



Серия «История»
2024. Т. 48. С. 88–98
Онлайн-доступ к журналу:
<http://izvestiahist.isu.ru/ru>

ИЗВЕСТИЯ
Иркутского
государственного
университета

Научная статья

УДК 94(571.61)
<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2024.48.88>

Самая большая каторга Российской империи начала XX в.

А. А. Иванов*

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Аннотация. Исследуется история участия уголовных каторжан в сооружении Амурской железной дороги в 1910–1916 гг. Устанавливаются общая численность «невольных» строителей, виды работ, которыми они были заняты, размер заработной платы, а также описываются особенности условий труда и быта. Особое внимание уделяется арестантам Александровской центральной каторжной тюрьмы, участвовавшим в 1910–1913 гг., наряду с каторжанами Нерчинского горного округа, в сооружении западной ветви Амурской железной дороги.

Ключевые слова: каторжный труд, Амурская железная дорога, Александровский централ, 1910–1916 гг.

Для цитирования: Иванов А. А. Самая большая каторга Российской империи начала XX в. // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2024. Т. 48. С. 88–98. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2024.48.88>

Original article

The Largest Penal Servitude of the Russian Empire at the Beginning of the 20th Century

A. A. Ivanov*

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

Abstract. The article is devoted to the history of the participation of criminal convicts in the construction of the Amur Railway in 1910–1916. The author establishes the total number of “involuntary” builders, the types of work they were engaged in, the amount of wages, and also describes the features of working and living conditions. Much space in the article is devoted to the prisoners of the Aleksandrovsk Central Convict Prison, who participated in the years 1910–1913, along with the convicts of the Nerchinsk mountain district, in the construction of the western branch of the Amur Railway.

Keywords: hard labor, Amur Railway, Alexandrovsky Central, 1910–1916.

For citation: Ivanov A.A. The Largest Penal Servitude of the Russian Empire at the Beginning of the 20th Century. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2024, vol. 48, pp. 88-98. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2024.48.88> (in Russian)

Уголовная ссылка и каторга в истории Сибири XVII – начала XX в. – отдельная и весьма значительная тема. Изначально Российское государство использовало ссылку не только как меру наказания и изоляции преступников, но и как средство заселения и социально-экономического освоения громадной территории, значительно превосходившей по площади центральные

© Иванов А. А., 2024

*Полные сведения об авторе см. на последней странице статьи.
For complete information about the author, see the last page of the article.

регионы страны. Штрафная колонизация Сибири, таким образом, отвечала интересам различных ведомств, и в первую очередь Министерства внутренних дел, Военного, а также Министерства юстиции, в ведении которого и осуществляло свою деятельность Главное тюремное управление (ГТУ), непосредственно занимавшееся наказанием преступников.

Трудом уголовных ссыльных возводились сибирские остроги и крепости, строились города и дороги, тысячи арестантов работали на солеваренных заводах, суконных и полотняных фабриках, фарфоро-фаянсовых, стекло- и железоделательных, сереброплавильных заводах. На принудительном труде были основаны горнодобывающие отрасли Сибири – угле- и золотодобыча. Можно со всем основанием утверждать, что именно уголовные каторжные, а также ссыльнопоселенцы, «лишенные собственности, не привязанные ничем, кроме приписки к определенному месту жительства, представляли почти идеальный материал для формирования профессиональных работников», послужили основным источником сложения в регионе промышленного пролетариата [5, с. 75].

После Великих реформ 1860-х гг., существенно изменивших социально-классовую структуру российского общества, доля ссыльнокаторжных на предприятиях Сибири начала резко уменьшаться, составляя уже незначительную часть от вольнонаемного труда. Вместе с тем настоящий бум, который испытывало железнодорожное строительство в Сибирском крае и на Дальнем Востоке, способствовал привлечению сюда сотен и тысяч уголовных арестантов. Эти процессы были свойственны железнодорожному строительству и на территории Амурской области, однако протекали здесь со своими особенностями.

Амурская дорога – крупнейший участок Транссибирской железнодорожной магистрали, начинавшийся от станции Куенга Забайкальской железной дороги до Хабаровска. Из всех дорог Великого сибирского пути (Уссурийской, Западно-Сибирской, Средне-Сибирской, Забайкальской, Китайско-Восточной и Кругобайкальской) Амурская дорога была самой длинной и составляла 2051 км (для сравнения: наиболее крупная, Средне-Сибирская, имела 1818 км) [6, с. 151]. Огромная протяженность Амурской магистрали сочеталась с тяжелейшими природно-климатическими условиями, таежным, горным или болотистым характером местности, крайней удаленностью от обжитых мест, бездорожьем. Особые трудности для ее сооружения представляли вечная мерзлота, необходимость отвода грунтовых и талых вод и возведения множества подпорных стенок. Дорога пролегла параллельно течению р. Амур, на расстоянии от 50 до 150 км от него. Строительство дороги заняло в общей сложности более семи лет и было закончено в 1916 г. [1, с. 101].

