

*Г.Г. Циденков*

### **Рабочая повседневность доставки шведских гуманитарных грузов в голодающие районы Самарской губернии в 1921–1922 гг.**

С декабря 1921 г. в пораженных голодом районах Советской России, а затем и Украинской ССР, развернула свою деятельность экспедиция шведского Красного Креста. Ежедневное питание и лечение массы голодающих в районах действия экспедиции требовали все нарастающих грузовых морских и железнодорожных перевозок. Доставка и сопровождение грузов вызвали множество различных проблем, связанных с тяжелейшим экономическим положением страны, разрухой на транспорте, плачевным состоянием подвижного состава и бандитизмом. В статье на основе российских и шведских архивных документов описывается типичное движение шведских продовольственных маршрутов из морских портов в голодающие волости Самарской губернии.

**Ключевые слова:** голод 1921–1923 гг., шведский Красный Крест, продовольственные маршруты, транспорт.

*Grigorii G. Tsidenkov*

### **Working everyday routine of the delivery of Swedish humanitarian cargo to the starving regions of the Samara province in 1921–1922**

Since December 1921, an expedition of the Swedish Red Cross launched its activities in the regions of Soviet Russia and then the Ukrainian SSR, affected by the famine. Daily nutrition and treatment of the mass of the starving population in the areas of the expedition required ever-increasing freight sea and rail transport. The delivery and escort of goods was accompanied by many different problems caused by the country's dire economic condition, devastation in transport, the deplorable state of the rolling stock and banditry. The article, based on Russian and Swedish archival documents, describes the typical movement of Swedish food routes from seaports to the starving districts of the Samara province.

**Key words:** the famine of 1921–1923, Swedish red Cross, food routes, transport.

Настоящая статья написана в ходе работы над докторской диссертацией под научным руководством выдающегося российского ученого, историка и демографа Александра Ивановича Репинецкого, который об-

ратил и благословил научный интерес автора на изучение истории голода 1921–1923 гг. и всей проблематики, связанной с историей голодных бедствий.

### **Введение**

Непосредственная помощь пострадавшему населению во время масштабного голода 1921–1923 гг. на огромных территориях РСФСР и УССР осуществлялась путем доставки в голодающие местности продовольственных, медицинских и прочих гуманитарных грузов. Важнейшее значение железнодорожного транспорта в проводившихся операциях абсолютно очевидно. Вместе с тем большинство работ, посвященных данной проблематике, по большей части отмечают только разруху на транспорте, огромные железнодорожные пробки и длительные задержки в движении поездов на начальных этапах борьбы с голодом. Сведения о движении эшелонов с гуманитарной помощью содержат лишь даты отправки и прибытия грузов. В то же время вопросы, как именно осуществлялась транспортировка гуманитарной помощи и что происходило с эшелонами в пути, практически не находят отражения в современной научной публицистике. В настоящей статье мы постарались частично восполнить этот досадный пробел, показав движение продовольственных маршрутов глазами непосредственных участников – уполномоченных лиц по сопровождению грузов.

### **Обзор источников и литературы**

Типичную картину движения продовольственных грузов на начальном этапе борьбы с голодом 1921–1923 гг. можно восстановить на основе многочисленных рапортов военных и гражданских комендантов продовольственных маршрутов, донесений и приказов вооруженной охраны эшелонов и железнодорожной администрации. Наиболее полно такого рода документы представлены в фондах Государственного архива Российской Федерации: фонд № Р-1058 Полномочного представительства РСФСР и Украинской ССР при всех заграничных организациях помощи России и фонд № Р-1064 Центральной комиссии помощи голодающим (ЦК помгол) при Всероссийском центральном исполнительном комитете. В представленной вниманию читателя статье приведены сведения из рапортов делегатов шведского Красного Креста, сопровождавших шведские гуманитарные грузы из портов Ревеля и Петрограда в Самарскую губернию зимой 1921–1922 гг. Данные документы, как и основной массив документов по шведской гуманитарной помощи советскому населению в 1921–1923 гг., содержатся на хранении в Национальном архиве Швеции – Riksarkivet, в фондах шведского Красного Креста: Byrånförhjälpverksamhet i Ryssland 1921–1925 и Samaraexpeditionen 1919–1924.

В качестве историографической базы при описании контекста работы служащих шведского Красного Креста на территории Советской

России нами отобраны научные работы, в той или иной мере освещающие шведскую гуманитарную помощь голодающему населению в 1921–1923 гг.: отдельные главы книги Пер Аллана Ульсона «Военнопленные и ангелы» [1], статьи Ю.Ю. Аншаковой, А.Ю. Федотовой, Г.Г. Циденкова [2–4], монография Бенгта Янгфельдта «Шведские пути в Санкт-Петербург: главы из истории о шведах на берегах Невы» [5].

