

*А. М. Захаров**

**«ТЕХОД»: ХОЗЯЙСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЧЕХОСЛОВАЦКОГО КОРПУСА
НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ В 1918–1920 гг.****

Статья посвящена хозяйственно-технической деятельности Чехословацкого корпуса на территории Сибири в ходе Гражданской войны в России. Особое внимание уделено участию чехословаков в восстановлении сибирской промышленности, в частности функционирования Транссибирской железнодорожной магистрали. Автор отмечает, что хозяйственный аспект рассматривался руководством корпуса как необходимое условие для установления после войны нормальных отношений с правительством России, какой бы ни оказалась его политическая ориентация.

Ключевые слова: Гражданская война, Чехословацкий корпус, железнодорожный транспорт, ТЕХОД, Сибирь в гражданской войне.

A. M. Zakharov

**“TEHOD”: ECONOMIC AND TECHNOLOGICAL ACTIVITIES
CZECHOSLOVAK CORPS IN RUSSIAN IN 1918–1920**

The article is devoted to economic and technological activities Czechoslovak Corps in Siberia during the Russian Civil War. Particular attention is paid to participate in the restoration of the Czechoslovak Siberian industry, in particular — the functioning of the Trans-Siberian Railway. The author notes that the economic aspect is considered by the body as a necessary condition to establish normal relations after the war with the Russian government, no matter what was his political orientation.

Keywords: Civil War, the Czechoslovak corps, railways, TEHOD, Siberia, in the Civil War.

Даже достаточно полные и подробные истории деятельности в России Чехословацкого корпуса, как правило, совершенно оставляют в стороне ее хозяйственный аспект. Вместе с тем руководство корпуса с самого начала его

* Захаров Александр Михайлович, кандидат исторических наук, доцент кафедры русской истории, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, rusist.rgpu@mail.ru.

** Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, проект «Белая альтернатива. Лидеры и идеи Белого движения в исторической памяти российской культуры» № 17–83–01005–ОГН.

вооруженного выступления против советской власти и сотрудничества с антибольшевистскими силами Сибири имело в виду и эту сторону вопроса. Председатель Временного исполнительного комитета (политического руководства корпуса) Б. Павлу в письме к адмиралу А. В. Колчаку отмечал в числе прочего, что «сотрудничество войск с местной администрацией имеет целью всемерную организацию тыла, содействие в восстановлении производства и снабжении промышленных предприятий» [4, с. 155].

Отечественные историки, относящие начало организационного процесса технической стороны деятельности корпуса к сентябрю 1918 г., заблуждаются — еще 19 июля 1918 г. командованием корпуса был издан приказ № 77 о создании Технического отдела штаба корпуса (т. н. ТЕХОДа). Отдел должен был расположиться в Екатеринбурге, который спустя неделю был взят чехословацкими войсками, и включал в свой состав шесть подотделов — строительный, ремонтный, химический, горный, сельскохозяйственный и финансово-статистический [8, с. 42]. Начальником отдела был назначен инженер И. Знаменачек, его заместителем — инженер Г. Гольну. Основной задачей ТЕХОДа, согласно приказу, было «исследование состояния русских предприятий на предмет восстановления на них производственного процесса» [10, с. 76].

Казалось бы, поставленная задача была чрезмерно амбициозна. Однако уже первые недели боев с красноармейцами показали, что в технической подготовке чехословаки заметно их превосходят. Это неудивительно — опытных квалифицированных русских рабочих в Сибири было мало, поскольку невелика была ее промышленная база, зато в корпусе только среднее образование имело 75% солдат, а неграмотных не было вообще. В железнодорожных депо Сибири в ходу была поговорка: «Если не удастся что-то починить — позови чеха, он сделает». Сами эти депо, ремонтировавшие в царские времена семь локомотивов в день, а советские — два, с помощью чехословацких специалистов ставили в строй двадцать локомотивов в день [6, с. 189]!

Инженерно-тыловые службы корпуса также демонстрировали хорошую выучку — знаменитый на всю Сибирь генерал Р. Гайда вспоминал в мемуарах:

Очень хорошо работали наши техники. Возле станции Зима большевики динамитом повредили мост длиной в 220 шагов. За шесть часов наши техники с помощью русских инженеров и рабочих все исправили вручную, даже без гидравлики. Буряты нас встретили как освободителей. В Черемхово шахтеры встретили мой поезд аплодисментами... Тоннель № 39 чинило около 3000 человек — русских и китайцев — под руководством наших инженеров и американцев полковника Эмерсона [7, с. 72, 79].

Уже в середине ноября 1918 г. ТЕХОД отчитался о проделанной работе и предложил свою программу восстановления металлургического, вагоностроительного и снарядного производств, по поводу чего при Временном Сибирском правительстве 22 ноября 1918 г. в Омске было созвано специальное совещание. ТЕХОД также высказал в адрес главноуправляющего горных дел Урала А. Е. Гута обеспокоенность состоянием заводов Нижнетагильского округа. С согласия представителя Временного Сибирского правительства А. Ф. Кратина совещание решило сформировать специальный поезд, регулярно курсирующий между

Омском и Нижним Тагилом и поставляющий в Нижнетагильский округ продовольствие в обмен на железную руду. Такой состав начал свои рейсы еще в ноябре 1918 г. — к решению вопросов экономического характера чехословаки подошли аккуратно и скрупулезно [4, с. 156].

