочитает их колчаковским офицерам. Большеви-

сткая армия приближается к району расположения наших солдат. Если она придет в соприкосновение с нашими войсками, то это приведет к открытым военным действиям и вызовет массу осложнений»⁷⁷. 19 января 1920 г. почти все иностранные миссии покинули Иркутск, американцы даже передали медикаменты больнице.

9 января 1920 г. американские солдаты приняли участие в последнем бою в порту Байкал с семёновскими частями, выдвинувшимися из Забайкалья в сторону Иркутска с приказом подавить эсеровское восстание. Генерал Жанен, по решению иностранных военных миссий при Колчаке, испугавшись потери свободного пути для отступления на восток, приказал чехам разоружить семеновцев и выставить охрану у тоннелей.

«На ст. Байкал чехи с боем разоружили гарнизон, штаб генерала Л.Н. Скипетрова, бронепоезд и эшелон пехоты. Они ночью забросали бронепоезд гранатами, взяли Л.Н. Скипетрова в плен, причем в бронепоезде было убито 15 и ранено 20 человек. Чехи при поддержке солдат 27-го американского полка разоружили семеновцев и на станциях Маритуй,

Слюдянка, Култук. Так интервенты решали сразу две задачи: устраняли контроль белых войск над уязвимым участком Транссиба у оз. Байкал и оказывали услугу Политцентру, поставлявшему уголь и продовольствие для эшелонов»⁷⁸.

30 декабря 1919 г. Утром к ст. Иркутск подошли три семеновских бронепоезда «Мститель», «Без пощады» и «Истребитель», за которыми продвигались эшелоны с солдатами (около 1000 человек). Навстречу им рабочие депо пустили по левой колее на большой скорости маневровый паровоз. Не доходя до Кузьмихи, паровоз столкнулся с балластной платформой, которую толкал впереди себя головной бронепоезд «Мститель». Платформа вместе с паровозом свалилась под откос, испортив путь.

Иркутский историк П. Новиков пишет: «На помощь из Верхнеудинска двинулся отряд генерал-майора Л.Н. Скипетрова. Три бронепоезда, эшелоны Монголо-Бурятского конного полка, батальона 2-го Маньчжурского стрелкового полка, телеграфной роты и взвода полевой артиллерии, всего около тысячи человек прибыли к Иркутску 30 декабря. Белые выбили восставших из южной части Глазкова, но в дело вмешались чехи, потребовав прекратить бой и отойти на ст. Байкал. Ввиду невозможности связаться с городом (центром Иркутска) и малочисленности отряда, Л.Н. Скипетрову ничего не оставалось, как отвести части. Со 2 января 1920 г. интервенты вели переговоры с Политцентром о снабжении и продовольствии. Проблема, очевидно, разрешилась, так как уже 9 января на ст. Подорвиха чешским бронепоездом «Орлик» были «ликвидированы» два белых бронепоезда»⁷⁹.

Из воспоминаний генерал-лейтенанта атамана Забайкальского казачьего войска Г.М. Семенова о его попытке подавить повстанческое выступление в Иркутске и спасти адмирала А.В. Колчака

«...Я получил телеграмму о том, что чехи не пропускают поезд Верховного правителя и последний просит меня воздействовать на них и на генерала Жанена в нужном направлении. По получении такого сообщения я немедленно приказал генерал-майору Скипетрову с тремя бронепоездами, Монголо-бурятским конным [отрядом] и Маньчжурским стрелковым полком двинуться навстречу поезду адмирала и, приняв его под свою охрану, следовать в Забайкалье, до пункта, по указанию адмирала.

К ночи 31 декабря 1919 г. отряд генерала Скипетрова сосредоточился на станции Михалево, что в 30 верстах от Иркутска. К этому времени предместья города Иркутска (Звездочка и Глазково на левом берегу Ангары и Знаменское –

за рекой Ушаковкой) находились в руках войск образовавшегося в Иркутске эсеровского «Политического центра». Войсками этими командовал капитан Калашников. В самом городе Иркутске еще держались юнкера, сотня иркутских казаков и добровольцы из офицеров и солдат. Что касается станции Иркутск, то она находилась в руках чехов. На станции Иркутск стоял поезд главнокомандующего союзными войсками, французского генерала Жанена.