Следует сказать, что Амурская область всегда испытывала хронический дефицит рабочих рук, что было связано прежде всего с ее малой населенностью. Учитывая этот фактор, к примеру, даже золотопромышленникам было запрещено нанимать на свои промыслы горняков из местных рабочих или крестьян [11, с. 3].

Дефицит рабочей силы в Амурском регионе не мог быть решен и за счет ссылки – число «своих» ссыльных было здесь всегда незначительным. Так, на рубеже XIX и XX вв. во всей Сибири, считая и Сахалин, находилось око-

ло 300 тысяч уголовных ссыльных обоего пола. При этом, если в Тобольской губернии их насчитывалось более 106 тыс., Енисейской – 51 тыс., Иркутской – около 72, то в Амурской – 679 [12, с. 136–137]. При этом с большим основанием можно утверждать, что и эта незначительная часть ссыльнопоселенцев была в летнее время в бегах, т. е. бродяжничала и никаким постоянным трудом не занималась.

«Свои» ссыльные были в Якутской области, однако их контингент был специфичен. Когда якутский губернатор «почтительно испрошивал» у иркутского генерал-губернатора разрешение использовать их в строительстве Амурской железной дороги, то получил ответ, в котором его старший коллега сожалел, что «лишен возможности сделать распоряжение об отправлении партии арестантов на Амурскую железную дорогу» ввиду их «нравственного облика», ведь немалая часть якутских арестантов состояла из совершивших в Сибири тяжкие преступления, мало пригодных к строительному труду людей [8, с. 69, 71].

И все-таки «свои» уголовные каторжные в Амурской области имелись. Дело в том, что здесь с 1898 г. между Благовещенском и Хабаровском силами арестантов вплоть до 1910 г. строилась грунтовая дорога, называемая Амурской колесной. Строители работали и жили в невероятно тяжелых условиях, вырубали лес, засыпали болота, возводили деревянные мосты, отсыпали дорожное полотно. Каторжане в полной мере испытывали на себе произвол тюремного надзора, однако непроходимая тайга практически исключала возможность побега. Так, в 1902 г. с «Колесухи», так называли дорогу строители, было совершено всего лишь 62 побега, однако удалось бежать только восьмерым. В 1903 г. бежало 29 арестантов, пятеро из них были убиты при погоне, 16 пойманы, остальные восемь – погибли в глухой тайге [4].

Амурская колесная дорога протянулась почти на две тысячи километров. В отдельные годы здесь работало до 1200 каторжан, в том числе эвакуированные с о. Сахалин после Русско-японской войны. К 1910 г. работы на колесной дороге были практически закончены. Возник вопрос, что делать с каторжниками-строителями, вести их в Европейскую Россию было не реально, а сибирские тюрьмы были хронически переполнены. Тогда-то и было предложено местными властями использовать высвобождавшихся каторжан на строительстве среднего участка Амурской железной дороги. В апреле 1910 г. с ГТУ было подписано соглашение о переброске с колесной дороги с началом навигации на Амуре двух команд арестантов в количестве 900 чел. при своих надзирателях и конвое [2, с. 22].

Несмотря на удобство использования каторжан с «Колесухи» на сооружении Амурской железной дороги, их контингент не мог покрыть здесь потребности в рабочих руках. Перебрав все возможные варианты, государство остановилось, на наш взгляд, на наиболее практичном и приемлемом: привлечь к сооружению дороги каторжан из Иркутской губернии и Забайкальской области как наиболее близких к Амурскому региону территорий.

В Забайкальской области, входившей в состав Приамурского генерал-губернаторства, действовала одна из самых крупных в Российской империи Нерчинская каторга, в девяти тюрьмах которой на 1 января 1891 г. отбывали

наказание 3981 чел.¹ В 1895–1896 гг., согласно Всеподданнейшему отчету Приамурского генерал-губернатора, на Нерчинских приисках было задействовано до 2700 каторжан², а на 1 июня 1910 г. здесь насчитывалось около четырех тысяч арестантов [13, с. 164]. Немалая часть каторжан имела уже опыт работы на объектах Забайкальской железной дороги, и перемещение их на Амур выглядело вполне рациональным.

