

«Кандалный путь» в Сибирь
по железной дороге в 60–70-е гг. XIX в.
Система пересылки и повседневная жизнь
политических ссыльных

Алексей С. Гулин

*Российский государственный гуманитарный университет
Москва, Россия, asgulin@mail.ru*

Аннотация. В статье рассматриваются практически мало исследованные вопросы о способах и методах транспортировки политических ссыльных в Сибирь по железной дороге и повседневная жизнь этой категории арестантов в новых условиях этапирования в 60–70-е гг. XIX в.

Ключевые слова: этапный путь в Сибирь, Положение о перевозке арестантов по железной дороге, арестантский вагон, повседневная жизнь, арестанты, политические ссыльные, участники польского восстания 1863–1864 гг.

Для цитирования: Гулин А.С. «Кандалный путь» в Сибирь по железной дороге в 60–70-е гг. XIX в. Система пересылки и повседневная жизнь политических ссыльных // Вестник РГГУ. Серия «Литературоведение. Языкознание. Культурология». 2020. № 10. С. 105–117. DOI: 10.28995/2686-7249-2020-10-105-117

“Shackle (Kandalny) path” to Siberia
by rail in 60–70s of the 19th century.
The deportation system
and everyday life of political exiles

Aleksei S. Gulin

Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia, asgulin@mail.ru

Abstract. The article deals with actually little studied questions about the ways and methods of transporting political exiles to Siberia by rail, about the everyday life of that category of exiles in the new conditions of deporting in the 60–70s of the 19th century.

Keywords: deportation path to Siberia, Regulation on the transport of prisoners by rail, a prison wagon, everyday life, prisoners, political exiles, participants in the Polish uprising of 1863–1864

For citation: Gulín, A.S. (2020), “‘Shackle (Kandalny) path’ to Siberia by rail in 60–70-s of the 19th century. The s deportation ystem and everyday life of political exiles”, *RSUH/RGGU Bulletin. “Literary Theory. Linguistics. Cultural Studies” Series*, no. 10, pp. 105-117, DOI: 10.28995/2686-7249-2020-10-105-117

Введение

Если ознакомиться с отечественной и зарубежной исторической литературой о сибирской ссылке, освещающей этапный путь ссыльных в Сибирь, и реферативно изложить прочитанное, то из изложенного мы вынесем следующее: тяжесть пути, кандалы, холод и голод, зной и сырость, теснота на этапах и в тюрьмах, болезни и смерти, грубые солдаты и этапные начальники. Исторические сочинения о политической ссылке 60–70-х гг. XIX в., следуя нарративу об уголовной ссылке, снова погрузят нас в те же вышепомянутые перечисления, с тем исключением, что к ним добавится вереница правительственных нововведений пореформенного периода: следование ссыльных по железной дороге в арестантских вагонах, водным путем – на арестантских баржах, сухопутным – переменными лошадьми. Мы узнаем из этих сочинений, что для арестантских партий с 1868 г. был отменен зимний ход, а с 1864 г. повышено кормовое довольствие пересыльных арестантов до 10–15 коп. в день, но вместе с тем нас убеждают, что все эти нововведения мало сказались на положении ссыльных: и уголовных, и политических. Нам повторяют, что путь их был так же тяжек и суров, они все так же должны были ютиться в тесных и холодных этапах, построенных полвека назад при учреждении ссыльной системы по «Уставу о ссыльных» трудами М.М. Сперанского, что они все так же страдали, голодали, болели и умирали. Но дело в том, что главной задачей историков прошлых лет была не столько реконструкция объективной исторической картины, сколько сочинение рассказа об угнетении отверженных масс и «святых мучениках» из разряда политических преступников, по сути – сакрализируя тему сказаниями о мучениках за веру в ключе христианских писаний. Чтобы переосмыслить написанное ранее и переписываемое в том же духе и сегодня, необходимо разобраться в деталях.

