

ТРУД АРЕСТАНТОВ КАК СРЕДСТВО ВОСПИТАНИЯ И РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ЭКОНОМИКИ

ПЕНИТЕНЦИАРНАЯ СИСТЕМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ Вторая половина XIX — начало XX в.



Евгений Вячеславович ГАМЕРМАН,
аспирант кафедры всемирной истории
и международных отношений Амур-
ского государственного университета,
Благовещенск

Полнейшая бездеятельность арестантов, постоянный рост численности заключенных в условиях чрезмерной переполненности тюремного учреждения являлись источниками конфликтов и беспорядков. Это была проблема всех подразделений ГТУ. Российская империя, столкнувшись с такой проблемой, стала участницей международных пенитенциарных конгрессов. В ходе поиска новых средств было признано, что неперменным элементом реформы тюремной системы должен стать труд арестантов. В циркуляре ГТУ от 3 марта 1888 г. говорилось, что «наиболее предпочтительным родом арестантского труда должны быть признаваемы работы внутри тюремных помещений, в арестантских камерах или мастерских, как единственно вполне отвечающие понятию лишения свободы». При этом циркуляром рекомендовалось «...обращать арестантов на внешние работы исключительно лишь ввиду повсеместного переполнения тюрем, отсутствия приспособленных мастерских и в устранение совершенной праздности арестантов»¹. Идея принудительного труда была воспринята как необходимое средство для наведения порядка в пенитенциарных учреждениях страны под эгидой исправления трудом арестантов.

В Европе ломали копья над демократической подоплекой этой идеи, а в России, истерзанной революционным движением и политическим экстремизмом начала XX в., это было расценено как появление нового рычага для внеэкономического принуждения к труду лишенных свободы лиц. Нужно учесть, что среди арестантов, содержащихся в тюрьмах империи, в том числе и в Благовещенской, были и такие, которые добровольно соглашались подрабатывать в период содержания их под стражей.

Было признано необходимым использовать труд заключенных с прогрессивной системой оплаты. Обязательному занятию трудом по назначению администрации подлежали осужденные к ссылке на каторжные работы (ссылно-каторжные); осужденные к ссылке на поселение (ссылно-поселенцы); отданные в исправительные арестантские отделения; осужденные к ссылке на проживание в Сибири; осужденные к заключению в тюрьме за кражу, мошенничество, присвоение или растрату чужого имущества, а также за прошение милостыни и за некоторые другие преступления. За свой труд они получали в зависимости

от категорий от одной десятой до четырех десятых доходов (за вычетом стоимости материалов). Из оставшихся сумм одна половина обращалась в доход государственного казначейства, а другая — в пользу тюрьмы. Так, на строительстве Амурской железной дороги с мая 1910 г. по январь 1916 г. использовался труд 2500—3000 заключенных. Их общий заработок за этот период составил более 4,2 млн. руб.² Тем не менее в целом по стране и на Дальнем Востоке, в частности, отсутствовали условия для обеспечения арестованных трудом.

Содержавшиеся в хабаровском тюремном замке осужденные привлекались на работы по благоустройству строившегося города, заготовке дров, рубке леса для продажи частным домовладельцам, на различные столярные, кузнечные, слесарные работы. Осужденные женщины в качестве прислуги отдавались в семьи офицеров военного гарнизона и правительственных чиновников. Но в целом занятость арестантов трудом была крайне низкой. Подобная ситуация была и в благовещенской тюрьме. В 1885 г. часть арестантов благовещенского тюремного замка занималась распиловкой леса и «постройкой» коек для 2-й сотни Амурского конного казачьего полка; а в ходе ремонта самого тюремного замка были сделаны 3 голландские печи, 3 русские печи, отремонтировано 11 голландских печей, 4 очага с колпаками. В 1886 г. (по отчетам Благовещенского попечительного о тюрьмах комитета) 19 арестантов были задействованы на тюремном огороде, работали по частным заказам: переплет книг, клейка патронов из бумаги для папирос, починка обуви, работа по металлу, изготовление жестяных банок, а также занимались починкой сапог для местной семинарии и пилой дров для городской управы³. Согласно закону, принятому 6 января 1886 г., 50% заработанных денег получали арестанты, 15% отчислялись в казну, 35% уходило на нужды тюрьмы.

Также арестанты привлекались к портняжным, сапожным, плотницким работам, выделке кирпича, пилке дров для городской управы, к очистке оград в 92-м Восточно-Сибирском линейном батальоне и в Амурском казачьем полку, расчесыванию старого каната на пеньку. С 1899 г. налаживается производство кирпича на территории тюремного замка. Привлекались арестанты и к труду по хозяйственному обслуживанию своего учреждения (хлебопеки, кашевары, квасники, прачки, конюхи, ламповщики, трубочисты, белильщики)⁴. В то же время внедрение технических усовершенствований производства в пенитенциарных учреждениях не допускалось. Так, на прошение одного из арестантов благовещенского тюремного замка о приобретении швейной машины для пошива одежды для арестантов попечительный о тюрьмах комитет ответил отказом.