Основной своей задачей ТЕХОД логично видел поддержание в рабочем состоянии магистрали и инфраструктуры Транссиба, для чего в Самаре в сентябре 1918 г. был создан еще один его специальный подотдел. Все железнодорожное полотно от Урала до Дальнего Востока было поделено на участки во главе с уполномоченными. К каждому уполномоченному прикомандировывались два телеграфиста, что позволяло оперативно отслеживать состояние дороги с максимальной экономией времени. Ремонт дороги в условиях нехватки инструментов, деталей, топлива и смазочных масел был исключительно тяжелым делом, но насущность его понимали даже рядовые солдаты корпуса. Рядовой 12-го полка К. Кречмер, например, записывал в дневнике:

Мы ехали через места, где воевали семеновцы и революционеры и где можно было ежедневно ожидать либо взорванной колеи, либо разрушенного моста... А на Яблонево и Столовом хребтах каждый вознес хвалу богу, что проехал живой-здоровый [10, с. 73].

В ноябре 1918 г. в Омске была основана Русско-чехословацкая торгово-промышленная палата. Третью его кадрового состава комплектовались чехословаками. Председателем палаты был избран русский инженер В. Павловский, его заместителем — инженер-капитан Чехословацкого корпуса В. Комарек. Палата определяла своими основными задачами обеспечение региона продовольствием и рациональное распределение технических возможностей корпуса для нужд региона [4, с. 157]. Дополнительной задачей был обмен технической документацией и информацией — ТЕХОД стал получать копии экономических решений правительственных уполномоченных по округам.

Ряд промышленных объектов вообще перешел непосредственно под управление ТЕХОДа. «Первой ласточкой» в этом отношении стали Егоршинские угольные копи на Урале, а к январю 1919 г. в ведении ТЕХОДа уже находилось 77 фабрик и заводов и 18 шахт и рудников. Еще раз повторимся: технический авторитет ТЕХОДа был чрезвычайно велик, ему приписывали едва ли не сверхъестественные способности. Именно благодаря ему на заводах Урала и Сибири были воссозданы медицинские службы, радикально пересмотрена и улучшена техника безопасности. ТЕХОД управлял нефтеперегонными заводами в Уфе и химическими — в Новониколаевске, обувными и ткацкими фабриками — в Омске, соорудил в Кургане первый в регионе пивоваренный завод, а в Екатеринбурге — телефонный завод и ортопедическую фабрику для производства протезов для инвалидов [8, с. 42].

В ведении отдела находились семь больниц, одна ветеринарная лечебница, три пекарни и одна типография (отпечатывавшая за год существования 11 346 тыс. экземпляров различной продукции). При этом половина произведенного, согласно изначальной договоренности в рамках Торгово-промышленной палаты, предоставлялась русской стороне. Некоторые из предприятий, подчиненных ТЕХОДу, в 1919 г. вышли на уровень производства в 230% от довоенного [9, с. 243].

Разумеется, не обходилось и без проблем и конфликтов. В результате последних на предприятиях, управляемых ТЕХОДом, в 1919 г. погибло пять солдат и три инженера — реалии Гражданской войны давали о себе знать. Далеко не всегда сырье для производства добывалось абсолютно легальными путями. Премьер-министр Чехословакии К. Крамарж писал об этом 28 февраля 1919 г. в Париж президенту страны Т. Г. Масарику, представлявшему ее на Версальской конференции:

Мне весьма неприятно, что мы вынуждаем легионеров к реквизициям. Неправильно принуждать их к исполнению каждой неприятной повинности. Об этом надо было подумать, прежде чем готовить их к исполнению больших и значительных дел [11, с. 331].

Конфликтными были и отношения с антибольшевистскими силами Сибири, причем обе стороны не стеснялись в критике друг друга. Легионеры жаловались на разъявшую колчаковский аппарат тотальную коррупцию и пренебрежительное отношение к ним со стороны русских чиновников.

Дожили! — восклицал патетически легионер Б. Боучек. — Мы им освободили Сибирь и вернули золотой запас, а они теперь считают, что мы способны утащить какую-то их ерундовую кладь! [6, с. 189].