На территории Иркутской губернии уголовные каторжные были сосредоточены в основном в Александровской центральной каторжной тюрьме (АЦКТ). При этом контингент арестантов централа состоял в основном из людей, осужденных на небольшие сроки по второму и третьему разрядам, причем часть своего срока они отсидели в тюрьмах Европейской России, а в Александровскую поступали, уже будучи в отряде «исправляющихся» – через два-три года переходили во внетюремный разряд, т. е. жили в селе в специальных бараках, нередко со своими семьями, а в тюрьму ходили ежедневно для отметки и назначения на хозяйственные или внешние работы.

Из внешних работ, выполнявшихся каторжанами Александровской центральной тюрьмы в начале XX в., наиболее значимыми были подряды на строительстве Сибирской и Забайкальской железных дорог, а также по добыче угля в Черемховском горном округе на Бархатовских коях. Приказом Иркутского губернского тюремного инспектора от 30 мая 1910 г. на внешние работы могли «употребляться» только ссыльнокаторжные исправляющиеся и внетюремного разряда, которым оставалось отбывать наказание в центре не менее трех лет. Ссыльнокаторжные отряда испытуемых, а также все политические на внешние работы выводиться не могли. При этом выходящая на работы партия разбивалась на десятки «под общей ответственностью всего десятка за побег одного», причем в случае побега весь десяток лишался права участия во внешних работах³.

Каторжане Александровского централа имели большой опыт участия в железнодорожном строительстве, обладали необходимыми производственными навыками, отличались хорошей организацией и дисциплиной. Именно эти качества, по-видимому, и сыграли решающую роль при выборе строителей для западного участка Амурской железной дороги.

Определенную роль в привлечении каторжан на строительство Амурской дороги сыграло, по всей видимости, и Высочайше утвержденное Положение Совета министров от 22 августа 1910 г., которое предоставляло иркутскому и приамурскому генерал-губернаторам право сокращать ссыльнокаторжным, участвовавшим в строительстве Амурской железной дороги и «отличившимся усердием и безукоризненным поведением», сроки назначенного им судом наказания «зачетом *двух дней*, действительно проведенных на работах, за *три дня каторги* (курсив документа. – А. И.), независимо от тех

¹ Отчет по главному тюремному управлению за 1891 год. СПб. : Изд. ТГУ, 1893. С. 1–77. Прил.

² Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Духовского. 1896–1897 годы. СПб. : Тип. Ю.Н. Эрлих, 1898. С. 72.

³ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 355. Оп. 1. Д. 4. Л. 24.

льгот, которыми арестанты могли воспользоваться» на основании уже действующих законных актов⁴.

Наблюдение за ходом работ было возложено на военных губернаторов Забайкальской и Амурской областей. При этом непосредственное заведование строительством в пределах Забайкальской области было поручено исполняющему обязанности помощника иркутского тюремного инспектора титулярному советнику Ф. В. Савицкому.

Фаддей Владимирович Савицкий в 1906–1908 гг. служил смотрителем Александровского централа, зарекомендовав себя в качестве весьма порядочного человека, ровно и справедливо относившегося к уголовным арестантам. В 1908–1909 гг. он опубликовал в «Тюремном вестнике» две интересные статьи по истории централа. Первая представляла подробный очерк развития АЦКТ в начале XX в. с анализом размещения и положения каторжан, их занятости трудом, снабжения продовольствием и одеждой, вторая – историю вооруженного побега-прорыва из централа группы эсеров, во время которого имелись жертвы с той и другой стороны [9; 10].

Узнав о своем назначении, Ф. В. Савицкий выехал в район будущего строительства заранее, чтобы на месте решить, где нужно строить арестантские и хозяйственные помещения. Жилые бараки он планировал расположить равноудаленно по всему участку дороги. Чтобы обеспечить первую партию арестантов продовольствием, Ф. В. Савицкий в Могочах купил у местного купца Труфанова партию муки, мяса, сена и овса, а у заведующего Амазарским имением Кабинета Его Императорского Величества приобрел 8 тыс. бревен для постройки арестантских барачков и хозяйственных помещений [2, с. 8–9].