Сохраняя рутинное производство среди арестантов, комитет преследовал в конечном итоге цель не самого увеличения этого производства за счет нововведений, а в большей мере — привлечения к труду как можно большего числа арестантов. Строительство Уссурийской, Амурской железных дорог и Амурской колесной дороги с привлечением арестантов вызвало спрос на спецодежду для заключенных. На ее производство по указанию ГТУ были задействованы заключенные дальневосточных тюрем и прежде всего Благовещенского тюремного замка.

Следующим толчком к развитию портняжного и сапожного дела в учреждении стало введение с 1 января 1914 г. новых образцов арестантской одежды и обуви. Запасы старых образцов, имевшихся в тюрьме, были высланы в строительные арестантские команды. В сапожной мастерской за год было изготовлено 2500 пар поршней (ботинок) нового образца. Материал для сапог и поршней

частично был получен от ГТУ и частично куплен на торгах во Владивостоке. Усилия тюремной администрации по привлечению арестантов к общественно полезному труду совпадали с мнением глав областных администраций. Так, в записке императору о состоянии дел в области за 1909—1910 гг. от 30 ноября 1911 г. военный губернатор Амурской области А.М. Валуев, негодуя по поводу разгула преступности на местах, достаточно резко и справедливо высказался о необходимости «...развить эксплуатацию арестантского труда и особенно на дорожном строительстве...». Нередки были случаи, когда китайцы и голодные нищие русские умышленно совершали мелкие кражи или проносили контрабанду, чтобы получить бесплатную пищу и крышу над головой в тюремном учреждении. Губернатор Валуев считал необходимым для подобных категорий правонарушителей применять такой вид наказания, как принудительные работы⁵.

Во всех остальных пенитенциарных учреждениях Дальнего Востока прежде всего Приморской области арестанты никаких работ не производили. Не было даже мастерских из-за отсутствия помещений. Это очень негативно сказывалось как на здоровье арестантов, которые большую часть времени проводили в камерах, из-за чего вспыхивали неоднократные эпидемии. Ввиду полного отсутствия занятости у арестантов было много времени для обдумывания планов побегов, акций неповиновения и др., не говоря уже о перевоспитании арестантов и превращении их после отбытия наказания в полноценных членов общества.

19 мая 1891 г. во Владивостоке состоялась закладка уссурийского участка Транссибирской железной дороги. В связи с этим изменилось направление использования труда ссыльнокаторжных, который нашел новое применение при прокладке железнодорожных путей⁶. Строительство Уссурийской железной дороги велось с 1891 по 1897 гг. Работы производились силами воинских подразделений расквартированных здесь частей, вольнонаемных рабочих, прибывших из центральных губерний России. Немалую часть работ выполняли и ссыльнокаторжные, отправленные на строительство с о-ва Сахалин и организованные в специальные железнодорожные каторжные команды. Они участвовали в работах на наиболее трудных, скалистых участках дороги, от выполнения которых отказывались свободные рабочие. Для тяжелых земляных работ туда направлялись только физически выносливые, крепкие, здоровые каторжане. За два года работ — с 1891 по 1893 г.— каторжанами и ссыльнопоселенцами на строительстве дороги было выполнено земляных работ на сумму 897 893 руб. 65 коп., а также работ по заготовке леса для укладки шпал на сумму 274 741 руб. 40 коп⁷.

Ежедневно на работы выходили 250—300 рабочих ссыльнокаторжных. Тюремное ведомство выделяло от 8 до 13 надзирателей. Конвоирование к месту проведения работ осуществлял военный караул. Питание таких рабочих производилось из общего котла. В дневной рацион питания включался утренний чай, горячий обед, вечерний чай, ужин. Во время обеда каждый рабочий получал не менее 409,5 г мяса. На ужин рабочие получали 100 г риса или другой крупы, 21 г сала. Хлеба полагалось по 3 фунта каждому, а в холодное время года — со второй половины сентября — по 4 фунта. До 4 раз в месяц, в воскресные и праздничные дни, выдавалось красное вино, порция которого составляла 0,01 ведра. Питание одного ссыльнокаторжного обходилось казне в 5,61 коп. Трапеза приготавливалась на месте работ, и только ужинали рабочие на месте ночлега. Лагерь ссыльнокаторжных находился на 685-й версте железной дороги. Кроме этого, в некоторых пунктах были построены стационарные лагеря, состоявшие из деревянных барачков, помещений для охраны, столовых, бань и наблюдатель-

ных вышек. В летний период количество рабочих ссыльнокаторжных на строительстве дороги возрастало и составляло от 600 до 3000 чел. (в среднем 1816)⁸.