### **Результаты**

В августе 1921 г. на международной конференции Красного Креста в Женеве шведский Красный Крест (далее – ШКК) вступил в Международный комитет помощи России, созданный по инициативе Фритьофа Нансена (далее – комитет Нансена), и в дальнейшем оказывал помощь голодающим по его линии. Комитет Нансена по договору с советским правительством обладал правом самостоятельного выбора районов своей деятельности в пораженных голодом губерниях. ШКК первым районом своей деятельности выбрал Самарскую губернию, хорошо знакомую шведским сотрудникам по работе с военнопленными на территории России во время Первой мировой войны: в те годы в Самаре размещалась центральная контора ШКК по работе с военнопленными в Поволжье и Сибири [1]. Правительство Швеции и ШКК сразу же в августе начали подготовку к экспедиции.

Попутно шведская общественность и крупные шведские промышленники отправили ряд делегаций в Советскую Россию с гуманитарной помощью для разведки общей обстановки [2, с. 13]. Так, Объединение шведских торгово-промышленных предприятий самостоятельно доставило осенью-зимой 1921 г. в Петроград, а затем в Казань 230 т ржаной муки и промышленных грузов на общую стоимость в 123 233 шведские кроны [3, с. 95, 97].

Сама же экспедиция ШКК выехала из Швеции в октябре 1921 г. и 6 декабря того же года прибыла в Самару [4, с. 179]. Первоначально районом работы экспедиции были выбраны небольшие волости в окрестностях г. Самары, где шведы быстро развернули сеть питания на 8 тыс. чел. Однако, осознав масштабы бедствия, ШКК запросил помощи у своего правительства и в разы увеличил районы и охват гуманитарной помощи, доведя месячное количество порций горячих обедов и пайков до 1800 000 ед. [6, л. 18], что, в свою очередь, потребовало увеличения железнодорожных перевозок.

Шведская транспортная логистика строилась на доставке морскими судами гуманитарных грузов в порты Петрограда и Ревеля, где составлялись поезда, следовавшие затем в Самару. Центральным узлом служил Петроград, где окончательно определялись продовольственные маршруты, назначались коменданты поездов, сопровождающие делегаты ШКК и вооруженная охрана. Ключевую роль во всей этой системе играл шведский инженер Юн Тунельд, который с 1920 г. представлял в

Петрограде ШКК, Общество спасения детей, ряд крупных шведских торгово-промышленных объединений [5, с. 314]. В пути следования эшелонов общее руководство осуществлялось назначаемыми советскими властями комендантами продмаршрутов.

Каждому коменданту выдавался мандат от правительства РСФСР, согласно которому все железнодорожные власти, органы ВЧК и РККА обязывались оказывать полное содействие комендантам, производить охрану, защиту и конвой продовольственных эшелонов. Прямыми обязанностями комендантов были:

- наблюдение за снабжением паровозов топливом, сохранностью вагонов, своевременным отправлением поездов;
- надзор за охраной, установление мер безопасности иностранных грузов и служащих гуманитарных миссий [7, л. 389].

Сразу же за первым шведским эшелоном в Самару прибыли еще два: 30 декабря было доставлено 1800 т продуктов, 20 февраля 1922 г. прибыл поезд с 33 т продуктов [2, с. 14]. На основе сохранившихся рапортов шведских делегатов можно составить довольно полное представление о том, с какими колоссальными проблемами сталкивались на своем пути продовольственные маршруты, доставлявшие грузы в голодающие губернии в зиму 1921/22 г. Оба рапорта находятся на хранении в фондах ШКК в Национальном архиве Швеции – Riksarkivet.

Второй эшелон с продовольствием сопровождали два делегата ШКК: Свен Эдвард Норлин и Самюэль Сарве. В путь они отправились без оружия, так как ящик с зарегистрированными на советской таможне револьверами был отправлен с основной экспедицией первым эшелоном. О чем им, судя по всему, пришлось сильно пожалеть.

Согласно их рапорту, 26 ноября 1921 г. состоялось отплытие из Стокгольма. В порт Ревеля они прибыли спустя три дня.

Девять дней шведские делегаты контролировали разгрузку грузов с пароходов «Libau», «Uranus», «Egil» и «Alfred» и погрузку в прибывшие из Петрограда вагоны.

8 декабря 1921 г. в 3 ч утра эшелон выехал в Петроград. На первом же перегоне вышел из строя вагон № 647 069. Его пришлось оставить, грузы были перераспределены по остальным вагонам.

