

КАТОРЖАНЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНССИБА



Константин Климентьевич КОРАБЛИН,
заведующий кафедрой гражданско-правовых
дисциплин Дальневосточной академии государ-
ственной службы (г. Хабаровск), кандидат юри-
дических наук, доцент

Активное хозяйственное освоение Дальнего Востока началось в середине XIX в., когда его южная часть окончательно интегрировалась в состав Российской империи. Для страны это было переломное время. Отмена крепостного права и последовавшие за ней либеральные буржуазные реформы не оставили в стороне проблемы хозяйственного освоения территории Дальнего Востока, социально-экономическое развитие которого осложнялось отдаленностью от центра империи. Вместе с тем военно-стратегические и социально-экономические цели колонизации, начавшейся по инициативе российского правительства в середине XIX в., определили основную государственную задачу — наполнить край русским населением и тем самым закрепить его за Россией.

Дальний Восток был уникален не только с экономико-географических позиций, но и с политической точки зрения как регион, находившийся в центре формирования и реализации российской геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе, отличавшийся достаточно высокими темпами экономического роста, что было немаловажно для развития интеграционных процессов.

Отсутствие железных и грунтовых дорог затрудняло переселение из европейских губерний, а значит, и формирование свободного рынка рабочей силы. Вследствие этого в конце XIX — начале XX в. Дальневосточный край продолжал оставаться сырьевым придатком России, сильно отставая в промышленном развитии.

В рамках проводимой в отношении окраинных территорий политики царское правительство рассматривало каторгу и ссылку как дополнительную форму колонизации, придавая им заметную роль в заселении Дальнего Востока. Так, в 1890 г. удельный вес ссыльнокаторжных в составе дальневосточного населения составлял в Забайкалье — 2,3%, в Амурской области — 1,8%, в Приморской — 1,4%, на о-ве Сахалин — 39,7%¹. Ежегодно правительство увеличивало число этапов ссыльнокаторжных, которых направляли на окраины страны. Вызвано это было тем, что в начале 90-х годов XIX в. в Центральной России каторжные тюрьмы упразднились и сосредоточением тюремного населения становились Дальний Восток и Забайкалье².

Освоение Дальнего Востока и включение его в общероссийскую систему хозяйства во многом зависели от развития транспортных путей, налаживание которых открывало новые возможности для заселения и дальнейшего освоения богатейшего природными ресурсами края. С закладкой 19 мая 1891 г. во Владивостоке Уссурийского участка Транссибир-

ской железнодорожной магистрали (Великой Сибирской железной дороги) началось поистине грандиозное железнодорожное строительство, которое оказало огромное воздействие на экономическое развитие дальневосточного региона.

С началом строительства в 1891 г. западной ветки Транссиба (Челябинск — Омск) размеры «сухопутного» переселенческого движения на Дальний Восток в период с 1893 по 1898 г. увеличились до 5 тыс. чел. ежегодно. С проведением Забайкальской железной дороги среднегодовое число переселенцев в Дальневосточный край стало превышать 13 тыс. чел. (с 1899 по 1902 г.)³. После ввода в строй в 1897 г. Уссурийской железной дороги, соединившей Хабаровск и Владивосток, был открыт прямой путь с Амура к побережью Японского моря. Владивосток стал морскими воротами страны на Тихом океане и возросло его международное значение.

В связи с бурно развивающимся железнодорожным строительством изменилось и направление использования труда ссыльнокаторжных, который нашел практическое применение при прокладке железнодорожных путей. Рабочих рук на строительстве крайне не хватало, и поэтому, по отзывам чиновников, осуществлявших руководство работами каторжан на строительстве Уссурийской железной дороги, «означенные каторжные команды принесли делу начала работ по постройке неоспоримую пользу...»⁴

С началом строительства железной дороги партии ссыльнокаторжных были разбиты на специальные железнодорожные каторжные команды. Им отводились наиболее трудные, скалистые участки пути. Особенно интенсивно труд осужденных применялся на первоначальном этапе строительства Уссурийской железной дороги. Здесь работали до 3 тыс. каторжан. Каторжные команды выполняли основной объем работ и на Владивостокско-Графском участке дороги⁵.