Работали ссыльнокаторжные артелями по 20 чел., каждая из которых выбирала старосту. Они рубили лес, выкорчевывали пни, долбили грунт, производили насыпи, строили мосты и др. За 1 куб. сажень (1 сажень — 2,13 м) грунта казной выплачивалось 2 р. 30 коп. Один ссыльнокаторжный в среднем зарабатывал в день 2 руб. 5,9 коп. Наибольший заработок одного ссыльнокаторжного в месяц составлял до 50 руб., а наименьший — 7 руб. Рабочий день продолжался с 6 часов утра до 6 часов вечера. На обед и отдых после него отводилось 2 часа (с 11 до 13 часов дня), а в 7.30 и 16.00 производилась остановка работ для чаепития. Для лечения при каждой железнодорожной каторжной команде находился свой фельдшер, в отдельных случаях серьезных заболеваний осужденных отправляли в больницу при хабаровском тюремном замке. Основной объем работ ссыльнокаторжные выполняли на Южно-Уссурийском участке железной дороги (от Владивостока до станции Муравьева-Амурского), длиной 400,68 км.

При составлении плана сооружения Транссиба намечалось продление западной линии от г. Сретенска (пристань Шилка Читинской области) до Хабаровска параллельно Амуру. Однако этот путь, шедший по территории Амурской области, был признан удлиняющим магистраль и технически трудно выполнимым. Было выбрано прямое направление: от Забайкалья по китайской территории через Маньчжурию до соединения с Уссурийской железной дорогой. Строительство этого участка, получившего название Китайской Восточной железной дороги (КВЖД), продолжалось с 1898 г. по 1908 г. Таким образом, Амурская область оказалась в стороне от железнодорожного строительства.

Однако жизнь не стояла на месте. Область следовало должным образом связать транспортными путями с соседями. И тогда в 1898 г. правительство приняло решение о строительстве колесной дороги (тракта) от Хабаровска до Сретенска.

Глобальное транспортное строительство в империи требовало большого количества рабочих рук. У правительства не хватало средств для найма и переброски к месту дорожных работ достаточного числа вольных работников, хотя такие попытки и имели место. Выйти из ситуации оказалось нетрудно. Пригодился почин соседней Приморской области, в которой при строительстве Уссурийской железной дороги был использован труд ссыльнокаторжных арестантов. Опыт удался и был приемлем для его использования в крупном масштабе, тем более, что суммы, отпускавшиеся казной на строительство, существенно сокращались. Утвердившаяся в то время в пенитенциарной политике идея об обязательном труде арестантов способствовала решению проблемы обеспечения строительства рабочими.

В 1898 г. правительством было принято решение о применении на строительстве Амурского колесного тракта труда ссыльнокаторжных. Именно тогда, когда на нем появились первые арестанты, с их легкой руки тракт получил свое неофициальное название «Амурская колесуха». Руководил строительством военный губернатор Амурской области генерал-майор К.Н. Грибский. Строительство началось от Хабаровска и переместилось на территорию Амурской области весной 1904 г. В дальнейшем строительство дороги начали и в Благовещенске по встречному пути.

Итоги русско-японской войны показали, что прокладка железнодорожного пути за пределами собственной территории не удовлетворяла задачам перспективного развития Сибири и Дальнего Востока. Это повлияло на ускорение

строительства тракта, имевшего к тому же и важное стратегическое значение. Перед началом строительства с о-ва Сахалин были доставлены 300 ссыльнокаторжных, которые вместе с переведенными с северного участка Уссурийской железной дороги арестантами составили команду в 407 чел. Впоследствии их численность выросла до 800 чел., за счет пополнения арестантами, прибывшими с нерчинской каторги.

Первый участок строительства протяженностью 56 верст охватывал отрезок от Хабаровска до ст. Поперечной. Арестанты (140 чел.) работали на постройке станций Покровка, Леонтьевка, Петропавловка, двигаясь к Луговому, а в это время от Лугового к Улановке шла другая команда арестантов этого же участка.

Второй участок охватывал отрезок от ст. Поперечной до ст. Надеждинской (103 версты), арестанты которого (287 чел.) строили почтово-телеграфную контору в Маргаритовке, в 8 верстах от Луговой, возводили мост через р. Забелову.

Третий участок пролегал от ст. Надеждинской до ст. Чурки, с веткой на ст. Михайлово-Семеновскую (163 версты); четвертый от ст. Чурки до ст. Биджан (63 версты); пятый — от р. Биджан до Помпеевского перевала. Арестанты этого участка (411 чел.) сооружали дамбы на разливе рек Он-Биры и Листвянки, работали на забивке свай и устройстве траншей через р. Вертопраховку, ремонте дорожного полотна у Большой Биры⁹.

Зимой 1902—1903 гг. основная масса рабочей силы была сосредоточена у станции Биджан, где производилась засыпка пятиверстной дамбы через разлив р. Биджан, а также засыпка старого русла. В 1903 г. продолжались работы по проведению пути от станции Чурки через Солнечную, Даур, Биджан, Максимику, Луговский перевал, Коты, Сутарский перевал. 1 августа 1903 г. по спискам дорожных команд числилось 840 арестантов, и при этом ожидалось еще прибытие 150 ссыльнокаторжных с о-ва Сахалин и 50 арестантов из тюрем Приамурского края¹⁰. Прогнозировалось, что к зиме в командах должно быть сосредоточено до 1000 арестантов.

