

**Н.Н. БЫКОВА**

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДА КАТОРЖАН АЛЕКСАНДРОВСКОГО ЦЕНТРАЛА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ (НАЧАЛО XX в.)**

Труд каторжан Александровского централа являлся одной из составных общего тюремного режима, с одной стороны, и давал небольшой приработок работавшим — с другой. Изнурительный труд каторжан был обязателен для любой каторжной тюрьмы и был ее призванием. Однако тяжелых собственно каторжных работ в Александровской тюрьме не применялось вследствие местных условий. Такую ситуацию прокомментировал смотритель данной тюрьмы Ф.Савицкий, «в близи тюрьмы нет заводов и промыслов, где можно было бы утилизировать каторжный труд» (*Савицкий Ф. Александровская центральная каторжная тюрьма: Очерки // Тюремный вестник. 1908. № 1. С. 66*). Несмотря на такие обстоятельства, каторжане этой тюрьмы трудились.

Условно каторжные работы могут быть разделены на два вида: внутренние и внешние. Объекты внешних работ, выполняемые каторжниками Александровского централа, находились вне стен тюрьмы. Их можно подразделить на несколько групп: 1 — хозяйственные работы, 2 — работы, производимые в пределах села Александровского, 3 — работы на ферме и полях в Плишкино, 4 — работы вне села Александровского, в основном, по добыче полезных ископаемых и строительные.

Наибольший доход тюрьма получала от работ каторжников, которые можно условно отнести к 4-ой группе внешних работ, а именно: строительные работы, работы по добыче полезных ископаемых и другие, находившиеся за пределами с. Александровского. Эти работы имели большое значение как для дальнейшего освоения и развития Сибири и Дальнего Востока, так для тюрьмы и самих каторжников, поэтому большое количество каторжников из Александровской тюрьмы было постоянно востребовано для тяжелых внешних работ. Большим спросом пользовался труд царских узников на прокладке дорог и строительстве железных дорог. Эта работа была очень трудной, требовала больших физических усилий. В частности, чтобы построить железную дорогу, необходимо было провести расчистку непроходимой сибирской тайги, выровнять полотно будущей магистрали. И здесь, конечно же, вполне подходит понятие «тяжелый каторжный труд, ведь все виды работ выполнялись в ручную, а продолжительность рабочего дня в зимнее время составляла 7 часов, в летнее время — увеличивалась до 14 часов. Кроме того, условия проживания каторжников здесь было значительно хуже, чем в тюрьме, так как временным жильем были землянки.

Заключенные Александровской центральной каторжной тюрьмы работали на строительстве Сибирской дороги с 90-х гг. XIX в. Это строительство продолжалось и в начале прошлого столетия. Летом 1906 и 1907 г. каторжники вели земляные работы по сооружению второй колеи Сибирской железной дороги, и их численность достигала 300 чел. (*Кудрявцев Ф.А. Александровский централ. Иркутск, 1936. С. 27*).

Проводились работы и на участке Иркутск-Белая в течение нескольких лет и в 1911 г. были завершены. Известно, что на этот участок из Александровской тюрьмы в 1908 г. было отправлено 154 каторжанина, в 1909 г. — 148, в мае 1910 г. — 102 (*подсчитано: ГАИО. Ф. 226. Оп. 1. Ед.хр. 9. Л. 1-5; Ед.хр. 20. Л. 38; Ед.хр. 67. Л. 2*).

Параллельно с работами на участке Иркутск-Белая заключенные Александровского централа трудились и на других участках по прокладке дорог. Так, в декабре 1908 г. 120 каторжников этой тюрьмы работали на участке «Черемхово-Моржой» (*Там же. Ед.хр. 10. Л. 32–33*). Чистая прибыль от работ на этих участках за 1909 г. составила 12 000 р. и, кроме того, земляные работы хорошо оплачивались.