Ранним утром 1 января 1920 г. авангард Скипетрова пошел к Иркутску, имея намерение с налета захватить станцию. Однако чехи предательски пустили на наш головной бронепоезд паровоз. Произошло столкновение, в результате коего у броневика оказался испорченным паровоз и разбита передняя артиллерийская площадка. Железнодорожное полотно оказалось поврежденным и загроможденным двумя паровозами и разбитой платформой. Пришлось остановиться около входных стрелок на станцию и выгружать части из эшелонов.

Несмотря на эту непредвиденную задержку, части генерала Скипетрова начали успешно занимать предместья Звездочку и Глазково, тесня калашниковцев к реке Иркут.

Переправиться на правую сторону Ангары не было возможности, ибо Ангара еще не встала, а понтонный мост был разведен, так что связи между вокзалом и городом не было.

Только из Михалева удалось переправить к селу Лиственичное роту маньчжурцев, которая из Лиственичного на автомобилях и была перебросена в Иркутск.

В разгар боя на левом берегу Ангары, когда части Скипетрова уже заняли всю Звездочку, в дело неожиданно вмешались чехи. Ссылаясь на приказание Жанена, они потребовали у генерала Скипетрова немедленно прекратить бой и отвести войска на станцию Байкал, грозя в противном случае применить вооруженную силу. В подтверждение своей угрозы чехи выдвинули против наших частей свой бронепоезд «Орлик», который по своему вооружению и оборудованию был сильнее наших трех броневиков, вместе взятых.

Ввиду невозможности связаться с городом и малочисленности нашего отряда, генералу Скипетрову ничего не оставалось, как отвести части сначала на станцию Михалево, потом и на станцию Байкал.

Отступление наших частей на левом берегу Ангары произвело самое тягостное впечатление на гарнизон города Иркутска, который тоже отступил на Лиственичное, а потом переправился на станцию Михалево.

8 января, на второй день праздника Рождества Христова,

части генерала Скипетрова были предательски разоружены чехами на станции Байкал.

...Нападение на наши эшелоны чехи совершили в 12 часов дня, когда солдаты обедали»⁸⁰.

Генерал-лейтенант К. Сахаров в своих мемуарах упоминает о захвате в порту Байкал 8 миллионов рублей золотом в бронепоезде у генерала Скипетрова. О каком золоте идет речь не понятно. Есть одно интересное свидетельство о существовании фотографии из личного архива Дугар-Жабона (местонахождение архива к сожалению неизвестно) на которой был запечатлен американский солдат 27-го полка, приложивший к своим поганам два золотых слитка, каждый размером в две сигаретные пачки.

В общей сложности, в Сибири погибло 353 американских солдата. Наиболее крупные потери за всё время компании американцы понесли на Дальнем Востоке в боях 25–26 июня в с. Романовка (Сучанская долина) с партизанами С. Лазо – 19 убитых, 25 раненых и 5 пленных американских солдат. В американских военных источниках опубликованы следующие данные: «Военный министр США докладывал Конгрессу о потерях 1919–1921 гг. во время Сибирской экспедиции в России (Сибирь, Харбин, Архангельск, Мурманск). Всего потери составили – 353. Убито в боях – 137. Умерло от ран – 43, от болезней – 122. От несчастных случаев – 46. Самоубийств – 5. Из 3411 военнослужащих 31-ого пехотного полка – 29 были убиты в боях, 8 умерли от полученных ран, 52 ранены. В дополнение к жертвам сражений 31-й пехотный полк потерял 135 мужчин от болезней и не боевых повреждений»⁸¹. О потерях 27-го полка сводных данных найти не удалось. Лишь на одной из присланных из Улан-Удэ фотографий, видны два надгробия на кладбище в Сибири, и на одном из них читается надпись: «Hugo Stivester CO B 27 US INF DIF. D JULY 28 1919».

Через несколько лет после эвакуации американских войск президент США Уоррен Гардинг назвал американскую интервенцию в Россию ошибкой. Тем не менее об американском присутствии в тревожный период безвластия



Американская медаль Победителей с планкой «Siberia» вручалась участникам военных действий в Сибири (1918–1920). Планок «Siberia» было выпущено 9000 шт.