В апреле 1903 г. в 1-й команде (между ст. Покровской и Дауром) находилось 350 чел., во 2-й (между Биджаном и Дауром) к прежним 100 арестантам добавилось еще 500 чел., вновь прибывших этапом с нерчинской каторги¹¹.

В начале 1904 г. последовало распоряжение от наместника императора на Дальнем Востоке об открытии в возможно скорейшем времени сквозного сообщения между Хабаровском и Благовещенском, не заботясь об устройстве пути, ограничиваясь лишь самыми необходимыми работами для обеспечения гужевого движения по военным надобностям. Это послужило толчком для пересмотра проектов строительства тракта; так, было изменено направление с Сутарского перевала на Дичунскую временку, что, хотя и удлиняло тракт, но в то же время ускоряло процесс открытия сквозного пути через Хинган и сокращало расходы, а также приблизило дорогу к населенным пунктам¹². На 20 февраля 1904 г. в 1-й команде находились 555 арестантов, в Сутарской команде — 468 арестантов¹³. С наступлением холодного времени осенью 1904 г., арестанты дорожных команд были размещены в Хинганских горах тремя главными лагерями: 1-й — на Сутарском перевале, 2-й — на Амикане, 3-й — у подножия Луговского перевала (19 верста), кроме того, небольшие партии арестантов были распределены на работах по постройке почтовых станций Даур, Коты, Луговской перевал (Хинган) и Дичунской. Незначительная по численности артель была оставлена в лагерях на Биджане и Максимику для укрепления дамб, строительства мостов и станционных зданий¹⁴.

Таблица 1

Движение арестантов на строительстве Амурской колесной дороги в 1903 г.

Наименование мест заключения, из которых арестанты прибыли на дорожные работы	Прибыло	Из числа прибывших в 1903 г.		К 1 января оста- лось в дорожных командах	В том числе	
		Бежало	Отправлено с работ по не- способности		Слабо- сильных	Пригодных к дорожным работам
Нерчинская каторга	373	34	78	261	68	193
Александровская центральная каторжная тюрьма	151	2	20	129	48	81
Тобольские каторжные тюрьмы	71	4	1	66	26	40
Владивостокская тюрьма	55	1	2	52	10	42
Никольск-Уссурийская тюрьма	56	2	2	52	9	43
Хабаровская тюрьма	16	—	1	15	2	13
Николаевская тюрьма	8	2	—	6	1	5
Благовещенская тюрьма	31	2	1	28	1	27
Нерчинская тюрьма	5	—	1	4	—	4
Верхнеудинская тюрьма	41	—	—	41	4	37
Доставлено пароходом «Ярославль»	100	1	—	99	14	85
ВСЕГО	907	48	106	753	183	570

Таблица составлена на основании источника: Обзор по Амурской области за 1903 г.

В дальнейшем число арестантов в командах колебалось и напрямую было связано с прибытием новых этапов и с освобождением и убытием по другим причинам арестантов из команд.

Таблица 2

Количество арестантов в командах в 1905—1907 гг.

Дата	Количество	Из них	
		ссылно- каторжных	осужденных в арестантские отделения
1.05.1905	733	681	52
1.01.1906	764	725	39
16.01.1906	758	715	43
1.01.1907	627	611	16
1.01.1908	1123	1085	28
1.01.1909	807	751	56

Таблица составлена на основании источников: РГИА ДВ. Ф. 714, оп. 2, д. 15, л. 4; ГААО. Ф. 8-и, оп. 1, д. 57, л. 71; Обзоры по Амурской области за 1906—1909 гг.

Очень быстро решались проблемы по этапированию арестантов на строительство. Доставлявшаяся одним этапом партия арестантов сразу причислялась к конкретной команде и ставилась на довольствие. Так, 6 апреля 1900 г. с Нерчинской каторги на 2-й участок, в район с. Лугового, было доставлено 300 арестантов, 17 из них сбежали в первые же дни после прибытия¹⁵. В течение 1905 г.

по распоряжению ГТУ на пополнение состава дорожных команд были присланы из Московской центральной пересыльной тюрьмы 485 ссыльнокаторжных и 2 — из Европейской России; кроме того, с разрешения Приамурского генерал-губернатора из тюрем Приамурского края было выслано 76 ссыльнокаторжных и 59 арестантов исправительных арестантских отделений: 1 ссыльнокаторжный из Читы и 145 каторжных из Мариинска, высланные с о-ва Сахалин, когда заняли его японцы. Арестанты с острова были доставлены на дорогу без всяких письменных сведений, вследствие уничтожения дел японцами¹⁶. 14 мая 1906 года из Европейской России на строительство привезли 491 ссыльнокаторжного¹⁷. Все арестанты дорожных работ до июня 1908 г. находились в четырех командах: Сутарской, Пашковской, Райчихинской и Биджанской. Каждая из команд подчинялась отдельному смотрителю. В июне 1908 г. Сутарская и Райчихинская команды были упразднены как имевшие малочисленный состав.

К началу 1910 г. Амурская колесная дорога была в целом построена, и в 1911 г. арестантов на дороге уже не было¹⁸.