Указом от 24 марта 1837 г. Николаем I в России учреждалось три основных пеше-этапных тракта в Сибирь: 1) С.-Петербург–

Новгород–Тверь–Москва–Н. Новгород–Казань–Тобольская губерния (до села Тугулым); 2) Белосток–Гродно–Минск–Орша–Смоленск–Москва; и 3) Херсон–Полтава–Харьков–Воронеж–Тамбов–Пенза–Симбирск–Казань¹. Первый и второй тракты сливались вместе в Москве, и только в Казани все ссыльные партии соединялись в одну общую массу арестантов, следующих в Сибирь. Если в первой половине XIX в., откуда бы ни был отправлен ссыльный, он шел исключительно пеше-этапным порядком, неторопливым маршем, преодолевая по 15–30 верст в день от этапа к этапу, следуя через города и веси, звеня кандалами под жалобное пение «милосердной», а сосланные «куда Макар телят не гонял» политические или уголовники привилегированных сословий, обзаведясь медицинским заключением о слабом здоровье, мчали на почтовых тройках за собственный счет, в сопровождении жандармов, в немилую сердцу Сибирь, проходя в сутки до 170 верст², начиная с 1858 г. этот старый порядок вытесняется новыми способами транспортировки – по железной дороге, водным путем и переменными лошадьми. Так реформы коснулись и системы пересылки арестантов.

Во время Крымской войны Российская империя остро ощутила отсутствие современной транспортно-логистической системы, по которой быстро и легко можно перекинуть войска, вооружение и провиант, обезопасив границы обширной империи, и, естественно, такая система была необходима для развития торговли и производства. В день 26 января 1857 г. Александр II подписывает указ о создании в России первой сети железных дорог³, из которых к тому времени в наличии было только три: Варшаво-Венская, Царскосельская и Николаевская (Петербургско-Московская). В ближайшие годы предстояло построить Петербургско-Варшавскую, Московско-Нижегородскую, Рижско-Динабургскую линии и ряд других, связывающих основные города и губернии России в единую железнодорожно-транспортную систему.

К концу 1862 г. первые три линии были построены с привлечением частного капитала через концессии и заложены или спроектированы ряд других железных дорог.

Авторы, исследующие сибирскую политическую ссылку, все ведут свой рассказ о начале пересылки арестантов в России по железным дорогам с 1862 г., опираясь на положения от 18 октября и

¹ ПСЗРИ-2. Т. 12. № 10066.

² Brus A., Kaczynska E., Sliwowska W. *Zesłanie i katorgia na Syberii w dziejach Polaków 1815–1914*. Warszawa: Wydawnictwo naukowe PWN, 1992. S. 82–83.

³ ПСЗРИ-2. Т. 32. № 31448.

1 декабря 1862 г.⁴, в то время как первым актом, упраздняющим пеше-этапный порядок пересылки арестантов между Петербургом и Москвой с учреждением перевозки их по железной дороге в арестантских вагонах, стало высочайше утвержденное положение от 27 марта 1858 г. о таковой перевозке по Николаевской железной дороге. Положением предписывалось устройство для транспортировки арестантов четырех особых вагонов с пятью отделениями вместимостью до ста человек. В полном соответствии с «Уставом о ссыльных» в каждом отделении таких вагонов могли быть изолировано размещены основные категории арестантов: ссыльно-кааторжные, ссыльно-поселенцы, ссылаемые на водворение и, наконец, отдельно женщины-ссыльные или семейства, следующие за арестантами в Сибирь. Вагоны были оборудованы рядами деревянных скамей со спинками по обеим сторонам салона. Арестанты все время содержались за железными укреплениями. Стоимость перевозки от Петербурга до Москвы одного арестантского вагона составляла 200 руб. сер., таким образом, перевозка одного арестанта обходилась в 2 руб. сер., если же с ссыльными был багаж, то отдельно для этого к составу цеплялся багажный вагон, плата за транспортировку которого составляла 100 руб. сер. Арестантские вагоны, как в одну, так и в другую сторону, отправлялись с ритмом раз в две недели, их цепляли последним вагоном к отправлявшемуся составу. В пути арестантов кормили сухим пайком: по три фунта печеного хлеба с солью и по полфунта вареного мяса на человека. Такая норма сухого пайка соблюдалась на протяжении десятилетий. Для сопровождения арестантов по железной дороге создавалась особая команда при С.-Петербургской инвалидной команде внутренней стражи⁵. Последующими положениями в том же 1858 г. пересыльным по железной дороге арестантам увеличивался размер кормовых до 3,5 коп. в сутки⁶, а перевозка арестантов из привилегированных сословий устанавливалась в пассажирских вагонах третьего класса «при особо благонадежном» унтер-офицере⁷.