верхнеудинцы сохранили добрую память. Местные жители предпочитали охрану американцев произволу семёновских банд и были благодарны американцам, не впусившим части атамана Семёнова в Верхнеудинск. Американцы открыто возмущались произволом бандитских формирований атамана Семёнова и сочувственно относились к большевикам и партизанам. В связи с этим в одном из приказов американского командование напомнило американским солдатам: «Вы прибыли в Сибирь не для поощрения большевизма, а для борьбы с ним».

Многие из молодых членов 31-го и 27-го пехотных полков вернулись домой с российскими невестами (историки приводят данные о 69 парах). Даже у командующего полком Ч. Морроу кто-то навсегда остался в Верхнеудинске, через много лет он пытался разыскать «своих родственников» в современном Улан-Удэ.

Для многих американских солдат (об этом они писали в своих дневниках в 1919 г.) необъявленная война против Советской России и нахождение американского экспедиционного корпуса в отдалённой Сибири после окончания мировой войны представлялись неясной миссией. Генерал У. Грэвс в своих мемуарах признается, что не понимал стратегических замыслов американского правительства и целей своего пребывания в Сибири: «Я командовал войсками Соединенных Штатов, посланными в Сибирь, и должен признать, что не знал, чего, собственно, Соединенные Штаты пытались достичь путем военной интервенции». Прошло много времени, прежде чем академическая наука Соединенных Штатов признала, что в нарушение международных принципов в 1918–1920 гг. США встали на путь вмешательства в гражданскую войну в России. США не находились в состоянии войны с Советским государством и не получали просьбы об оказании «помощи» ни от одной из противоборствующих сторон. Подробности о 21-месячной оккупации американскими солдатами Транссибирской магистрали остаются малоизвестной страницей российской истории. Разоружение семёновцев в январе 1920 г. на подступах к Иркутску в порту Байкал помогло антиколчаковским силам удержаться у власти. Этот бой с участием чешских легионеров и американского батальона солдат против наступающих на Иркутск семёновцев, стал переломным боевым эпизодом в противостоянии белых, эсеров и большевиков, он слабо изучен как российскими, так и американскими историками, и многие факты этого боевого столкновения полностью забыты.

Вооружённая интервенция 14 государств Антанты против

Советской России (1918–1920), объявленная «крестовым походом против большевизма», провалилась, столкнувшись с сильным стихийным партизанским сопротивлением русского народа, а также с растущей мощью и наступлением Красной армии. Эта интервенция была прямым вмешательством во внутренние дела России. Иностранские войска вели себя как захватчики, особенной жестокостью отличались японские оккупационные войска, которые устанавливали свои порядки и даже вводили на контролируемой ими территории собственную валюту. Сохранить целостность России смогли только большевики, наступление Красной армии освободило Сибирь и Дальний Восток от иностранных оккупационных войск.

УТОНУВШИЕ КОЖАНЫЕ МЕШКИ СЕРЕБРЯНОГО ОБОЗА

Затонувших сокровищ на дне Байкала известно не так много. Одним из малоизвестных фактов остается случай 1867 г., когда под лед ушла почтовая повозка, доверху груженная кожаными мешками с серебряными монетами. Это произошло в канун Нового года (по современному календарю – с 13 на 14 января). В пос. Култук поздним вечером прибыл серебряный обоз – «тяжелая почта» из Иркутска на семи повозках. Кроме ямщиков ее сопровождали два вооруженных чиновника. Каждая повозка везла несколько больших кожаных мешков цилиндрической формы, в которых находились рублевые серебряные монеты,



Выезд почтового обоза из Киренска в Якутск по льду р. Лена.
Почтовая открытка начала XX в.

предназначавшиеся кяхтинским купцам. В каждом мешке хранилось по тысяче рублей. В Кяхте открывалась зимняя торговая ярмарка, на которую съехались не только российские купцы, но и китайские, и монгольские торговцы, охочие до серебряных монет. Кяхтинское купечество обещало большую премию за досрочную доставку из столичного монетного двора этого ценного груза. Поэтому сопровождавшие обоз чиновники, надеявшиеся получить эту премию, пренебрегли осторожностью и выехали на неокрепший лед напротив устья р. Талая. Первая повозка сразу же провалилась под лед. Погибли ямщик и лошади. Остальной обоз еще не успел отъехать от берега – это спасло жизнь другим.