Летние дорожные работы арестантов состояли главным образом в сооружении полотна дороги, расчистке и выравнивании полотна, рытье канав и водосточных каналов, постройке дамб, мостов и станционных зданий, устройстве переправ через реки и проведении вдоль пути телеграфной линии. Зимние работы сводились преимущественно к подготовительным для предстоящего летнего периода работам, состоявшим в заготовке лесных материалов: бревен для телеграфных столбов и станционных домов, мостов, а также в изготовлении тачек, досок, дров, кольев, фашины; в ремонте обоза и прочих хозяйственных подготовительных к летнему периоду работах.

В летнее время (4 месяца) дневной заработок арестанта составлял 12 коп., зимой — 10 коп.¹⁹ Две трети заработанных денег арестантам выдавались на руки, а одна треть помещалась на особый счет и выдавалась по отбытии наказания. Увольнение из арестантских команд не означало убытие арестанта из данного региона. В основном они освобождались с причислением на поселение к какому-либо району Дальнего Востока. Так, согласно приказу по строительству № 33 от 27 мая 1903 г. 21 арестант был уволен на частные заработки, в том числе в Амурскую область, а по приказу № 12 от 15 февраля 1906 г. 58 арестантов увольнялись с работ в арестантских командах с причислением к о-ву Сахалин²⁰.

Пищевое довольствие арестантов осуществлялось на основании специальных кормовых раскладок, публиковавшихся в приказах по строительству, согласно «Раскладкам припасов пищевого и приварочного зимнего довольствия ссыльнокаторжных дорожных команд по расчету на 1 человека в день». Из приказа № 4 от 13 октября 1898 г.²¹ каждому арестанту в день полагались следующие нормы питания.

В течение недели зимой было 3 рыбные и 4 мясные варки из свежего мяса пополам с солониной. За время строительства тракта пищевая раскладка немного модифицировалась в сторону улучшения питания, причем не только арестантов, но и надзора с конвоем. В 1908 г. кормовой оклад для одного арестанта в дорожной команде составлял 6 руб. в месяц²². Руководство строительством уделяло большое внимание и здоровью арестантов. Регулярные проверки состояния здоровья осуществляли уездные врачи, составлявшие специальные рапорты во врачебное управление Амурской области. Уделяли внимание и санитарно-эпидемиологическому климату в командах, так как изнурительные условия строительства и недостаток продовольствия могли привести к серьезным по-

Таблица 3

Раскладки припасов пищевого и приварочного зимнего довольствия ссыльнокаторжных дорожных команд по расчету на одного человека в день

Название продуктов	Обыкновенное довольствие		Усиленное довольствие	
	Мясная варка	Рыбная варка	Мясная варка	Рыбная варка
Хлеб	3 фунта	3 фунта	3 ф. 48 золотников	3 ф. 48 золотников
Мясо	40 золотников	—	48 золотников	—
Рыба	—	1 фунт	—	1 ф. 48 золотников
Крупа	15,75 золотников	15,75 золотников	40 золотников	40 золотников
Овощи: капуста, картофель, лук	48 золотников	48 золотников	48 золотников	48 золотников
Сало	—	—	3 золотника	3 золотника
Перец	1/20 золотника	1/20 золотника	1/20 золотника	1/20 золотника
Лавровый лист	1/40 золотника	1/40 золотника	1/40 золотника	1/40 золотника
Мука на подболтку и квас	10 золотников	10 золотников	10 золотников	10 золотников
Соль	3 золотника	3 золотника	3 золотника	3 золотника
Чай	2 золотника	2 золотника	2 золотника	2 золотника

Таблица составлена на основании источника: РГИА ДВ. Ф. 704, оп. 6, д. 1035, л. 15; Оп. 2, д. 13, л. 17.

следствиям. При обследовании в январе 1910 г. санитарного состояния лагеря 24 версты Пашковской команды, работавшей на участке Раде-Благовещенск, были выявлены случаи болезни арестантов инфлюэнцей и тифом²³.

После начала строительства колесной дороги военным губернатором Амурской области была утверждена инструкция чинам тюремного надзора при арестантах на постройке Амурской колесной дороги. Согласно пункту 8 этого документа число надзирателей при арестантах не должно было превышать одного старшего и двух младших надзирателей на каждые 50 чел. арестантов. Пунктом 18 обещалось всем надзирателям, исправно и беспорочно прослужившим при командах арестантов на постройке дороги непрерывно 5 лет, назначенный оклад содержания увеличить на одну треть. А пункт 26 предусматривал ежемесячное содержание надзирателей: 1. младшим вольнонаемным — от 18 до 25 руб., 2. военнослужащим — 9 руб., 3. старшим вольнонаемным — от 30 до 75 руб., 4. старшим военнослужащим — в 15 руб.²⁴

В 1908 г. в конвой при арестантских командах входили 4 обер-офицера, 14 унтер-офицеров и 233 рядовых. Однако, невзирая на усиление конвойных подразделений, во время строительства Амурской колесной дороги проявилась извечная проблема мест массового содержания арестантов — побег. Приказ по строительству № 9 от 30 октября 1898 г. констатирует, что уже имели место побег арестантов 26—29 августа и 24 сентября со строительных работ²⁵. В приказе по строительству № 86 от 2 декабря 1904 г. при подведении итогов деятельности 1-й дорожной команды с 1901 по 1 ноября 1904 г. предлагалось списать в расход 489 револьверных и 1623 берданочных патронов, израсходованных надзирателями и конвойными при розыске и поимке беглых арестантов²⁶.