Первые же арестантские вагоны для Николаевской железной дороги были построены на Александровском заводе в 1854 г.⁸, и

⁴ Там же. Т. 37. № 38802; № 38803; № 38804; № 38985.

⁵ ПСЗРИ-2. Т. 33. № 32923.

⁶ Там же. № 33747.

⁷ Там же. № 33573.

⁸ *Киселев С.Е.* Железнодорожная коллекция [Электронный ресурс]. URL: <https://railway-collections.blogspot.com/2015/12/wagons-nikolaev-railway.html?view=snapshot> (дата обращения 22 июня 2020).

опыт отдельных перевозок со всей очевидностью лег в основу выработанного положения о перевозке арестантов по железной дороге в системном виде в 1858 г. В свою очередь, опыт накопленный к 1862 г. при перевозке арестантов по Николаевской железной дороге и на отдельных участках строящихся линий, поэтапно вводящихся в строй, лег базовыми правилами при разработке и утверждении положений от 18 октября и 1 декабря 1862 г., на основе которых разрабатывались и утверждались последующие правила, но более подробные и обширные, отдельно по каждой железнодорожной линии. Так как каждая линия строилась на основе разных концессионных соглашений с разными акционерными обществами, то по каждой такой концессии отдельным положением оговаривалось, сколько и каких арестантских вагонов должно ходить по данной железнодорожной линии, а общество должно было построить по заранее представленным ему чертежам нужное количество требуемых арестантских вагонов. Поэтому, когда в 1863 г. во время подавления польского восстания определено было, что из С.-Петербурга в Москву по Николаевской дороге будут отправляться партии ссыльных политических преступников числом в 400 чел. раз в две недели с 7-м товарным поездом, отходившим с вокзала в восемь часов⁹, число арестантов определялось наличием и вместимостью имеющихся вагонов.

К началу 60-х гг. XIX в. с западного направления поток арестантов всех категорий устремился в Сибирь по железным дорогам, старые этапные тракты упразднялись, а вместе с ними и старые этапы, ночлежки и этапные команды. В то же время с южного же направления, через Херсон–Харьков на Казань, пеше-этапный порядок сохранялся еще долгое время. Постепенно, с последовательным открытием на отдельных участках этапного тракта железнодорожного сообщения и внедрения правительством перевозки арестантов водным путем на пароходах, к концу 70-х гг. XIX в. и на этом направлении были учреждены новые способы и правила пересылки арестантов. С 1864 г. по 1878 г. были поочередно введены в эксплуатацию: Московско-Рязанская (1864)¹⁰, Московско-Ярославская (1864)¹¹, Динабургско-Витебская (1867)¹², Одессо-Балтская (1867)¹³, Московско-Курская (1868)¹⁴, Орловско-Витеб-

⁹ ГАРФ. Ф. 109. 1863. Оп. 38. Д. 23. Ч. 341. Лит. Б. Л. 48–49

¹⁰ ПСЗРИ-2. Т. 39. № 41323.

¹¹ Там же. Т. 39. № 41322.

¹² Там же. Т. 42. № 44900.

¹³ Там же. Т. 42. № 44490.

¹⁴ Там же. Т. 43. № 46279.

ская (1869)¹⁵, Рижско-Митаевская (1869)¹⁶, Таганрогско-Ростовская (1870)¹⁷, Ярославло-Вологодская (1872)¹⁸, Киевско-Брестская (1873)¹⁹, Харьковско-Николаевская (1873)²⁰, Курско-Киевская (1877)²¹ и другие железные дороги. Особенно важным для арестантов, следующих в Сибирь, было начало их перевозки с 1878 г. по вновь построенной Уральско-горнозаводской железной дороге от Перми до Екатеринбурга²². Таким образом, к концу 70-х гг. XIX в. основная железнодорожная хорда Варшава–Петербург–Москва–Н. Новгород приросла множеством ответвлений, южный путь покрывался сетью дорог, но крайней точкой по дороге в Сибирь, где прерывалось железнодорожное сообщение, все еще оставался Н. Новгород, и небольшой пунктирной линией на Урале выделялась железная дорога от Перми до Екатеринбурга.