По слухам, сокровища не смогли найти, и они остались на дне Байкала, их до сих пор никто не обнаружил. Подробности этого давнего события исследовал култукский краевед-геолог С. Снопков, который сообщает: «Случилась трагедия вот как, все население Култук уже начало праздновать Новый год, и среди жителей, казалось, не осталось ни одного трезвого человека. Неожиданно из Иркутска прибыла тяжелая почтовая повозка с огромной суммой денег, которые направлялись купцам Улан-Удэ. Дорога зимой проходила через Байкал, прямо по льду. Денег почтой перевозилось очень много. Каждую тысячу серебряных рублей помещали в крепкий кожаный мешок цилиндрической формы. Таких мешков в повозке насчитывалось более десятка. Чиновники, прибывшие из Иркутска в Култук, не захотели задерживаться в поселке и велели сразу же перезапрячь лошадей, чтобы отправиться дальше в путь по Байкалу. Не учли тогда почтовики, что лед на озере был еще слишком тонок. Ямщиков на столь ценный груз посадили тоже пьяных. Когда выехали на лед, сани с тяжелой поклажей серебра неловко занесло, лед проломился, и повозка шумно ушла под воду. Только через четыре месяца упорных поисков злосчастную повозку удалось обнаружить. Ее с трудом подняли со дна и вытащили на берег. Денег в ней не оказалось, вероятно, груз слетел с повозки и сейчас по-прежнему лежит где-то на дне».

По описаниям польского ученого Б.И. Дыбовского, проживавшего в начале XX в. в Култук, повозка с серебром затонула в 100–200 метрах от провала у Шаманского мыса, что под Култуком. В письме Б.И. Дыбовский пишет: «Неожиданно вопреки здравому смыслу (в Новый год) явилась почта на сами парах. Ей сопутствовали два вооружённых чиновника, препровождающих большую сумму денег, посылаемую кяхтинским купцам, в рублёвой серебряной монете. Каждая

тысяча рублей помещалась в кожаном мешке цилиндрической формы, к которому пришит шнур». Глубина в тех местах от 3-х до десяти метров. В своих дневниках Бенедикт Иванович писал: «...страшная трагедия буквально разорила култучан. Оставила всех без копейки, так как за потерянные деньги людям пришлось заплатить огромный штраф». В течение зимы казаки пытались крючьями со льда поднять утонувший груз с повозки, но им этого не удалось.

В 2008 г. глубоководный аппарат «Мир» исследовал дно около Шаманского мыса и обнаружил глубокий подводный каньон реки Талой (до 100 м) с обрывистыми глинистыми склонами, на бортах которого остались отчётливые следы, закидываемых в прошлом на глубину железных крючьев. Мощный поток теплой воды этой реки ослабляет лёд, что и могло стать причиной проваливания тяжело груженной повозки с серебром, а подводное течение отнесло утонувшие сани в сторону от полыньи, поэтому их и не смогли найти.

ПОСЛЕСЛОВИЕ ИЛИ ДАЙДЖЕСТ ОСНОВНЫХ МИФОВ

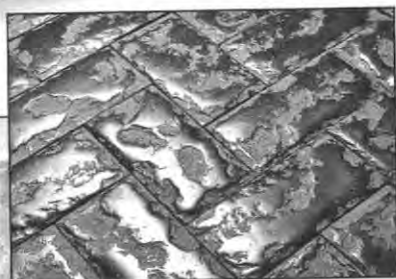
1. В Байкал упал поезд с золотом Колчака. 200 т золота лежит на дне Байкала. (Золотой эшелон восточнее Иркутска не перемещался, поэтому в Байкал упасть не мог. Потери золота из него по документам составляют 13 ящиков (750 кг), которые похищены в Тырети).
2. Глубоководные аппараты «Миры» обнаружили золото Колчака при погружениях в Байкале в 2008–2010 гг. (Ни одного золотого слитка и даже монеты экспедиция «Миры» на Байкале» не находила. Обнаружены только фрагменты ржавых металлических конструкций, а миф о якобы найденном золоте – недобросовестная пиар-акция).
3. 13 февраля 1920 г. с моста через Березовую бухту на Кругобайкалке в Байкал упал поезд с золотом Колчака. (Золотой состав в этот день стоял в Иркутске с разобранными подшипниками на осях, чтобы не угнали, а железнодорожный мост через Березовую бухту был перенесён отсюда ещё в 1916 г. на р. Выдринная).
4. Чехи за выдачу Колчака получили в Иркутске половину или одну треть золотого эшелона, этот распространённый миф продолжают до сих пор тиражировать в энциклопедических статьях. (По Куйтунскому соглашению, подписанному чехами с большевиками 1 февраля 1920 г., под угрозой пропуска их на восток, все золото в полном объёме было