Сделав все необходимые распоряжения по строительству будущего поселка и поручив приехавшему с ним тюремному фельдшеру Адамовичу, временно исполнявшему обязанности помощника начальника команды, остаться в Раздольном, принимать строевой лес, возводить жилой барак и пекарню, сам Савицкий выехал в Читу, а затем в конце марта отбыл в Иркутск для формирования первых двух арестантских партий. В АЦКТ он лично отобрал для работ 410 арестантов, известных ему по прошлой службе смотрителем. Выбор Савицкого был настолько удачным, что во многом предопределил хорошие результаты работы этих людей в глухой тайге, тяжелейших климатических условиях и при отсутствии военного караула. Первую сформированную им партию в количестве 225 чел. Ф. В. Савицкий привез в Раздольное в начале мая, вторая партия прибыла к концу месяца, затем в середине июля и в начале августа – еще две партии из Иркутска в 227 и в 117 чел. [2, с. 11]

Ф. В. Савицкому как талантливому психологу и руководителю удалось организовать, сплотить и положительно настроить большую часть «своих» арестантов. Вначале все его внимание было сосредоточено на сооружении барачков и хозяйственных служб, затем приступили к отсыпке временной до-

⁴ Устав о ссыльных (по изданию 1909 года) с разъяснениями Правительствующего Сената с алфавитным и предметным указателем и с приложением из правил о предоставлении льгот ссыльным... Сост. член Иркутского окружного суда Л. И. Марколья. Изд. 2-е, переработ., испр. и доп. Иркутск : Изд. кн. магазина П. И. Макушина и В. М. Посохина, 1911. С. 164.

роги. Работы по устройству временки пришлось вести в болотистой местности, где арестанты работали по колено в воде. В августе были закончены работы внутри поселка, выстроены лесопилка и смолокурный завод, помещения для мастерских и кузницы, а также разбит обширный огород, арендованы луга под сенокосы. Приехавший в августе инспектор ГТУ П. И. Семеновский остался доволен организацией работ [2, с. 13].

Стройка набирала темп, но тут случилось непредвиденное: 13 августа 1910 г., в припадке острого душевного расстройства, Ф. В. Савицкий покончил жизнь самоубийством. Часть арестантов, хорошо относившихся к своему начальнику, на месте его могилы на свои деньги соорудила небольшую деревянную часовню, однако другая часть, воспользовавшись моментом, стала демонстративно отказываться соблюдать дисциплину, игнорировала приказы надзирателей. На строительстве участились побег, а также случаи пьянства, игры в карты, немало человек симулировали различные болезни, другие, чтобы не выходить на работы, намеренно портили свою обувь. Так продолжалось более трех месяцев, пока назначенный начальником строительства титулярный советник Леонович, служивший до этого начальником Томского исправительного арестантского отделения, решительными действиями не навел среди каторжан прежний порядок [2, с. 16].

Всего на участок Савицкого в 1910 г. прибыли 1004 каторжанина, в подавляющем большинстве это были арестанты Александровского централа. По различным причинам 210 чел. были отправлены обратно, бежало 80, освобождено по высочайшему повелению – 5, умерло – 5, всего убыло, значит, 300 человек. Находилось в работах – 704 каторжанина, из них на земляных работах – 546, хозяйственных – 112. На работах арестантами проведено 114 010 суток, «получено» 178 989 руб., из них отчислено в пользу тюрьмы и казны по 23 305 руб., в пользу каторжан за урочные работы – 5169 руб. и за сверхурочные – 24 876 руб. Остальные деньги пошли на организацию работ, содержание управления и технического персонала [2, с. 40].

После гибели Савицкого периодические отправки каторжан Александровского централа на строительство Амурской железной дороги продолжались, однако уже не были столь масштабными. Так, 25 января 1913 г. было отправлено 29 чел., 9 февраля – 21, а всего 150, в том числе из пересыльной тюрьмы – 32 арестанта. С каждого отправляемого на Амур бралась расписка, сохранившаяся в фондах ГАИО: «Мы, нижеподписавшиеся ссыльнокаторжные, даем сию подписку г. смотрителю Александровской центральной каторжной тюрьмы в том, что мы добровольно изъявили желание следовать на постройку Амурской железной дороги... Февраля 7 дня 1913 г. Николай Полянский, Кондратий Осколков, за неграмотных Ермакова, Феропонтова, Зимины по их личной просьбе расписался Николай Полянский»⁵.

Увеличивавшаяся с каждым днем гигантская стройка требовала все больше и больше новых рабочих рук. В конце 1910 г. правительством было принято решение набирать на Амурскую дорогу не только каторжан из Иркутской губернии и Забайкальской области, но и из других, европейских регионов страны. Согласно циркуляру ГТУ от 10 ноября 1910 г., в тюрьмах

⁵ ГАИО. Ф. 226. Оп. 1. Д. 187. Л. 1–2 об., 13.