С 1864 г. от Н. Новгорода до Перми «кандалный путь» продолжался или водным путем – пароходами и арестантскими баржами, или по суше переменными лошадьми – по четыре арестанта на телегу²³. С 1865 г. в навигацию, с 1 мая по 10 октября, арестанты плыли от Н. Новгорода до Перми по Волге и Каме, а от Тюмени до Томска по Туре, Тоболу, Иртышу, Оби и Томи, в промежутках, где не было ни водного, ни железнодорожного сообщения (Екатеринбург–Тюмень и Томь–Ачинск), и с окончанием и до начала навигации арестанты перевозились на переменных лошадях²⁴. С 1868 г. зимний ход партий арестантов был вообще остановлен, и арестанты зимовали в пересыльных тюрьмах и сборных пунктах до открытия следующей навигации²⁵. Но дальше, в Восточной Сибири, все еще оставался все тот же старый пеше-этапный порядок следования.

В литературе о сибирской ссылке в пореформенный период мы не найдем описания собственно арестантского вагона, и по сию пору было непонятно – выглядел ли он чем-то вроде знаменитой «тепушки» или как-то иначе, и до сего дня этот термин в работах звучит не более чем как абстракция, отданная на откуп воображению читателя.

¹⁵ Там же. Т. 44. № 46844.

¹⁶ Там же. № 46752.

¹⁷ Там же. Т. 45. № 48650.

¹⁸ Там же. Т. 47. № 51165.

¹⁹ Там же. Т. 48. № 52821.

²⁰ Там же. № 52828.

²¹ Там же. Т. 52. № 57941.

²² Там же. Т. 53. № 59075.

²³ ПСЗРИ-2. Т. 39. № 40657.

²⁴ Там же. Т. 40. № 41872, № 41882.

²⁵ Там же. Т. 42. № 45228; Т. 43. № 45937, № 46117.

Относительно пересылки политических в арестантских вагонах по железной дороге обратим свое внимание на одну из значимых монографий о ссылке участников польского восстания 1863–1864 гг. польского историка Г. Скока «Поляки на Байкале (1863–1883)». Автор, освещая систему пересылки ссыльных, опираясь на архивные источники, однозначно замечает, что политических отправляли товарными вагонами²⁶. Поднимая же документы, которыми оперирует автор, обнаруживаем, что речь в них идет не о товарных вагонах, а товарных составах, а Департамент железных дорог Главного управления путей сообщений, отвечая за некоторые случаи пересылки в товарных вагонах, на замечание от военного министра за «дурную и тесную» пересылку политических из польских повстанцев из Вильно и Варшавы, сообщает ему, что теперь все партии ссыльных отправляются только в арестантских вагонах либо, за отсутствием последних, вагонами третьего класса²⁷. Из воспоминаний сосланного в каторжные работы за участие в польском восстании Б. Дыбовского мы узнаем, к примеру, о таких случаях, что из Варшавы до С.-Петербурга, будучи дворянином, он был отправлен в переполненном арестантском каторжном вагоне, среди этаплируемых вместе с ним были и женщины, но, прибыв в С.-Петербург, оттуда в Москву, их отправили далее с комфортом в вагоне второго класса²⁸. Сравнивая арестантский вагон с вагоном третьего класса, польский политический ссыльнокаторжный Ян Сивинский утверждал, что первый мало чем отличался от последнего, разве что маленькими оконцами сверху, в которые невозможно было смотреть²⁹.