СИСТРОМ

Мрамор из бетона

www.sistrom.com

Зачем искать призрачное золото Колчака, если есть технология СИСТРОМ, с гарантированным и реальным золотым доходом!



Москва, пр. Вернадского, 29
тел. +7 495 788 80 98
sistrom@sistrom.com

передано Иркутскому исполкому при уходе последнего чешского эшелона из Иркутска).

5. На основе похищенной части золотого запаса России (сумма похищенного оценивается в 5–6 млн. руб.) чешские легионеры по возвращении на родину организовали «Легио-банк», ставший одним из крупнейших банков Чехословакии. («Протокол о подведении итогов работы комиссии по перегрузке золотого запаса на станции Иркутск в период 27–29 февраля 1920 г.» хранится в Военно-историческом архиве Чешской республики. Этот исторический документ свидетельствует, что чехи не присваивали золота, а полностью передали его в руки большевиков в обмен на гарантии своей беспрепятственной эвакуации).

6. Легионеры Чехословацкого корпуса – герои, а их путешествие через Сибирь – это 2 года «долгой дороги домой». (Чехословацкий корпус по решению стран Антанты остался на год в Сибири для оккупации Сибирского пути и стал боевым авангардом сил интервентов. Чешские полки свергли власть большевиков, а в конце своей миссии выступили с оружием в руках против колчаковской власти, т. е. совершили двойное предательство. Чехи воевали против русского народа на стороне интервентов, они не были пассивными наблюдателями и домой не спешили).

7. В зарубежных банках хранится 500 т (?) или в банках Японии хранится 200 т так называемого колчаковского золота. (На ведение войны Колчак истратил 190 899 651 руб., захвачено атаманом Семеновым в Чите 43 557 744 руб. Расходование этих средств отслежено историками до копейки, всё это колчаковское золото полностью истратчено, откуда берутся столь фантастические цифры «тайных вкладов русского золота» в 500 и 200 т?).

8. В «Википедии» пишут, ссылаясь на публикацию В. Сироткина «Золото Колчака» о хищении 35 миллионов рублей при возврате золота из Иркутска в Казань в апреле 1920 г. под командованием чекиста Косухина. (За сохранение золотого достояния Советской республики и за успешную доставку его в Казань чекист А.А. Косухин удостоен личного приёма у Ленина и награждён. Акт приёма сибирского золота Казанским банком свидетельствует, что никаких хищений в пути следования не было).

9. Похищенное золото (13 ящиков) до сих пор лежит в пещере на р. Белая около с. Холмушино. (В холмушинских пещерах золото не найдено, искать надо в другой пещере на р. Белая, за Чёртовой горой у Бельска, там осталось только... но об этом в другой раз).