страны стали создаваться особые комиссии, которые отбирали арестантов, желающих выехать на Амур, причем в партии попадали только физически крепкие, здоровые и сравнительно молодые люди. Такие арестанты сначала концентрировались в центре страны – в Москве, Орле, Вологде и Самаре, еще раз проходили медицинское освидетельствование и только после этого отправлялись на Дальний Восток – до Сретенска специальными поездами, а оттуда – водным путем по Шилке и далее по Амуру.

Интересно отметить, что, несмотря на дефицит рабочих рук, на строительство Амурской железной дороги политических каторжан Александровского централа не привлекали (как это было, например, при сооружении Амурской колесной дороги). В пользу этого нашего предположения говорит документ из истории АЦКТ. В сентябре 1909 г. централ посетил начальник ГТУ М. Н. Галкин-Враский. К приезду высокого проверяющего несколько арестантов приготовили свои письменные просьбы. Некто Финк Отто просил «назначить его на работу на Амурскую [железную] дорогу», но получил отказ «как неблагонадежный, осужденный за политическое преступление»⁶.

Главное тюремное управление нарабатывало бесценный опыт перемещения значительного количества уголовных каторжников через всю страну, на большие расстояния. В пути арестанты получали кормовое довольствие в размере 10 коп., а в Челябинске, Красноярске, Иркутске и Сретенске им и нижним чинам конвойных команд полагалась горячая пища еще на 15 коп. Амурское пароходное общество предоставило для транспортировки каторжан свой собственный флот: тюремная баржа «Юнона» принимала по 250 арестантов за один рейс, а две товарные баржи «Ялта» и «Варшава» – по 500 [2, с. 42–43].

Хорошая организация привлечения арестантов приносила свои результаты. К весне 1911 г. число каторжан на постройке Амурской дороги было доведено до 5478 чел.: 2678 – на западном участке (в пределах Забайкальской и частью Амурской области) и 2800 – на среднем участке. На работах было проведено 1 077 167 дней, а чистый заработок достиг 361 366 руб. 09 коп. Большинство арестантов были заняты землекопными работами, затем шли деревообделочные и лесозаготовительные (шпалы), далее приготовление кирпича, выполнение столярных, слесарных и кузнечных работ, разработка огородов и заготовка сена⁷.

В начале 1912 г. в западной части Амурской железной дороги в пределах Забайкальской области было занято 1426 человек, а к началу летнего сезона – 1643. В Амурской области на 1 января 1912 г. состояло в командах 3285 человек и на 1 июня – 5067, а вместе – 4711 и 6710 каторжан соответственно. Это было самое значительное число ссыльнокаторжных, сосредоточенных единовременно в одном, пусть даже таком протяженном, как железная дорога, месте. Амурская железная дорога в 1911–1912 гг. стала, таким образом, самой крупной каторгой Российской империи⁸.

⁶ ГАИО. Ф. 226. Оп. Оц. Д. 5 а. Л. 123.

⁷ Отчет по Главному тюремному управлению за 1911 год. Ч. 1. Объяснения. С. 64, 65.

⁸ Отчет по Главному тюремному управлению за 1912 год. Ч. 1. Объяснения. СПб., 1914. С. 53, 54.

По своему характеру работы 1912 г. можно отнести к самым трудным и ответственным – каторжане проходили каменистые и скалистые грунты или же пльвуны и болота. Погода значительно усложняла земляные работы. Весна оказалась поздней, и даже в апреле нельзя было работать без пожаров, затем в конце июня и июля число дождливых дней составило 30 %, а со 2 по 19 августа осадки шли непрерывно, вызвав наводнение, прекратившее движение по временной ветке. Несмотря на указанные неблагоприятные условия, главнейшие работы были закончены и, по свидетельству приемной комиссии, признаны исполненными качественно и в срок.

Труд арестантов использовался в наиболее ответственных случаях, например, на особенно болотистом участке от станции Ушумун до Ульмина, а также глубокой осенью, когда контрактные вольнонаемные рабочие были распущены. Кроме собственно железнодорожных работ, тюремное ведомство организовало весьма крупные заготовки леса. Так, за этот год было напилено более ста тысяч бревен, изготовлено около 250 тыс. шпал, запасено 13 тыс. куб. сажен дров. Часть бревен была переработана на паровой лесопилке в брусья, обрезную и необрезную доску⁹.

