

**Этапирование арестантов водными путями в дореволюционной Сибири:
специфика и конфликты**

Пырьх Виктория Олеговна

Аспирант

Тюменский государственный университет, Институт социально-гуманитарных наук,
Тюмень, Россия

E-mail: vika.inkognito.97@mail.ru

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Тюменской области в рамках научного проекта № 20-49-720019.

Во второй половине XIX столетия этапирование преступников из центра империи в Сибирь представляло собой сочетание разных форм передвижения - от пешего следования до отправки на железнодорожном транспорте. Узлом пересылки служила Москва, откуда арестанты направлялись на поездах до Нижнего Новгорода, и далее отправлялись на баржах до Перми. Из этого города до Екатеринбурга путь их следования пролегал снова по железной дороге, а из Екатеринбурга до Тюмени - трактом (пешком или на лошадях). Из Тюмени до Томска перевозка арестантов в летнее время производилась по рекам Западной Сибири на особо приспособленных, буксируемых пароходами, железных баржах. А уже из Томска арестантский путь лежал на Ачинск и далее по Забайкалью, куда невольники следовали пешком [2].

Особой спецификой обладали перевозки заключенных водным транспортом, для осуществления которых правительство обращалось за помощью к купечеству. В 1867 г. был заключен контракт на перевозку арестантов по рекам Обь-Иртышского бассейна с «Комиссионерством сибирского пароходства». Спустя два года, отказавшись от услуг последнего, тюремное ведомство условилось о провозе с 1872 по 1881 гг. заключенных по рекам между Тюменью и Томском с купцом И.С. Колчиным. Выполнение обязательств контракта обеспечивал И.И. Игнатов, который на протяжении ряда последующих десятилетий предоставлял тюремному управлению услуги по водному этапированию. При заключении контракта правительство выдало купцам единовременную ссуду в размере 200 тыс. руб., которая должна была погашаться удержанием из платы за перевозку по 20 тыс. руб. в год до полного возврата выданной ссуды. В 1877 г., после кончины Колчина, пароходное дело перешло к его родственнику, купцу 1-й гильдии У.С. Курбатову, и фирма получила название «Товарищество Курбатова и Игнатова» [1. С. 163; 9. С. 227-228].

В 1882 г. Главное тюремное управление (далее - ГТУ) заключило с Курбатовым десятилетний контракт на перевозку арестантов по рекам Западной Сибири [10; 11]. Водное этапирование совершалось с открытия навигации до 12 сентября, и пароходы с арестантскими баржами должны были отправляться в рейс еженедельно, в определенный срок, согласно составляемому в тюремном ведомстве расписанию. Контрагенты обязывались поставлять три железных парохода, в сто двадцать сил каждый, три железные баржи и два парохода меньших размеров особой мелкосидящей конструкции [4. Л. 19].

Провоз невольников ежегодно приносил товариществу солидный доход в размере 103 тыс. руб., и дивиденды от сотрудничества с тюремным управлением по идее должны были стать хорошим стимулом для создания нормальных условий этапирования. Однако на практике пароходоладельцы не всегда оправдывали возлагавшихся на них надежд. Пароходы, транспортировавшие баржи, зачастую опаздывали и приходили в место назначения

не в срок, а поврежденные судна на время ремонта не заменялись, хотя в контракте подрядчик обязывался брать на себя данную обязанность [6. С. 158-159]. На страницах «Сибирской газеты» за 1882 г. развернулось целое расследование по поводу перевозок водным транспортом. Изучение записок местного врача А.А. Якиманского и журналов Томского тюремного комитета заставило редакторов сделать вывод о том, что арестантов перевозят «едва ли лучше животных, принадлежащих беспечным и нерадивым хозяевам», а заботы тюремного комитета о соблюдении контракта купцами остаются без результатов [8].

В целом, водный способ этапирования вызывал для ГТУ немало беспокойств. Существовало три фактора, которые усложняли перевозку - это мелководье рек, отсутствие пассажирского пароходного движения на некоторых водных артериях и отказ пароходо-владельцев перевозить на своих суднах арестантские партии. В начале XX в. западносибирские власти неоднократно сталкивались с третьей проблемой. К примеру, из-за отказа товариществ в перевозках от Тюмени до Тобольска, арестантов с 1903 по 1907 гг. приходилось отправлять в путь между указанными городами не на пароходах, а пешим ходом [5. С. 185].

В 1913 г. между Бийском, Барнаулом, Ново-Николаевском и Томском по рр. Оби и Бие арестантов перевозили на суднах «Наследников В.Е. Ельдештейн» [7. С. 207]. Товарищество взяло на себя перевозки и в 1914 г., когда томской тюремной инспекции пришлось встретить отказы со стороны ряда пароходных товариществ, в числе которых были торговый дом «Михаил Плотников и сыновья», конторы Г.И. Фуксман и Е.И. Мельниковой. Причина отказа практически везде была одинаковой - на пароходах отсутствовали специально приспособленные для арестантов помещения. Трудности в перевозках у контрагентов «Наследников В.Е. Ельдештейн» возникли в мае 1915 г. В письме томскому губернскому тюремному инспектору П.В. Тихомирову начальник Барнаульской тюрьмы жаловался на безответственность товарищества - единственный приспособленный для провоза арестантов пароход «Россия» неоднократно отправлял невольников из Барнаула не в Ново-Николаевск, как следовало, а по ошибке в Бийск. Тюремщик подчеркивал, что подобные просчеты могли привести к опозданию заключенных на судебные заседания и негативно сказаться на отправлении правосудия [3. Л. 2, 4, 6, 10, 26-27].

Таким образом, этапирование арестантов по водным артериям Сибири представляло собой весьма сложное явление. Особенности климата и рельефа, качество и доступность услуг местных пароходо-владельцев, случайные обстоятельства - все это не только расстраивало налаженные сценарии перевозки преступников, но и оказывалось небезопасным для последних, наносило урон судебной и пенитенциарной системам империи.

Источники и литература

- 1) Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII – XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996.
- 2) Восточное обозрение. 1883. 13 января.
- 3) Государственный архив Томской области (ГА ТО). Ф. 3. Оп. 26. Д. 2462.
- 4) ГА ТО. Ф. 9. Оп. 1. Д. 1014.
- 5) Отчет по ГТУ за 1907 год. СПб., 1909.
- 6) Памятная книжка Тобольской губернии на 1884 год. Тобольск, 1884.
- 7) Свод маршрутов и планов движения этапных партий. СПб., 1913.
- 8) Сибирская газета. 1882. 21 марта.

- 9) Стефашов А.Е. Тюменский купец Иван Иванович Игнатов – один из основателей пароходства в Западной Сибири в XIX в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв., 2015.
- 10) Томские губернские ведомости. 1882. 17 апреля.
- 11) Томские губернские ведомости. 1882. 24 апреля.