Окрыленная успехами при постройке Амурского колесного тракта администрация области планировала дальнейшее применение арестантского труда при постройке грунтовой дороги по золотоносному участку Джалинда—Тымтон в 1911—1912 гг. Однако этой идее не суждено было сбыться, так как в Амурской

области началось другое грандиозное транспортное строительство с применением арестантского труда — Амурская железная дорога.

В 1906 г. Транссибирская магистраль была построена от Урала до г. Сретенска (Читинская область) и от г. Владивостока до г. Хабаровска. Но вследствие изменившейся политической ситуации на Дальнем Востоке после русско-японской войны КВЖД, проходившая по китайским владениям, оказалась под контролем японцев. Вот тогда и возникла необходимость строительства железнодорожного пути по собственной территории Российской империи параллельно р. Амуру, получившего название Амурской железной дороги.

В первые же недели постройки привезенные из европейских губерний рабочие проявили острое недовольство условиями работы, вылившееся в ряд забастовок и перебежек от одного подрядчика к другому.

Отсутствие каких бы то ни было путей сообщения, неблагоприятные климатические условия в конечном счете оттолкнули от продолжения строительства вольнонаемных рабочих. Руководство работ, стесненное средствами, малочисленностью и оттоком вольнонаемных строителей из-за суровых климатических условий мест прокладки трассы, вышло с предложением в ГТУ о привлечении к строительству арестантских команд. В апреле 1910 г. с ГТУ было заключено соглашение, в связи с окончанием строительства Амурской колесной дороги о переброске с открытием навигации по р. Амуру, 2-х команд арестантов на средний участок дороги в количестве 900 чел. при 300 надзирателях и 220 низших чинах войскового конвоя.

С 15 мая по 15 октября 1910 г. на средний участок поступили 750 арестантов²⁷. 5 июня 1911 г. на строительство прибыли еще 1300 арестантов. Уже с начала 1910 г. на строительстве этого участка действовали две арестантские команды: первая в районе ст. Талдан — ст. Магдагачи и вторая в районе с. Воскресенское — ст. Талдан, на Черняевской железнодорожной ветке (вблизи ст. Ушумун), близ разъезда 18-верстовой ветки²⁸.

Обе команды зимовали в отстроенных бараках лагеря на 20-й версте среднего участка дороги, занимались строительством лесопильного завода, склада, ледника, конюшни, заготовкой леса, строительством зданий тюремного ведомства, разгрузкой железнодорожных грузов, а также грузов, прибывавших пароходами. Было заготовлено к 9 января 1911 г. 65 600 бревен, 2071 сажень дров, 3000 шпал, 1428 штук теса²⁹. ГТУ поставило подрядчикам из различных уголков страны 2800 работоспособных арестантов на строительство западного и среднего участков железной дороги. В соответствии с этим на средней части Амурской железной дороги в начале мая 1910 г. были образованы 3-я (работы начались с 12 июля 1910 г.)³⁰ и 4-я арестантские команды, общей численностью 1400 арестантов. Из распорядительного письма ГТУ МЮ № 44 от 18 ноября 1910 года на имя губернатора Амурской области следовало, что к месту постройки Амурской железной дороги планировалось направить до 6000 арестантов³¹. С весны 1911 г. общее число арестантов на постройке железной дороги, включая хозяйственных, запасных и больных, достигало 5000 чел.³² Это была самая большая каторга империи.

До 1914 г. Амурскую железную дорогу строили 4 команды арестантов: 1-я команда вела дорожные работы от станций Талдан и Магдагачи на восток. 2-я продолжала строительство Черняевской железнодорожной ветки, прокладывала железнодорожные пути близ г. Алексеевска, ст. Екатеринославка, была задействована на гидротехнических работах по Зейскому тракту, а также производи-

ла работы по лесозаготовке, занималась производством на заводах зимнего арестантского лагеря — Соколовского стана, невзирая на время года. 3-я команда арестантов двигалась от зимнего лагеря арестантов — «20 верста» (Соколовский стан) — на восток, была разбросана по длинному участку от моста через р. Ушумун до ст. Завитой.

К 1914 г. в связи с последовавшими структурными изменениями в командах и смещением на отведенный для нее участок арестантов первых двух команд, третья команда прекратила свое существование. Арестанты были распределены между тремя остальными командами. 4-я команда арестантов производила работы на территории нынешнего Хабаровского края. Наиболее важным для строительства был участок от д. Осиповки до строившегося арестантами Хабаровского моста³³.