На Дальнем Востоке вдоль реки Амур арестанты строили колесную дорогу или, так называемую, амурскую «колесуху». В 1903 г. из Александровской тюрьмы отправлено на работы в Амурскую область для постройки колесной дороги 151 каторжник (*Там же. Ф. 25. Оп. 6. Ед.хр. 1655. Л. 5*). До 1905 г. на «колесуху» посылали только уголовных, а после стали направлять и политических каторжан. В первую очередь это были бывшие матросы и солдаты из Александровского централа. Подтверждение этого положения мы находим в воспоминаниях бывшего политического узника И.П. Дубинского — 1883 г. р., еврей, из мещан, член ПСР, в Александровском центреле 1906–1907 гг. (*ГАРФ. Ф. 533. Оп. 1. Ед.хр. 941. Л. 42; Дубинский И.П. Побег с «Колесухи» // Каторга и ссылка. 1922. № 3. С. 107; Политическая каторга и ссылка: Биограф. справочник об-ва п/к и с/п. М., 1934. С. 202*). По его словам «4 мая 1907 г. из Александровского централа вышла партия каторжан в 150 чел. на Амурскую колесную дорогу. Партия состояла большей частью из уголовных, человек 60 было матросов и солдат (осужденных за восстания) и небольшая группа политических, путем различных комбинаций добившихся отправки на Амур» (*Дубинский И.П. Указ. соч. С. 107*). Режим здесь был кошмарный, условий жизни — никаких, но близость воли, возможность побега придавали сил каторжанам, чтобы дойти до «колесухи». Летом этого же года были отправлены еще две партии. И в первую очередь это были политические каторжане, осужденные на длительные сроки или пожизненно.

Осенью 1909 г. работы по сооружению колесной дороги между Хабаровском и Благовещенском были завершены. Но поток арестантов Александровского централа и тюрем Нерчинской каторги на Дальний Восток не прекращался, так как весной 1910 г. начались работы по постройке

Амурской железной дороги. Уже в апреле того же года на этот строительный объект из Александровской тюрьмы было отправлено 230 каторжан и в течение лета еще 180 чел. (ГАИО. Ф. 226. Оп. 1. Ед.хр. 17. Л. 87). Как и на «колесуху», сюда отправлялись исключительно аграрники, матросы и солдаты, осужденные за разные восстания, а также и уголовники. Подавляющая масса была беспартийная, хотя и осужденная за революционные выступления.

Потребность государства в строительстве Амурской железной дороги была огромной и практически бесплатный труд заключенных был очень выгоден. 22 августа 1910 г. было принято постановление Совета Министров о сокращении сроков наказания ссыльно-каторжным, участвовавшим в работах по сооружению Амурской железной дороги и отличившимся усердием и безукоризненным поведением. Такой категории каторжных расчет срока по судебному приговору, исходил зачетом двух дней, действительно проведенных на упомянутых работах, за три дня каторги.

Большое количество бесплатных рук требовала и Кругобайкальская железная дорога, куда их отправлено было особенно много. В 1903 г. из Александровского централа на строительство этой дороги прибыло 133 чел. (ГАИО. Ф. 25. Оп. 6. Ед.хр. 1655. Л. 5). С октября 1911 г. было начато строительство дороги от станции Байкал до 74 версты, протяженностью 14 верст. На 1 марта 1912 г. здесь работало 515 каторжников Александровской тюрьмы, на 6 марта 1913 г. — 544 (Там же. Ф. 226. Оп. 1. Ед.хр. 372. Л. 433; Ед.хр. 121. Л. 58). С мая 1913 г. было начато строительство 2-го участка Кругобайкальской железной дороги от станции Мурино до станции Выдрино, Расстояние этого участка составляло 20 верст. В июне этого же года здесь работали 335 каторжников, в апреле-мае 1914 г. из тюрьмы было отправлено еще 190 чел. (*Каторга в Сибири: Извлечение из отчета о служебной поездке начальника ГТУ П.К. Грана в Сибирь в 1913 году. СПб., 1913. С. 18; ГАИО. Ф. 226. Оп. 1. Ед.хр. 238. Л. 57–58*).

В 1916 г. заключенные Александровского централа работали на строительстве Усинской колесной дороги. В течение этого года сюда было отправлено более 60 человек, которые работали в нечеловеческих — каторжных, условиях: в ручную расчищая тайгу, насыпая землю — дорожное полотно.

Таким образом, возможность частичного «трудоустройства» узников Александровского централа и не только его, но и других тюрем, была обусловлена значительным количеством объектов строительства дорог, с одной стороны; с другой — большое количество каторжников, дешевый каторжный труд и, как результат его использования — построенная железнодорожная магистраль, которая связала Европейскую Россию с Дальним Востоком.