В 6 ч вечера того же дня эшелон прибыл в Ямбург. Здесь вагоны прицепили уже к советскому паровозу, Норлин и Сарве познакомились с вооруженной охраной, получили паспорта.

В 11 ч утра 9 декабря 1921 г. поезд выехал в направлении Москвы. Через сутки пути добрались только до Тосно.

11 декабря 1921 г. – долгая остановка в Любани: пропускали американские поезда с продовольствием.

13 декабря 1921 г. в 8 ч утра возобновили движение.

14 декабря 1921 г. в 10 ч вечера эшелон прибыл в Бологое: стоянка и осмотр вагонов – 4 ч.

15 декабря 1921 г. в 9 ч утра эшелон прибыл на вокзал Твери. Прямо на путях большая группа неизвестных людей пыталась вскрыть вагоны. Охрана открыла огонь и убила или ранила двух человек – те остались лежать на снегу, а поезд немедленно тронулся в путь и возобновил движение.

16 декабря 1921 г., в полдень, эшелон прибыл в Клин и через сутки добрался до Москвы. В Москве делегаты встретились со шведскими представителями, получили пропуска, накладные и т. п. Наркомат путей сообщения поменял вагоны.

21 декабря 1921 г. – отъезд из Москвы в направлении на Самару.

23 декабря 1921 г. в 6 ч вечера эшелон прибывал в Рязань, где стоял сутки в ожидании топлива и воды.

24 декабря 1921 г. – отправление из Рязани в Сасово.

25 декабря 1921. – остановка в Сасово: замена сломавшегося локомотива и получение топлива для нового. Из Сасово эшелон выехал в глубоких сумерках.

В ночь с 25 декабря на 26 декабря 1921 г. в районе Теплого Стана, прямо на ходу, неизвестные запрыгнули на подножки и пытались проломить вагоны. В вагон, где ехали Норлин с Сарве, буром и ломом проламывалась крыша. Снаружи шел бой – охрана открыла огонь. Грабители оказались вооружены и открыли ответный огонь.

27 декабря 1921 г. – остановка и осмотр поезда в Рузаевке. Бой прошел без потерь для вооруженной охраны. В трех вагонах были разбиты бочки с сельдью (вытащить бочку на ходу невозможно, их было 96 в вагоне и стояли они очень плотно. – *Прим. авт.*). Выломаны доски из вагона с мукой, все рассыпано, так что оценить ущерб не представлялось возможным. Помимо этого, нападавшие утащили три больших мешка с сухим молоком. В Рузаевке наскоро забили досками четыре поврежденных вагона и выехали далее уже в сумерках.

В ночь с 27 на 28 декабря 1921 г. из-за перегрева вагонных осей сломалась сцепка между 8-м и 9-м вагонами. В результате 30 вагонов с продовольствием отцепились. Затормозили их только через 15 км в поле.

Весь день 28 декабря 1921 г. эшелон простоял в чистом поле, осуществляя силами железнодорожников, вооруженной охраны и шведских делегатов необходимый ремонт.

30 декабря 1921 г. эшелон прибыл на станцию Самара [8, 28.А.3: с № 1199].

Третий эшелон ШКК был отправлен с грузом сельди и одежды из Швеции 20 декабря 1921 г. пароходом «Эгиль». Сопровождающим груз был назначен делегат ШКК Дэвид Белин, который уже находился в России.

21 декабря 1921 г. делегат ШКК Белин выехал из Петрограда в Ревель для встречи парохода, приема и сопровождения груза.

23 декабря 1921 г. Белин прибыл на место, заключил договор с эстонскими грузчиками и стал ждать оставшиеся вагоны, из которых составлялся поезд.

29 декабря 1921 г. прибыл пароход «Эгиль». Началась выгрузка с него 260 т сельди и двух вагонов одежды. Выгрузка происходила крайне медленно из-за нехватки рабочих рук.

3 января 1922 г. разгрузили только половину грузов, но уже закончились выделенные Белину вагоны. Все, что было уже погружено, он отвозил в Петроград и возвращался с порожними вагонами обратно.

8 января 1922 г. оставшиеся грузы прибыли в Петроград, где был сформирован поезд из 29 вагонов. 26 вагонов везли по 96 бочек с сельдью, два – одежду, в одном вагоне размещались Белин с вооруженной охраной.