В связи со значительным увеличением числа арестантов, привлеченных к строительству железной дороги, с 1 мая 1911 г. была существенно изменена в законодательном порядке и сама организация управления командами. Для управления ими вместо прежних должностей смотрителей были установлены 4 должности начальников команд и 10 должностей их помощников. Ко времени прихода новых арестантских партий к участкам строительства к ним было прикомандировано 10 рот из 39-го Сибирского стрелкового полка, дислоцировавшегося в Хабаровске, что составило до 1800 нижних чинов при двух батальонных командирах и 18—20 младших офицерах. Летом 1911 г. арестанты были заняты почти исключительно земляными работами. Зимой, по прекращении дорожных работ в мягких грунтах, вследствие морозов арестанты перемещались для работ в скалистых грунтах, занимались заготовкой леса. Как арестанты, так и конвой помещались летом в обыкновенных палатках, а зимой — в деревянных бараках, возводившихся на определенных участках трассы.

Наряду с ростом количества арестантов на строительстве железной дороги руководство строительством еще продолжало использовать труд вольнонаемных рабочих. Но суровый климат был серьезной помехой этому. Никакая материальная заинтересованность не могла удержать свободного человека на работе в болоте, в вязкой глине. 1912 г. стал фактически последним годом работ вольных строителей, привезенных из Европейской России, массовое бегство которых началось с началом сезона дождей.

Подвижная арестантская команда, со всей ее приспособленностью ко всяким условиям работы, походным обмундированием и экипировкой, движимая целью не заработать, а выжить, больше всего подходила в этот момент для решения, казалось бы, невыполнимых задач строительства. Только арестантские команды выдержали необычайно тяжелые условия работы на болоте во время непрерывных дождей в июле—августе 1912 г. Подвоз всех видов припасов был на время полностью прекращен. Во избежание беспорядков был даже составлен план отступления арестантских партий к главным складам и более сухим местам дислокации. На полтора месяца работы прекратились.

Между тем управлению постройкой дороги сверху было предложено во что бы то ни стало окончить к осени 1912 г. устройство полотна дороги по всей ее средней части и пройти укладкой так, чтобы на зиму могло быть установлено непрерывное движение поездов на всем протяжении от г. Алексеевска до соединения с западной частью постройки железной дороги. Тюремное ведомство, исполняя убедительную просьбу начальника работ, сделало все возможное, чтобы направить на строительство дороги как можно большее число арестантов.

Из зимних лагерей были выдвинуты все арестанты, пригодные к земельным работам. Были закрыты все мастерские и прекращены лесозаготовки в зимних лагерях. Работы на полотне дороги продолжались даже при наступлении больших морозов (свыше 15 градусов) в октябре. Было лишь устроено отопление палаток посредством железных каминов. Несмотря на проекты военного начальства, требовавшего увода арестантов и конвоя в зимние помещения, работы не прекращались до конца октября, когда все полотно по опаснейшему болотистому участку было закончено исключительно арестантскими командами.

К началу полномасштабного строительного сезона численность арестантов в 4-х командах, строивших Амурскую железную дорогу, составляла: в 1912 г. — 3285 чел. (3250 ссыльнокаторжных, 35 ссыльнопоселенцев), в 1913 г. — 3193 (3180 ссыльнокаторжных и 13 ссыльнопоселенцев). Охрану этих арестантов осуществляли в 1912 г. 275 надзирателей и 1666 нижних чинов при 25 офицерах, а в 1913 г. — 281 надзиратель и 1586 нижних чинов при 25 офицерах. На 1 января 1914 г. в строительных арестантских командах насчитывалось 2448 арестантов, из которых 2434 были ссыльнокаторжными и 14 осужденными к направлению в арестантские отделения. При них состояло 193 надзирателя и 1083 нижних чина при 14 офицерах³⁴. К концу 1913 г. средний участок Амурской железной дороги был построен. В 1914 г. было развернуто широкомасштабное строительство на восточном участке Амурской железной дороги. Однако ускоренные темпы строительства несли в себе негативные тенденции. Уже с наступлением весны 1916 г. железнодорожное полотно восточного участка магистрали требовало восстановительных работ. С наступлением теплых дней наблюдались оседания и провалы полотна, не балластированного на всем протяжении линии, имелись прокривившиеся мосты, шпалы, уходящие под землю и т.д.³⁵ «Гонка» темпов строительства в конечном счете потребовала дополнительных затрат.

Как ни пыталась администрация области в своих обзорах и всеподданнейших записках завуалировать тяжелое положение арестантов-строителей железнодорожных путей, факт остается фактом — невыносимые условия труда в малообжитой, с суровыми климатическими условиями местности, внеэкономическое принуждение толкали достаточно большое число арестантов на сопротивление режиму. В рапорте смотрителя 3-й арестантской команды от 7 января 1911 г. о положении в команде, имеется сообщение, что с начала работ команды, т.е. с 12 июля 1910 г., бежали 43 арестанта, а 1 арестант убит при побеге³⁶. В 1912 г. со строительства Амурской железной дороги бежали 123 арестанта, что в соотношении с общей численностью арестантов в дорожных командах составляло 2,11%. Из них 1,82% бежало от надзора и 0,29% — от конвоя. В 1913 г. процент бежавших от конвоя остался прежним, а процент побегов от надзора возрос до 1,92%. Побег стали массовыми. Так, 2 июня 1913 г. около 5 часов 15 арестантов 2-й дорожной команды близ ст. Ту, перескочив ограду лагеря, бросились бежать в разные стороны. При преследовании беглецов 6 из них были убиты, 2 ранено, остальные задержаны. В 1914 г. от военного караула бежали 25 арестантов, от надзора — 50 арестантов. 17 арестантов из этого общего числа бежали из 4-й команды, возводившей Хабаровский мост в местности, загроможденной строительными материалами.