Указ о начале строительства Уссурийского железнодорожного пути был подписан императором Александром III 17 марта 1891 г., а 19 мая 1891 г., возвращаясь из Японии, наследник царя цесаревич Николай Александрович (в будущем император Николай II), который в это время путешествовал по Сибири и Дальнему Востоку, во Владивостоке заложил «первый камень» в строительство великого рельсового пути. По поводу состоявшегося торжественного мероприятия император Александр III писал цесаревичу: «Знаменательно участие Ваше в начинании предпринимаемого мною сего истинно народного дела, да послужит новым свидетельством душевного Моего стремления облегчить сношения Сибири с прочими частями империи и тем явить сему краю, близкому Моему сердцу, живейшее Мое попечение о мирном его преуспевании...»⁶.

Строительство Уссурийской железной дороги велось с 1891 по 1897 г. Производство работ было возложено на воинские подразделения расквартированных здесь частей, а также на вольнонаемных рабочих, прибывших из центральных губерний России; немалую часть работ выполняли ссыльнокаторжные железнодорожных команд. Для выполнения тяжелых земляных работ на строительство Уссурийской железной дороги направлялись только физически крепкие, выносливые осужденные. В период с 23 апреля 1891 г. по 1 ноября 1893 г. на строительстве Уссурийской железной дороги каторжанами и ссыльнопоселенцами было выполнено грунтовых работ на общую сумму 897 893 руб. 65 коп., по заготовке строительного леса для укладки железнодорожных шпал — на общую сумму 274 741 руб. 40 коп.

Ежедневно на 250—300 рабочих-ссыльнокаторжных тюремное ведомство выделяло от 8 до 13 надзирателей. Конвоирование осужденных к местам производства работ осуществлял военный караул. Питались арестанты из общего котла (утренний чай, затем горячий обед, вечерний чай и ужин). Ежедневно каждый рабочий-ссыльнокаторжный получал не менее 1 фунта (409,5 г) мяса, 100 г крупы, 205 г овощей, 21 г сала. Хлеба выдавалось по 3 фунта каждому рабочему, а с наступлением холодов, со второй половины сентября — по 4 фунта. Порция красного вина составляла 0,01 ведра и выдавалась от трех до четырех раз в месяц, в основном в праздничные и воскресные дни.

Утренний чай, обед и вечерний чай готовились на месте работ, а ужинали рабочие на месте ночлега. Лагерь ссыльнокаторжных находился на 685-й версте строившейся Уссурийской железной дороги. В некоторых пунктах были построены стационарные лагеря, состоявшие из деревянных барачков, помещений для охраны, столовых, бань, наблюдательных вышек. В летний период на строительстве дороги работали от 600 до 3 тыс. ссыльнокаторжных (в среднем 1 816 чел.)⁷.

Ссыльнокаторжные рубили лес, выкорчевывали пни, долбили грунт, делали насыпи, строили мосты и т.п. За 1 куб. саж. (1 сажень = 2,13 м) грунта казна им выплачивала по 2 руб. 30 коп. Один рабочий ссыльнокаторжный в среднем зарабатывал по 2 руб. 5,9 коп. в день. Таким образом, наибольший заработок одного осужденного (при условии выполнения нормы наряда) в месяц составлял до 50 руб., а наименьший — 7 руб. Работали ссыльнокаторжные артелями по 20 чел. Каждая артель выбирала себе старосту. Ежедневная норма выработки составляла 0,3 куб. саж. грунта. Рабочий день продолжался с 6 час. утра до 18 час. вечера. При этом на обед и послеобеденный отдых отводилось 2 час. (с 11 до 13 часов дня). В 7 час. 30 мин. и в 16 час. производилась остановка работ для короткого чаепития.

При каждой железнодорожной каторжной команде находился фельдшер. В отдельных случаях лечение осужденных осуществлялось в больнице, находившейся при Хабаровском тюремном замке.