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА И ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Правительству Колчака досталось 502 т золота, из них 351 т была возвращена в 1920 г. в банк Казани.
- ² 1 пуд равен 16,38 кг, или 40 фунтам. 1 фунт равен 409,512 г.
- ³ Будницкий О. Деньги русской эмиграции: Колчаковское золото. Новое Литературное Обозрение. 2008.
- ⁴ Романов Н.С. Летописи города Иркутска за 1902–1924 гг. Иркутск, 1994, с. 402.
- ⁵ Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009, т. 1, с. 601.
- ⁶ ЦГНАХ СССР, ф. 2881, оп. 2 д. 33 л.
- ⁷ По данным В. Сироткина в книге «Золото Колчака». М., 2010.
- ⁸ Романов Н.С. Летописи города Иркутска за 1902–1924 гг. Иркутск, 1994, с. 402.
- ⁹ При подготовке текста использованы материалы публикации «Гражданская война и золотой запас России», кандидата исторических наук А. Гака, журнал «Наука и жизнь» № 9 2001 г.
- ¹⁰ Вырыпаев В.О. Каппелевцы. В книге «Великий Сибирский Ледяной поход». М., 2004.
- ¹¹ Будницкий О. Деньги русской эмиграции: Колчаковское золото. Новое Литературное Обозрение. 2008.
- ¹² Кладт А., Кондратьев В. Быль о «золотом эшелоне». М., 1966, с. 44.
- ¹³ по данным Министерства финансов в Казани, до изъятия золота большевиками, числилось – на сумму 651 535 834 руб.
- ¹⁴ www.siberianexpedition.ca.
- ¹⁵ Жанен М. Дневники. «Сибирские огни», № 4, 1927.
- ¹⁶ Гинс Г.К. Сибирь, союзники и Колчак. М., 2008, с. 182.
- ¹⁷ Справка Наркомфина от 6 июля 1921 г.
- ¹⁸ Шишов А.В. Гражданская война на востоке России.
- ¹⁹ Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009, т. 1, с. 429.
- ²⁰ Гинс Г.К. Сибирь, союзники и Колчак. М., 2008, с. 449.
- ²¹ Сейерс М. и Канн А. Тайная война против Советской России. М., Государственное издательство иностранной литературы, 1947 г. Глава IV. Сибирская авантюра.
- ²² Ленин В.И. Речь перед слушателями свердловского университета, отправляющимися на фронт, 24 октября 1919 г. Собр. соч., т. 30, с. 59.
- ²³ Ленин В.И. Все на борьбу Деникиным. Собр. соч., т. 29, с. 404.
- ²⁴ Иркутская летопись 1661–1940 гг. Составитель Ю.П. Колпаков. Иркутск, 2003, с. 376.

- ²⁵ Гражданская война в России. Энциклопедия катастрофы. М., 2010, с. 165.
- ²⁶ Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009, т. 1, с. 601.
- ²⁷ Новицкий В.И. По документам Кредитной канцелярии.
- ²⁸ 2000 пудов = 32,6 т.
- ²⁹ Сибревком. Август 1919 – декабрь 1925: Сб. документов и материалов. Новосибирск, 1959, с. 117–119.
- ³⁰ «Сибирские огни» № 4, 1927. Новосибирск.
- ³¹ Флеминг П. Судьба адмирала Колчака. М., 2006, с. 173.
- ³² Будницкий О. Деньги русской эмиграции: колчаковское золото 1918–1957. Новое литературное обозрение. 2008, с. 172.
- ³³ Филатьев Д.В. Катастрофа Белого движения в Сибири: Впечатления очевидца. М., 1985.
- ³⁴ Плотников И.Ф. Александр Васильевич Колчак. М., 2003, с. 162.
- ³⁵ Альманах «Русская мысль», Париж, N 4340, 9 ноября 2000 г.
- ³⁶ Гак А. Гражданская война и золотой запас России.
- ³⁷ Сахаров К. Белая Сибирь. Мюнхен, 1923.
- ³⁸ Кладт А., Кондратьев В. Быль о золотом эшелоне. М., 1962, с. 58.
- ³⁹ Плотников И.Ф. Александр Васильевич А.В. Колчак. М., 2003, с. 176.
- ⁴⁰ Сироткин В.Г. Зарубежное золото России.
- ⁴¹ Иркутск. Очерки Истории. 1958, с. 334.
- ⁴² Три года борьбы за диктатуру пролетариата. Омск, 1920, с. 65.
- ⁴³ Никольский А.А. Очерк финансовой политики Омского правительства.
- ⁴⁴ Из рассказа Валентина Васильевича, 1939 г. рождения, перенесшего два инфаркта, после последнего он ходил на костылях, длительное время находился в больнице и после серьезного ухудшения здоровья решил поделиться своей тайной, которую хранил всю жизнь.
- ⁴⁵ N 52° 54.046' E 103° 17.832' Высота утеса – 488 м над уровнем моря.
- ⁴⁶ Плотников И.Ф. Александр Васильевич Колчак. М., 2003, с. 181.
- ⁴⁷ Иркутский областной архив. Р868-2 п. 4.
- ⁴⁸ Кладт А., Кондратьев В. Быль о «золотом эшелоне». М., 1962.
- ⁴⁹ ЦГНАХ СССР, ф. 2881, оп.2 д. 33 л.
- ⁵⁰ Тиваненко А. Тайны байкальских глубин. Чита, 2009, с. 135.
- ⁵¹ О хищении золота на 35 млн руб. опубликовано в книге В. Сироткина «Золото Колчака».
- ⁵² Кладт А.П. и Кондратьев В.А. «Быль о золотом эшелоне» М., 1966, с. 65.
- ⁵³ Сводка № 40 осведомительного отдела штаба Иркутского военного округа от 6 октября 1919 г.