В первый же день пути в Тосно сломался вагон № 862103. Требовалась замена подшипника. Вагон отцепили, надеясь получить запасной на станции Окуловка. В Окуловке вагона не оказалось: поезд остановился, и комендант продовольственного маршрута запросил телеграммой о состоянии вагона в Тосно. Двое суток эшелон ожидал вагона из Тосно с попутным локомотивом.

11 января 1921 г. отремонтированный вагон прибыл на станцию, но местные власти самовольно отцепили вагон с сельдью № 500501. Сутки Белин ожесточенно спорил с местными властями о возврате вагона, пока не получил срочную телеграмму от руководителя экспедиции ШКК Эрика Экстранда с категорическим приказом не задерживаться и как можно быстрее возобновить движение. Из-за этой задержки эшелон прибыл в Москву только 14 января.

В Москве произошла путаница с ведомственной принадлежностью вагонов. Часть из вагонов отобрали московские железнодорожники. Самарская экспедиция ШКК, стремясь избежать бюрократических споров, доставила своими силами выделенные для первой экспедиции вагоны из Самары в Москву.

29 января 1921 г. началась перегрузка сельди и одежды в «свои» вагоны. При этом пропал вагон № 3288651 с сельдью, обнаружить его не удалось и Белин написал заявление в ВЧК.

1 февраля 1922 г. погрузка в прибывшие из Самары вагоны наконец была завершена, прицеплен вагон для сопровождающих и вооруженной охраны.

2 февраля 1922 г. Белин получил телеграмму из Самары с просьбой попытаться обменять часть сельди на овес (в Самаре отчаянное положение с фуражом – *прим. авт.*). День ушел на переговоры с московскими властями, в результате которых выяснилась невозможность подобной операции. Поздним вечером эшелон возобновил движение.

Через двое суток, 4 февраля 1922 г., эшелон прибыл в Рязань, где представители Наркомата путей сообщения узнали в составе эшелона

«свои» вагоны. Несмотря на протесты Белина, ведомственный локомотив начал тянуть вагоны с гуманитарными грузами обратно в Москву. Белин доложил о происходящем в Самару и Эрик Экстранд направил срочную телеграмму полномочному представителю правительства РСФСР при всех иностранных организациях помощи Александру Эйдуку с требованием прекратить производ железнодорожных властей. Аппарат Эйдука вмешался в ситуацию, локомотив Наркомпути отцепили и эшелон ШКК возобновил движение на Самару.

8 февраля 1922 г. эшелон прибыл в Рыбное и стоял там двое суток: полностью закончилось топливо, на станции его запасы отсутствовали. 10 февраля Белин отправил в Самару очередную телеграмму с просьбой оказать содействие в продолжении движения эшелона. В свою очередь Экстранд снова отправил срочную телеграмму в адрес Эйдука.

11 февраля 1922 г. топливо «внезапно» обнаружилось на станции, локомотив заправили и эшелон возобновил движение.

13 февраля 1922 г. – остановка на станции Ясаково: один вагон пришлось оставить для замены подшипника, грузы перегрузили в оставшиеся вагоны.

14 февраля 1922 г. эшелон прибыл в Рузаевку, где стоял сутки: происходил осмотр осей вагонов, заправка водой и проводились мелкие ремонтные работы.

16 февраля 1922 г. эшелон прибыл в Инзу, откуда только через двое суток добрался до Сызрани.

18 февраля 1922 г. – остановка на сутки в Сызрани: починка, заправка и т. п.

19 февраля 1922 г. на станции Батраки, у железнодорожного моста через Волгу, неизвестные разбили засовы на двух вагонах с одеждой и пытались разграбить их. Охрана открыла огонь и рассеяла грабителей.

20 февраля 1922 г. эшелон прибыл в Самару [8, 28.А.3:с № 1204].

Как мы видим, основными причинами задержек в пути были:

- критическая изношенность подвижного состава;
- острый дефицит топлива;
- бюрократические препоны и проволочки;
- бандитизм и, как следствие, необходимость формирования и содержания вооруженной охраны.

### **Выводы**

Сопровождение продовольственных маршрутов было нелегким и опасным делом. Тем не менее в этих суровых условиях ответственные лица сообща выполняли тяжелую работу, доставляя столь необходимые грузы страдающему от голода и эпидемий населению.

Все эти проблемы были, как известно, большей частью преодолены после назначения наркомом путей сообщения Феликса Дзержинского. Продовольственные маршруты, прибывавшие в голодающие губернии с весны 1922 г., уже не испытывали подобных трудностей и опасностей

в пути, хотя скорость их движения продолжала оставаться нестабильной до лета 1922 г. из-за нехватки топлива в стране.