В период производства строительных работ Уссурийская железная дорога была разделена на два участка:

1. Южно-Уссурийский — от Владивостока до ст. Муравьева-Амурского (на р. Усури) или Владивостокско-Графский участок (именно на этом участке железнодорожные каторжные команды выполняли основной объем работ) длиной 378 верст (400,68 км);
2. Северно-Уссурийский — от ст. Муравьева-Амурского до Хабаровска — протяженностью в 340 верст (360,4 км).

Южно-Уссурийский участок железной дороги, закладка которого производилась 19 мая 1891 г., был открыт для временного движения в 1894 г., а его эксплуатация началась в 1896 г. Северно-Уссурийская железнодорожная линия, строительство которой началось в 1894 г., для временного движения открылась в 1897 г., а окончательно передана в эксплуатацию в 1899 г.

Тяжелый труд ссыльнокаторжных использовался также при строительстве Амурской шоссейной дороги («Амурская колесуха») и Амурской железной дороги. Строительство «Амурской колесухи» от Хабаровска до Благовещенска протяженностью 960—980 верст (около 1 034,8 км) было начато в 1898 г. и закончилось в 1909 г. На ее строительстве было занято около 1,5 тыс. каторжан, осужденных за уголовные преступления, а с 1905 г. действовали и политкаторжан. Это были в основном каторжные из Алек-

сандровского центра, находившегося недалеко от Иркутска. От Иркутска до Сретенска их перевозили по железной дороге, а от Сретенска по р. Амуру, на специально приспособленных для перевозки арестантов баржах каторжане прибывали непосредственно на место назначения.

Там они распределялись в три крупные партии (команды): Пашковскую, Суттарскую и Райчихинскую. Каждая команда имела свое месторасположение — лагерь. Перемещение лагеря производилось через каждые 20 верст. С марта по ноябрь каторжане жили в палатках, а с наступлением холодов перебирались в землянки.

Работа каторжан заключалась в раскорчевке леса, а также в выборке и отсыпке грунта. За один рабочий день полагалось 12 коп. Однако денежные выплаты, как правило, были нерегулярными и с постоянными злоупотреблениями в сторону их уменьшения. Со стороны надзирателей и конвоя осужденные постоянно подвергались телесным наказаниям. По свидетельству бывшего политкаторжанина А. Виноградова-Бесселя, каторжанам постоянно наносились побои «...нас бьют, когда идешь на работу, бьют, идя с работы, во время работы. Бьют и ночью, когда громко говоришь в палатке...»⁸

После окончания работ на строительстве «Амурской колесухи» в рамках подписанного в апреле 1910 г. соглашения между военным губернатором Амурской области и начальником средней части Амурской железной дороги инженером В.В. Трегубовым 750 каторжан, участвовавших в строительстве Амурской колесной дороги, были переведены на строительство Амурской железной дороги от Хабаровска до Благовещенска. Строительство Амурской железной дороги было начато в 1909 г. после выхода 6 июня 1908 г. утвержденного императором и одобренного Государственным советом и Государственной Думой закона «О начале сооружения Амурской железной дороги распоряжением казны и за ее счет».

Закон устанавливал сроки и определял строительную стоимость головного участка Амурской железной дороги. В нем отмечалось следующее: 1) разрешить постройку Амурской железной дороги на всем ее протяжении от станции «Куэнга» Забайкальской железной дороги до города Хабаровска, с ветвями к городу Нерчинску и к реке Амуру у города Благовещенска средствами и распоряжением казны, с началом постройки этой дороги в 1908 г.; 2) утвердить строительную стоимость головного участка Амурской железной дороги, протяжением 183 версты на восток от станции «Куэнга» Забайкальской железной дороги, в сумме 16 млн. 99 тыс. 970 руб. без стоимости подвижного состава и его доставки на место работ...»⁹

28 мая 1910 г. вышел закон «Об установлении временных правил о заведовании арестантами, привлеченными к работам по сооружению Амурской железной дороги». Согласно принятому закону и указанию Главного тюремного управления от 10 ноября 1910 г. за № 44 на постройку Амурской железной дороги в основном подбирались арестанты из мест заключения европейской части России. Так, в центральных тюрьмах (Москва, Орел, Вологда, Самара) работали специальные медицинские комиссии, которые проверяли состояние здоровья осужденных и давали заключение о пригодности их к тяжелому физическому труду.