Побеги арестантов объяснялись администрацией строительства трассы причинами случайного характера, в том числе и получением арестантами сведений о богатых золотых россыпях поблизости от лагерей, приглашением местных контрабандистов заняться выгодной контрабандой и, конечно, нежелани-

ем подчиняться тяжелым условиям отбывания наказания и последующему поселению в этом суровом крае. Ценой чрезвычайных усилий, вызванных первой мировой войной, к концу 1916 г. Амурскую железную дорогу удалось сдать во временную рабочую эксплуатацию. Основательные работы по прокладке второй колеи Транссиба и сооружению Амурской железной дороги не были завершены и к 1917 г.

Функционирование пенитенциарной системы на Дальнем Востоке во второй половине XIX — начале XX в. было сопряжено с целым рядом трудностей. Содержание арестантов в тюремных замках сложно было назвать даже сносным. Арестантам из-за переполненности тюрем приходилось спать даже на полу и под нарами. Перевоспитание арестантов трудом хоть и практиковалось, но носило несистематический характер. Только с началом строительства Уссурийской и Амурской железной и Амурской колесной дорог большое количество арестантов было вовлечено в трудовую деятельность. Но надзор за подневольными арестантами оставлял желать много лучшего, многие арестанты сбежали, совершали новые преступления, наводя страх на мирное население. Уровень рецидива был очень высок, большинство заключенных после отбытия наказания продолжали совершать преступления.

¹ Детков М.Г. Наказание в царской России: система его исполнения. М., 1994. С. 65.

² Органы и войска МВД России: крат. ист. очерк. М., 1996. С. 137.

³ ГААО. Ф. 43-и, оп. 1, д. 22, л. 4.

⁴ Там же. Д. 31, л. 53.

⁵ РГИА ДВ. Ф. 704, оп. 1, д. 381, л. 10.

⁶ Отчет Приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского. СПб., 1896. С. 153.

⁷ Там же.

⁸ Там же. Оп. 1, д. 343, л. 52.

⁹ ГААО. Ф. 19-и, оп. 1, д. 8, л. 7.

¹⁰ Там же. Д. 57, л. 70; РГИА ДВ. Ф. 704, оп. 6, д. 1035, л. 20—21.

¹¹ РГИА ДВ. Ф. 714, оп. 2, д. 13, л. 34.

¹² Там же. Оп. 2, д. 13, л. 9.

¹³ Там же. Оп. 1, д. 343, л. 49—51.

¹⁴ Там же. Ф. 714, оп. 2, д. 12, л. 4—6.

¹⁵ ГААО. Ф. 8-й, оп. 1, д. 57, л. 70.

¹⁶ РГИА ДВ. Ф. 704, оп. 6, д. 1035, л. 21.

¹⁷ ГААО. Обзор по Амурской области за 1905 г.

¹⁸ РГИА ДВ. Ф. 714, оп. 2, д. 15, л. 73.

¹⁹ Там же. Ф. 704, оп. 2, д. 1125, л. 3.

²⁰ Там же. Ф. 714, оп. 2, д. 15, л. 7.

²¹ Там же. Оп. 2, д. 15, л. 25.

²² Там же. Ф. 704, оп. 6, д. 1035, л. 15; оп. 2, д. 13, л. 17.

²³ Там же. Ф. 714, оп. 2, д. 16, л. 34.

²⁴ Там же. Ф. 705, оп. 1, д. 308, л. 3, 4, 8.

²⁵ Там же. Ф. 714, оп. 2, д. 12, л. 36.

²⁶ Там же. Ф. 704, оп. 6, д. 1035, л. 3.

²⁷ Там же. Ф. 714, оп. 2, д. 12, л. 101.

²⁸ Там же. Ф. 958, оп. 1, д. 121, л. 76.

²⁹ РГИА ДВ. Ф. 704, оп. 6, д. 1933, л. 1.

³⁰ Там же. Л. 5.

³¹ Там же. Л. 5.

³² ГААО. Ф. 15-и, оп. 1, д. 230, л. 49.

³³ Там же.

³⁴ РГИА ДВ. Ф. 704, оп. 6, д. 1933, л. 2, 5.

³⁵ ГААО. Ф. 958, оп. 1, д. 121, л. 88.

³⁶ Там же. Л. 30.

SUMMARY: The article by a post-graduate E. Gamerman deals with the problem of using labor of prisoners as means of their training and realizing economic tasks. The period of the second half of the 19th and the early 20th is analyzed.