После восстановления относительно нормального железнодорожного сообщения в европейской части России и на Украине, а также подавления крупных очагов бандитизма силами ВЧК-ГПУ и отрядов ЧОН, крупные дорожные инциденты практически пропадают из сводок и документов. Однако на железной дороге происходил одновременный рост мелких ссор и разногласий с иностранными миссиями помощи. Данное явление было вызвано, как нам видится, тем обстоятельством, что вместе со стабилизацией обстановки на транспорте иностранные организации помощи на территории РСФСР и УССР стали требовать от советских властей буквального исполнения договоров по перевозкам личного состава и грузов гуманитарных миссий. Так, 2 сентября 1922 г. полномочный представитель правительства РСФСР при всех иностранных организациях помощи в Самарской губернии т. Карклин докладывал Ф. Дзержинскому о том, что местная железнодорожная администрация не может выдать всем сопровождающим грузы иностранным работникам мягких вагонов и на два мягких отпускает один «твердый» вагон [9, л. 5].

#### Список литературы

1. Olsson P.A. Krigetsfångarochänglar: Svenska hjälparbetare under förstavärldskriget. – Stockholm: Historiskamedia, 2018.
2. Аншакова Ю.Ю. Гуманитарная деятельность шведского Красного Креста в России во время голода начала 1920-х гг. // Российская государственность: от истоков до современности: материалы междунар. науч. конф. – Самара, 2012. – С. 13–15.
3. Федотова А.Ю., Циденков Г.Г. Гуманитарная помощь шведским торгово-промышленным предприятием голодающим Советской России в 1921–1923 гг. // Клио. – 2019. – №. 6. – С. 93–99.
4. Циденков Г.Г. Организационная структура миссии шведского Красного Креста по оказанию помощи голодающим Самарской губернии во время голода 1921–1923 гг. // Самарский научный вестник. – 2018. – Т. 7. – №. 1 (22). – С. 179–182.
5. Янгфельдт Б. Шведские пути в Санкт-Петербург: главы из истории о шведах на берегах Невы / пер. со шв. Ю.Н. Беспятовых. – Стокгольм; СПб., 2003.
6. Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 168.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Р-1058. Оп. 1. Д. 176.
8. Riksarkivet. SKR /Byrånförhjälpverksamhet i Ryssland/ F/ Vol. 1
9. ЦГАСО. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 109.

#### References

1. Olsson P.A. Krigetsfångarochänglar: Svenska hjälparbetare under förstavärldskriget – Stockholm: Historiskamedia, 2018.
2. Anshakova YU. YU. Gumanitarnaya deyatel'nost' SHvedskogo Krasnogo Kresta v Rossii vo vremya goloda nachala 1920-h godov [Humanitarian activity of the Swedish Red Cross in Russia during the famine of the early 1920s] // Rossijskaya gosudarstvennost': ot istokov do sovremennosti: materialy mezhdunar. nauch. konf. [Russian Statehood: from



the origins to the present: materials of the International Scientific Conference]. – Samara, 2012. – S. 13–15.

3. Fedotova A.YU., Tsidenkov G.G. *Gumanitarnaya pomoshch' shvedskim trgovopromyshlennym predpriyatiyam golodayushchim Sovetskoj Rossii v 1921–1923 gg.* [Humanitarian aid to Swedish commercial and industrial enterprises starving Soviet Russia in 1921–1923] // *Klio* [Clio]. – 2019. – №. 6. – S. 93–99.

4. Tsidenkov G.G. *Organizacionnaya struktura missii SHvedskogo Krasnogo Kresta po okazaniyu pomoshchi golodayushchim Samarskoj gubernii vo vremya goloda 1921–1923 godov* [Organizational structure of the mission of the Swedish Red Cross to assist the starving of Samara province during the famine of 1921–1923] // *Samarskij nauchnyj vestnik* [Samara Scientific Bulletin]. – 2018. – T. 7. – №. 1 (22). – S. 179–182.

5. YAngfel'dt B. *SHvedskie puti v Sankt-Peterburg: Glavy iz istorii o shvedah na beregah Nevy* [Swedish ways to St. Petersburg: Chapters from the history of the Swedes on the banks of the Neva] / per. so shv. YUN Bespyatyh. – Stokgol'm-Sankt-Peterburg, 2003.

6. *Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Samarskoj oblasti (CGASO)* [Central State Archive of the Samara region]. F. R-79. Op. 1. D. 168.

7. *Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF)* [State Archive of the Russian Federation]. R-1058. Op. 1. D. 176.

8. Riksarkivet. SKR/Byrånförhjälpverksamheti Ryssland/ F/ Vol. 1

9. CGASO. R-79. Op. 1. D. 109.