Из центра России (по железной дороге) арестанты перевозились до Сретенска. Затем по рекам Шилке и Амуру на судах Амурского пароходного общества («Юнона», «Ялта», «Варшава») осужденные доставлялись в Забайкальскую и Амурскую области непосредственно к местам производства работ. Речные баржи «Варшава» и «Ялта» могли перевозить

до 500 осужденных каждая, а «Юнона» — всего 250. В 1911 г. только на Западный участок Амурской железной дороги было доставлено 1 878 арестантов.

Работы осужденных по прокладке Амурской железной дороги, в которых принимали участие не только ссыльнокаторжные, но и ссыльно-поселенцы, а также осужденные для отбывания уголовного наказания в исправительных арестантских ротах и другие категории заключенных, начались в 1909 г. со строительства первого участка Сковородино — Буря; на втором участке — Буря — Хабаровск строительство началось в 1914 г. Первый участок Амурской железнодорожной линии был открыт для движения в 1914 г., а второй — в 1915 г. С окончанием строительства Амурского моста (осень 1916 г.) впервые было открыто сквозное движение поездов по Уссурийской и Амурской железным дорогам.

Руководство и наблюдение за ходом арестантских работ на строительстве Амурской железной дороги было возложено на военных губернаторов Забайкальской и Амурской областей при непосредственном участии инспектора по тюремной части при Приамурском генерал-губернаторе. Заведующим арестантскими работами на территории Забайкальской области являлся исполняющий обязанности помощника Иркутского тюремного инспектора титулярный советник Савицкий. Для несения караульной службы в местах производства арестантских работ Главное тюремное управление из Европейской России откомандировало 274 солдата, 6 офицеров и 333 тюремных надзирателей.

Ввиду тяжести выполняемых работ осужденным были предоставлены льготы, в том числе по сокращению сроков наказания. Так, утвержденным императором 22 августа 1910 г. Положением Совета министров было установлено: «...предоставить Иркутскому и Приамурскому генерал-губернаторам право сокращать ссыльнокаторжным, участвовавшим в работах по сооружению Амурской железной дороги и отличившимся усердием и безукоризненным поведением, сроки назначенного им судебными приговорами наказания с зачетом 2-х дней действительно проведенных на этих работах, за 3 дня каторги...»¹⁰.

Помимо этого 30 января 1911 г. Положением Совета министров ссыльно-поселенцам и осужденным исправительных арестантских отделений, принимавшим участие в постройке Амурской железной дороги, предоставлялись следующие льготы: 1) право наниматься на работы в качестве вольнонаемных рабочих; 2) сроки перевода ссыльнопоселенцев в разряд крестьян из ссыльных сокращались из расчета 1 месяц работ за 2 месяца; 3) осужденным в исправительные арестантские отделения срок наказания исчислялся из расчета 2 дней работ за 3 дня заключения.

На выполненные арестантами работы Главным тюремным управлением были установлены следующие расценки: 1) за добычу 1 куб. саж. обыкновенного грунта — 1 руб. 20 коп. (ежедневное задание для одного рабочего-арестанта составляло — 0,44 куб. саж.); 2) за 1 куб. саж. скального грунта, добытого вручную, — 2 руб. 50 коп. (ежедневное задание составляло 0,21 куб. саж.); 3) за 1 куб. саж. скального грунта добытого при производстве взрывных работ, — 4 руб. 50 коп. (ежедневное задание составляло 0,12 куб. саж.). Не выходявшие на работу по различным причинам арестанты (например, по болезни) находились на обычном тюремном довольствии (20 коп. в день).