Рабочий день арестантов начинался летом, как правило, в пять утра с чая с хлебом, затем до 12 часов производились работы, далее – обед и отдых, на которые отводилось до двух часов. В 14 часов раздавался звонок на работы, в 16 был получасовой чай, затем опять работа до 19 часов. Таким образом, рабочий день каторжанина составлял не менее 11 часов непрерывного труда. Столь напряженный трудовой график требовал сытного питания, поэтому каждый день арестант получал 2 фунта черного хлеба (1 фунт – около 454 г), фунт мяса, 48 золотников капусты (1 зол. – приблизительно 4,3 г), 12 зол. суповых круп, специи, 10 зол. соли, 48 зол. круп к ужину и 6 зол. «топленого скотского сала». Существовал еще «1 фунт белого хлеба», но, наверное, было это далеко не каждый день. На восточном участке в Великий пост мясо заменялось по средам и пятницам соленой кетой, которая давалась «в двойном размере против мяса» [2, с. 73, 77, 130].

В последующие годы число «невольных строителей» железной дороги стало неуклонно сокращаться. Так, в 1913 г. сюда было отправлено только 2092 арестанта¹⁰. Такое уменьшение числа каторжан связано не только с завершением строительства дороги на отдельных участках, но и с Высочайшим манифестом (и указом Правительствующему сенату) по случаю трехсотлетия дома Романовых от 21 февраля 1913 г., который, как известно, значительно сократил численность «тюремного населения» империи¹¹. Тем не менее на 1 января 1914 г. на Амурской железной дороге значилось 3058 арестантов всех категорий. На 1 января 1915 г. здесь было занято 3517 чел., а высший однодневный состав каторжан за 1915 г. составил 3829 арестантов¹².

Сосредоточение столь значительного контингента уголовных каторжан потребовало и привлечения крупных сил тюремного надзора и полицейского

⁹ Отчет по Главному тюремному управлению за 1912 год. Ч. 1. С. 53, 54.

¹⁰ Отчет по Главному тюремному управлению за 1913 год. Ч. 1. Объяснения. СПб., 1914. С. 33.

¹¹ Высочайший его императорского величества Манифест по случаю трехсотлетия царствования дома Романовых. Утв. 21 февраля 1913 г. // Правительственный вестник. 1913. № 43.

¹² Отчет по Главному тюремному управлению за 1915 год. Ч. 2. Приложения. Петроград, 1916. С. 26, 27, 39.

конвоя. В 1912 г. окарауливание арестантов осуществляло 275 надзирателей и 1666 нижних чинов при 25 офицерах. В 1913 г. число надзирателей возросло до 281, солдат – несколько уменьшилось до 1586, в 1914 г. было 193 надзирателя, 1083 конвоира при 14 офицерах. Несмотря на столь значительные силы, побег с Амурской дороги не были редким явлением: в 1912 г. отсюда бежало 123 чел. Второго июня 1913 г. из дорожной команды близ станции Ту совершили побег сразу 15 человек, шестеро беглецов были убиты, двое ранены, остальные задержаны [3, с. 24]. Побег каторжан – яркое свидетельство тяжелых производственных и бытовых условий, в которых жили и работали строители.

Каким был заработок каторжан – участников строительства дороги? Ответить на этот вопрос однозначно не просто. Дело в том, что по закону арестанту, выполнившему урок на работах вне стен тюрьмы, доставалась лишь 1/10 часть заработанной им суммы. Если же он отработывал дневной урок, а затем сверх этого выполнял еще один, то этот второй оплачивался уже иначе, как правило, полностью. Так, при норме платы за куб вынутой земли в 1 руб. и при уроке в ½ куба, арестант получал 1/10 в размере 5 коп. за первую половину куба и за вторую половину куба, как за работу сверхурочную, полностью 50 коп., а всего 55 коп. Но и этих денег каторжанин не получал, так как большая часть сверхурочного заработка шла в пользу тюрьмы, другая – на питание и жилье, третья – на содержание стражи, оплату труда нанятых ГТУ инженеров, счетоводов и т. д. Таким образом, арестанту доставались небольшие деньги.

Так, например, «чистый» заработок землекопов (самые тяжелые и, надо полагать, высокооплачиваемые работы) в сентябре 1910 г. на западном участке строительства составлял в сентябре 39, в октябре 29, в ноябре 23, в декабре 30 коп. в день. Поденные рабочие получали 15 коп. за урочные и 25 коп. – сверхурочные работы. В 1911 г. каторжные у подрядчика Сидорова зарабатывали по 20 коп. в день и 16 коп. шли на «улучшение пищи», т. е. «на руки» не выдавались. На восточном участке средняя поденная плата составляла также 20 коп. у «основных» рабочих и 10 коп. – у занятых «домашними, непроизводительными» работами (конюхи, «дровотаски», «ламповщики», пекари и др.). На лесозаготовках здесь платили в среднем 23 коп. в день [2, с. 36, 38, 47, 124]. Как видим, труд каторжан ценился крайне низко на всех участках и работах.