Полюбопытствовав, открываем каталог вагонного парка железной дороги С.-Петербургско-Варшавской линии и обнаруживаем, что в 1862 г. в этом парке имелись арестантские вагоны серии «И», произведенные в петербургских мастерских. Они имели два ряда небольших зарешеченных окон по три окна с каждой стороны вагона, устроенных высоко, почти под самой крышей, как у товарных вагонов. Внутри салона вагона имелось два ряда деревянных скамеек для арестантов, в проходах, у дверей входа и выхода, два откидных места для жандармов, вооруженных револьверами. По центру

²⁶ *Skok H.* Polacy nad Bajkałem: 1863–1883. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1974. S. 85, 94.

²⁷ ГАРФ. Ф. 109. 1863. Оп. 38. Д. 23. Ч. 341. Лит. Б. Л. 92–93.

²⁸ *Dybowski B.* Pamiętnik dra Benedykta Dybowskiego od roku 1862 aż do roku 1878. Lwów: Wydawnictwo Zakładu Narodowego imienia Ossolińskich, 1930. S. 26–27.

²⁹ *Szawiński J.* Katorżnik czuli pamiętniki sybiraka, Kraków, 1905. S. 28.

³⁰ *Киселев С.Е.* Указ. соч.

салона располагалась печь-буржуйка, в салоне был резервуар для воды и клозет, встроенный в скамью в центре салона. Вагон был вместимостью на 44 посадочных места³⁰. В товарном же вагоне, кроме печи-буржуйки в углу, никаких удобств не было. Пассажирский вагон третьего класса серии «С» имел обычные окна и два ряда деревянных скамеек по обеим сторонам салона, расположенных более просторно, чем в арестантском вагоне, клозет и печь устроены закрыто в углах вагона, вместимость вагона была рассчитана на 36 посадочных мест³¹. Арестантские вагоны цеплялись к товарным составам, вагоны же третьего класса с ссыльными привилегированных сословий отправлялись и с обычными пассажирскими составами. Пищу для политических ссыльных во время следования в арестантских вагонах заказывал по телеграфу в буфете на общественной станции дежурный жандарм. По прибытии поезда, когда уже все другие поезда отошли, ссыльных вели в столовую залу, где их ждала готовая горячая пища. На завтрак они ели калачи, хлеб или просто обходились чаем. В вагонах было душно, скамьи были устроены так тесно, что сидевшие напротив буквально упирались в друг друга коленями, так что их приходилось устраивать между колен напротив сидящего. Иногда, чтобы сидеть было более просторно, арестанты усаживались друг другу на колени или, чтобы поспать, растягивались на полу прямо под скамьей³².

Польский историк сибирской ссылки Э. Качинская, пожалуй, единственная, кто, описывая путь ссыльных в Сибирь, сообщает нам, правда, довольно смутно, о некотором устройстве арестантского вагона, называя его вагоном третьего класса только с зарешеченными окнами, как указывает автор, вмещающего 60 человек³³, но она не уточняет время, о котором ведет речь, и о какой конструкции, так как ее ретроспективный обзор охватывает сто лет – с 1814 по 1914 г. К примеру, в парке Николаевской железной дороги пассажирские вагоны третьего класса серии «Т» Александровского завода выпуска 1856–1857 гг. имели 79 посадочных мест³⁴, а арестантские вагоны постройки того же завода 1854 г. серии «Ф» имели от 79 до 90 посадочных мест³⁵, поэтому рассуждения, какие именно были вагоны, насколько было тесно в том или ином вагоне – вещь весьма условная, требующая конкретики. Автор вроде бы вполне справедливо и категорично отрицает перевозку когда-либо

³¹ Там же.

³² *Siviński J.* Op. cit. S. 27–28.

³³ *Brus A., Kaczynska E., Sliwowska W.* Op. cit. S. 89.

³⁴ *Киселев С.Е.* Указ. соч.

³⁵ Там же.