Поведение чехов и их командного состава в Харбине и Владивостоке показывает достаточно ярко, что эти практические немецкие метисы отлично учли свое теперешнее значение и его выгоды, — желчно писал «в ответ» в своем дневнике 27 апреля 1919 г. военный министр колчаковского кабинета барон А. П. Будберг. — Они понимают, что немедленно им уехать домой нельзя, и не теряют времени, чтобы с наибольшей пользой использовать это временное здесь сидение, отгесться, отдохнуть и возможно больше обогатиться. Они самым эгоистическим образом преследуют только свои чешские интересы. Трудно было выдумать более вредную для нас комбинацию, как охрана магистрала этими случайными войсками. В чехословацких эшелонах погружен отличный, совершенно новый обоз из наших двуколок. На проводке видел отличных лошадей. Под жильё взяты лучшие пассажирские вагоны и новые, недавно прибывшие из Америки товарные на три тысячи пудов грузоподъемности... Посадили нам в тыл прожорливого спрута и думают, что оказывают помощь... Чешская охрана — это миф и если бы их тут не было, то не было бы особенно хуже [1, с. 443].

Более сдержанный и объективный Г. К. Гинс тоже не удерживался от критических замечаний:

Занимая железнодорожную линию в центре Азиатской России, чехи держали в своих руках транспорт. Этим самым они приобрели огромное влияние на всю экономическую жизнь. Соблазн спекуляции был слишком велик, чтобы против него можно было устоять... Иностранная армия с собственным интендантством, это «государство в государстве», резала глаза простым людям [3, с. 651].

В результате с начала 1919 г. столь выгодное обеим сторонам экономическое сотрудничество с чехословаками начало сворачиваться. Еще в феврале 1919 г. из Владивостока в Екатеринбург последними было направлено 35 железнодорожных вагонов с инструментами, машинами, лекарствами и смазочными маслами для продажи их там. Предполагалось создать специальное аналитическое бюро для сбора информации о состоянии рынка. Все это фактически осталось на бумаге.

15 апреля 1919 г. деятельность ТЕХОДа была фактически сведена до обеспечения бесперебойной работы Транссибирской магистрали. Основным инструментом обеспечения стали технические войска, подчиненные ТЕХОДу и расположенные в 20-верстной зоне по обеим сторонам магистрали. Для этих вновь созданных войск даже учреждался особый нарукавный знак — колесо с крыльшками. Войска организационно подчинялись инженерно-железнодорожному командованию при Межсоюзническом железнодорожном комитете, возникшем в марте 1919 г. при Министерстве транспорта в правительстве Колчака [2, л. 6–8]. Численно они насчитывали около 1,5 тыс. человек. В межсоюзническом комитете их интересы представлял один из политических руководителей корпуса В. Гирса, командовали ими майор Брош и капитан Чулук. Деятельность их в дальнейшем свелась исключительно к обеспечению бесперебойной работы Транссибирской магистрали. Учитывая, что корпус в итоге эвакуировался из России практически в полном составе, забрав с собой еще и свое имущество, действия его технических частей можно признать вполне успешными. Вяizzlyваться в завершающуюся в Сибири гражданскую войну эти части даже не пытались. Представитель большевистского подполья в Иркутске А. Д. Кулехов, например, вспоминал, что в январе 1920 г. «чехи с трудом согласились охранять только огнсклады. От охраны вещевых складов они категорически отказались» [5, с. 111].

Деятельность технических частей Чехословацкого корпуса, конечно же, была нетипичной для армии, но в условия Гражданской войны укладывалась вполне удачно. Обеспечить эвакуацию корпуса с максимальной для него выгодой эти войска смогли. То, что экономическая жизнь на территории, контролируемой антибольшевистскими силами, так и не была налажена нормально, произошло не по их вине. 26 мая 1920 г. приказом по корпусу № 53 ТЕХОД был упразднен.

ЛИТЕРАТУРА

1. Белое дело: Избранные произведения в 16 кн. — М., 2003. — Кн. 14: Белый Восток. А. П. Будберг. Дневник. Ч. 1.
2. ГАРФ. — Ф. 176. — Оп. 1. — Д. 61.
3. Гинс Г. К. Сибирь, союзники и Колчак. Поворотный момент русской истории. 1918–1920: впечатления и мысли члена Омского Правительства. — М., 2007.
4. Дмитриев Н. И. К вопросу о роли Чехословацкого корпуса в хозяйственной жизни белого востока России // История белой Сибири: тезисы 4-й научной конференции (6–7 февраля 2001 г.) / ред. С. П. Звягин. — Кемерово, 2001.
5. Кулехов А. Д. Памятные годы. — М., 1957.
6. Bouček V. Proším, aby zápisník byl odevzdán me ženě jako pozůstalost / vyb. a sest. P. Payne. — Praha, 1998.
7. Gajda R. Moje paměti. — Brno, 2008.
8. Moulis M. Vzestup a pád generála Gajdy. — Třebíč, 2000.
9. Pichlík K., Klípa B., Zabloudivá J. Českoslovenští legionáři (1914–1920). — Praha, 1996.
10. Sklenář V. Ruské železnice a jejich význam pro čs. Vojsko na Rusi // Československé legie v Rusku. Sborník příspěvků z kolokvia 9. 5. 2001 v Praze / usp. V. Veber. — Praha, 2003.
11. TGM — KK: T. G. Masaryk — Karel Kramář. Korespondence. — Praha, 2005.