Цифры, приведенные нами в настоящей статье, могут создать у читателя представление о том, что Амурская железная дорога строилась исключительно силами уголовных каторжан. Это не так, на самом деле число вольнонаемных рабочих здесь было всегда значительно большим. Так, в 1911 г. на дороге было задействовано более 38 тыс. «свободных» строителей, основную часть из которых, правда, составляли выходцы из Европейской России. В отличие от каторжан, тяжелые условия труда которых приводили к побегам, вольнонаемные строители в знак протеста против порядков, царящих на строительстве, объявляли забастовки. Так, только в мае 1910 г. стачки прошли на восьми участках строительства и охватили более 6 тыс. человек, при этом выступления были подавлены полицией и войсками [7, с. 336].

Подведем некоторые итоги. Амурская дорога – крупнейшее железнодорожное сооружение царской России – строилась в тяжелейших климатических условиях, осложнявшихся хроническим дефицитом рабочих рук в Амурской области. Правительство Российской империи, пытаясь преодолеть эти трудности, привлекло на сооружение дороги большое количество уголовных каторжан, первоначально из Иркутской губернии и Забайкалья, а затем и из европейской части страны. Временами общее количество каторжных рабочих достигало здесь 6700 чел., что позволяет нам считать Амурскую железную дорогу самой значительной каторгой империи 1910–1916 гг.

Насколько оправданным с экономической точки зрения было использование «невольных строителей» на Амурской железной дороге? Ответить на этот вопрос однозначно невозможно, ведь каторжане были задействованы на самых тяжелых участках строительства, с одной стороны, с другой – восполняли недостаток местных вольнонаемных рабочих. Вместе с тем следует учитывать, что труд ссыльнокаторжных был менее эффективным в сравнении с трудом свободного строителя и в этом смысле не соответствовал задачам модернизационного развития Сибирского и Дальневосточного регионов. Именно отсюда следовала и настоятельная необходимость коренного преобразования этого вида наказания.

Список литературы

1. Амурская железная дорога // Сибирская советская энциклопедия. Т. 1. С. 101.
2. Арестантские работы при сооружении Амурской железной дороги. СПб. : Изд. Главного тюремного управления, 1912. 164 с.
3. Гамерман Е. В. Труд арестантов как средство воспитания и решения задач экономики // Россия и АТР. 2006. № 1. С. 14–25
4. Дубинский И. Амурская колесная дорога // Сибирская советская энциклопедия. Т. 1. С. 102.
5. Зиновьев В. П. Индустриальные кадры старой Сибири. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2007. 258 с.
6. История железнодорожного транспорта России / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб., 1994. Т. 1 : 1836–1917 гг. 336 с.
7. История Сибири с древнейших времен до наших дней. В 5 т. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. Новосибирск, 1968. 530 с.
8. Крафт И. И. Законы и правила о ссыльнопоселенцах и их семействах. Якутск, 1912. 96 с.
9. Савицкий Ф. Александровская центральная каторжная тюрьма (Очерки) // Тюремный вестник. 1907. № 10. С. 751–774.
10. Савицкий Ф. Побег арестантов из Александровской каторжной тюрьмы // Тюремный вестник. 1909. № 5. С. 609–638.
11. Семевский В. Рабочие на золотых промыслах Амурской и Приморской областей // Сибирский сборник: Приложение к газете «Восточное Обозрение» / под ред. И. И. Попова. Вып. 3. Иркутск, 1895. С. 1–53.
12. Ссылка в Сибирь. Очерк ее истории и современного положения. Для Высочайше учрежденной комиссии о мероприятиях по отмене ссылки. СПб. : Тип.я С.-Петербур. тюрьмы, 1900. 339 с.
13. Шиловский М. В. Каторга в системе наказаний Российской империи начала XX в. (на примере Нерчинского каторжного комплекса) // Вестник Кузбасского института. 2018. № 2. С. 163–171.