- 54 ГАИО, ф. р-42, с. 1, д. № 308, л. 53–54.
- 55 Сироткин В. Золото Колчака. М., 2010.
- 56 Котомкин А.О. О чехословацких легионерах в Сибири. Париж, 1930.
- 57 Ефимов А.Г. Ижевцы и воткинцы. Великий Сибирский Ледяной поход. М., 2004, с. 367.
- 58 Сахаров К. Чехословацкий легион в России. Берлин, 1931 г.
- 59 Емельянов Ю. Мифы о чехословацком мятеже.
- 60 Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009.
- 61 Вырыпаев В. Каппелевцы. М., 2004.
- 62 Вырыпаев В. Каппелевцы. М., 2004.
- 63 Вырыпаев В. Каппелевцы. М., 2004.
- 64 Пуляев В.С. Исторические летописи на берегу Байкала. Иркутск, 2008.
- 65 Каменщикова Э. Итальянцы на берегу Байкала. Иркутск, 2007.
- 66 Хобта А. Дорога длиною в век. Иркутск, 2006.
- 67 Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009.
- 68 Байкальская паромная железнодорожная переправа. Иркутск, 2000.
- 69 Колотило Л.Г. Военные моряки Байкала. СПб., 2004.
- 70 Из рукописи книги Э. Каменщиковой «Скращение судеб». Глава «Ворота в Сибирь».
- 71 Из рукописи книги Э. Каменщиковой «Скращение судеб». Глава «Стройплощадки на Кругобайкальской дороге».
- 72 Из рукописи книги Э. Каменщиковой «Скращение судеб». Глава «Стройплощадки на Кругобайкальской дороге».
- 73 Каменщикова Э. Итальянцы на берегу Байкала. Иркутск, 2007.
- 74 Гинс Г.К. Сибирь, союзники и Колчак. М., 2009.
- 75 Тайная война. (The Secret War against Soviet Russia. By Michael Sayers and Albert E. Kahn. 1946).
- 76 Гревс У. Американская авантюра в Сибири. Американская авантюра в Сибири 1918–1920. М., 1932. (William S. Graves, America's Siberian Adventure. Нью-Йорк: Питер Смит, 1941.)
- 77 Шишкин С. Гражданская война на Дальнем Востоке. М., 1957.
- 78 Новиков П. Прибайкальский фронт в июле–августе 1918 г., январе 1920 г. Иркутск, 2006.
- 79 Новиков П. Прибайкальский фронт в июле–августе 1918 г., январе 1920 г. Иркутск, 2006.
- 80 Атаман Семенов. О себе: Воспоминания, мысли и выводы. Иркутск, 2002, с. 137–138.
- 81 Армейский центр военной истории США. Действия АЕФС в Сибири 1918–1920.

КРУГОБАЙКАЛЬСКИЙ ЭКСПРЕСС®

г. Иркутск, б. Гагарина, 68, корпус «Г»
 тел./факс (3952) 202-973, 202-969
 prig_list.ru, www.krugobaikalka.ru

- ЭКСКУРСИИ ПО КРУГОБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ
- СПЛАВЫ ПО РЕКАМ ПРИБАЙКАЛЬЯ
- ЭКСКУРСИОННЫЕ, АКТИВНЫЕ ТУРЫ, КРУИЗЫ
- ПРИЁМ ДЕТСКИХ ГРУПП НА БАЙКАЛЕ
- ДЕЛОВОЙ ТУРИЗМ, КОРПОРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