Кроме работ по выборке и отсыпке грунта арестанты занимались подготовкой шпал из древесины местных пород, изготовлением и обжигом кирпича, разработкой земельных участков под огороды, покосом травы

и заготовкой сена, пошивом и починкой одежды, а также ремонтом обуви. Так, в 1911 г. ими было заготовлено 66 тыс. шпал, засажено картофелем, капустой, редиской, луком и другими овощными культурами до 15 дес. (1 дес. = 1,09 га) земли.

Питание одного рабочего-ссыльнокаторжного стоило 35—40 коп. в день (ежедневно арестанты получали 1 фунт мяса, 48 зол. капусты; 12 зол. суповых круп и 2 зол. крупчатки; 0,06 зол. лаврового листа; 0,12 зол. перца; 1 зол. уксуса; 1 зол. лука; 10 зол. соли). Кроме того, на ужин арестанты получали 48 зол. гречневых круп и 6 зол. топленого сала, хлеба черного — 2 фунта и белого 1 фунт. Таким образом, один арестант получал в день 4 570 калорий (1 золотник = 4,2 г.).

Рабочий день начинался в 5 часов утра, после подъема арестанты пили чай с белым хлебом, затем выходили на работы, которые длились до 11.30—12 часов. С 12 до 14 часов — обед и отдых. С 14 до 16 часов снова работы, а с 16 до 16.30 — вечерний чай. В 19 час. работы заканчивались, арестанты ужинали, выходили на прогулку, а в 20—21 час. запирались в бараках на ночной отдых. Таким образом, в течение одних суток арестанты работали в среднем 11 часов; в воскресные и праздничные дни они не работали.

Строительство железной дороги производилось в условиях вечной мерзлоты, топких болот, непроходимых лесов, скалистых откосов, бурных горных рек, сносивших при наводнениях временные деревянные мосты и насыпи.

В сезон строительных работ в 1911 г. на западном участке строительства Амурской железной дороги находились 1 800 осужденных, а на среднем участке дороги между станциями Талдан и Ульмин — 2 800 чел. В среднем на строительстве всех участков Амурской железной дороги было занято до 5 тыс. осужденных.

Таким образом, на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. труд каторжан и ссыльнопоселенцев широко использовался тюремным ведомством при строительстве таких стратегически важных объектов, как Уссурийская и Амурская железные дороги, а также Амурская колесная (шоссейная) дорога. Значение строительства железнодорожного и шоссейного путей было очень велико для дальнейшего экономического развития и хозяйственного освоения территории Дальнего Востока.

¹ Свидерская В.В. Исторические особенности формирования дальневосточного населения // Третьи Гродековские чтения: Материалы регион. науч.-практ. конф. «Дальний Восток России: исторический опыт и современные проблемы заселения и освоения территории» / под ред. д.и.н, проф. Н.И. Дубининой. Хабаровск: ДВГНБ, 2001. С. 27.

² Очерки истории родного края: Учеб.-метод. пособие / под общ. ред. Т.Я. Иконниковой. Хабаровск: ХГПИ, 1993. С. 89.

³ Там же. С. 83.

⁴ Отчет Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского. СПб., 1895. С. 153.

⁵ Там же.

⁶ Обзор Приморской области за 1891 г. Владивосток, 1892. С. 29—30.

⁷ Отчет Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского. СПб., 1895. С. 153.

⁸ Винградов-Бессель А. Амурская колесная дорога // Былое. 1917. № 3 (25). С. 133.

⁹ ПСЗ 3 (Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3). Т. 28. № 30423. С. 313—314.

¹⁰ Арестантские работы при сооружении Амурской железной дороги. СПб., 1912. С. 5—6.

SUMMARY. “Convicts on the Building of Trans-Siberian Railway in the Far East” is the title of the article by Candidate of Historical Sciences, Associate Professor K. Korablin. The author describes in detail the organization of works of convicts on the building of Trans Siberian Railway at the end of the 19 — the early 20th cc.