References

1. Amurskaya zheleznaya doroga [Amur Railway]. *Sibirskaya sovetskaya enciklopediya*. [Siberian Soviet Encyclopedia]. Novosibirsk, Siberian Regional Publ., 1929, vol. 1, p. 101. (in Russian)

2. *Arestantskie raboty pri sooruzhenii Amurskoj zheleznoj dorogi*. [Prison work during the construction of the Amur Railway]. St. Petersburg, Main Prison Administration Publ., 1912, 164 p. (in Russian)
3. Gamerman E.V. Trud arestantov kak sredstvo vospitaniya i resheniya zadach ekonomiki [The work of prisoners as a means of education and solving economic problems]. *Rossiya i ATR* [Russia and the Asia-Pacific region], 2006, no. 1, pp. 14-25. (in Russian)
4. Dubinskij I. Amurskaya kolesnaya doroga [Amur Wheel Road]. *Siberian Soviet Encyclopedia* [Siberian Soviet Encyclopedia]. Novosibirsk, Siberian Regional Publ., 1929, vol. 1, p. 102. (in Russian)
5. Zinoviev V.P. *Industrialnye kadry staroj Sibiri* [Industrial personnel of old Siberia]. Tomsk, Tomsk Univ. Publ., 2007, 258 p. (in Russian)
6. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T. 1. 1836-1917* [History of railway transport in Russia. Vol. 1. 1836-1917]. Eds. E.Ya. Kraskovsky, M.M. Uzdin. St. Petersburg, 1994, 336 p. (in Russian)
7. *Istoriya Sibiri s drevnejshix vremen do nashix dnei. V 5 t. T. 3. Sibir v epoxu kapitalizma* [History of Siberia from ancient times to the present day. In 5 vol. Vol. 3. Siberia in the era of capitalism]. Novosibirsk, 1968, 530 p. (in Russian)
8. Kraft I.I. *Zakony i pravila o ssylnoposelencax i ix semejstvax* [Laws and rules about exiled settlers and their families]. Yakutsk, 1912, 96 p. (in Russian)
9. Savickij F. *Aleksandrovskaya centralnaya katorzhnaya tyurma (Oчерки)* [Aleksandrovskaya Central Convict Prison (Essays)]. *Tyuremnyj vestnik* [Prison Bulletin], 1907, no. 10, pp. 751-774. (in Russian)
10. Savickij F. Pobeg arestantov iz Aleksandrovskoj katorzhnoj tyurmy [Escape of prisoners from the Alexander convict prison]. *Tyuremnyj vestnik* [Prison Bulletin], 1909, no. 5, pp. 609-638. (in Russian)
11. Semevskij V. *Rabochie na zoloty`x promy`slyax Amurskoj i Primorskoj oblastej* [Workers in the gold mines of the Amur and Primorsky regions] // *Sibirskij sbornik: Prilozhenie k gazete «Vostochnoe Obozrenie» / Pod red. I.I. Popova* [Siberian collection: Supplement to the newspaper "Eastern Review" / Ed. I.I. Popova]. Vol. III. Irkutsk, 1895. pp. 1-53. (in Russian)
12. *Ssylka v Sibir. Oчерk ee istorii i sovremennogo polozeniya. Dlya Vysochajshe uchrezhdennoj komissii o meropriyatiyah po otmene ssylki* [Exile to Siberia. An outline of its history and current situation. For the Highest Commission on measures to cancel the exile]. St. Petersburg, St. Petersburg prison Publ., 1900, 339 p. (in Russian)
13. Shilovskij M.V. *Katorga v sisteme nakazaniy Rossijskoj imperii nachala XX v. (na primere Nerchinskogo katorzhnogo kompleksa)* [Hard labor in the punishment system of the Russian Empire at the beginning of the 20th century (On the example of the Nerchinsk convict complex)]. *Vestnik Kuzbasskogo instituta* [Bulletin of the Kuzbass Institute], 2018, no. 2, pp. 163-171. (in Russian)

Сведения об авторе

Иванов Александр Александрович
 доктор исторических наук, профессор,
 кафедра истории России
 Иркутский государственный университет,
 Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
 e-mail: ottisk@irmail.ru

Information about the author

Ivanov Alexander Aleksandrovich
 Doctor of Sciences (History), Professor,
 Department of History of Russia
 Irkutsk State University
 1, K. Marx st., Irkutsk, 664003,
 Russian Federation
 e-mail: ottisk@irmail.ru

Статья поступила в редакцию **25.02.2024**; одобрена после рецензирования **20.03.2024**; принята к публикации **15.05.2024**.
 The article was submitted **February, 25, 2024**; approved after reviewing **March, 20, 2024**; accepted for publication **May, 15, 2024**