арестантов в товарных вагонах и вагонах для скота, но, как видно выше в случае с товарными вагонами, и это иногда случалось. Более того, внимательно ознакомившись с положениями о перевозке арестантов по железной дороге 1862–1864 гг., нельзя не заметить, что, к примеру, по С.-Петербургско-Варшавской, от С.-Петербурга до Вильно и Ковно, и Московско-Нижегородской линии предписывалась перевозка арестантов в вагонах на 60 мест, включая конвой³⁶, а по той же С.-Петербургско-Варшавской линии, от Варшавы до Вильно, предписывалось иметь три сорокаместных арестантских вагона³⁷, т. е. имелись в виду вагоны серии «И» на 44 посадочных места. По Николаевской железной дороге от С.-Петербурга до Москвы предписывались арестантские вагоны до ста мест, т. е. серии «Ф», описанные выше. По Рижско-Динабургской линии положением прямо указывалась перевозка арестантов в товарных вагонах со специальными отделениями для арестантов на 25 мест с конвоем, а по Виленско-Ковенской ветви – в специальных отделениях, устроенных в багажном вагоне, при полной ширине вагона, семь и три четверти фута длиною³⁸.

Таким образом, по железным дорогам России к концу 70-х гг. XIX в. ходили 20, 30, 40, 50, 60, 80 и 100-местные арестантские вагоны. Вышеизложенное определенным образом объясняет, почему в мемуарах польских политических ссыльных мы встречаем зачастую контрастные иллюстрации их путешествия по железной дороге – одни ехали в грязном и темном вагоне, из которого не выпускали на станциях и кормили арестантов хлебом и вареным мясом, другие следовали в арестантском вагоне, хотя и тесном, и душном, но чистом, мало чем отличавшимся от вагона третьего класса, заказывали еду на станциях, а жаловались в основном только на затекшие конечности.

Изначально, о чем историки хранят молчание, обходя вниманием гендерную проблему, в описываемый период времени арестанты обоего пола, мужчины и женщины, в том числе и политические, перевозились вместе в общих вагонах, только в 1869 г. на С.-Петербургско-Варшавской линии появляется модификация той же серии «И» с двумя отделениями – мужским и женским, что видно из рассматриваемого нами каталога вагонного парка. От описанной нами ранее эта модификация отличалась главным образом поперечной перегородкой трети вагона, разделяющей оба отделения, и клозетом, вынесенным из салона вагона за перегородку. Вмести-

³⁶ ПСЗРИ-2. Т. 37. № 38802, № 38804.

³⁷ Там же. Т. 39. № 40467.

³⁸ Там же. Т. 37. № 38803.

мость этой модификации составляла 36 посадочных мест – 24 мужских и 12 женских³⁹. Именно неудобство совместного путешествия в одном общем вагоне мужчин и женщин более всего и смущало политических ссыльных, нежели все остальное⁴⁰.

Обычная абстракция «арестантский вагон», употребляемая историками сибирской ссылки, при конкретном рассмотрении в деталях обретает более четкие контуры и сокращает поле для фантазий.

С началом ссылки участников польского восстания, с июня 1863 г., ссыльные отправлялись арестантскими вагонами спорадически, по факту прибытия. Выхода из вагона на вокзалах в обеих столицах, они оказывались в окружении публики, как правило, сочувствующей. Проходя же путь от вокзала к вокзалу по улицам С.-Петербурга или Москвы, арестанты из инсургентов оказывались мишенью для атак черни, охваченной волной патриотизма, оскорбляющей их площадной бранью. Ссыльный за участие в польском восстании француз Э. Андреоли вспоминал о прибытии в С.-Петербург:

Наконец, мы прибываем. Нас вводят в предназначенный для слуг подвал вокзала. Закрывают двери, чтобы помешать черни следовать за нами, и размещают вокруг здания кордон солдат, чтобы помешать этим здоровенным мужикам бросать в нас через отдушину этого на вид погребка камни и грязь. Любопытная вещь, что именно женщины проявляют себя наиболее фанатично, горячо проклинают нас, и среди этих фурий мы не замечаем ни одного приятного лица⁴¹.

Во избежание таких сцен народного гнева и с целью эффективного использования посадочных мест в вагонах, более системной организации движения партий политических ссыльных по железной дороге из Царства Польского и Западного края их стали концентрировать в тюрьмах Пскова и, по мере накопления партий, раз в две недели, по средам, отправлять из Пскова через С.-Петербург на Москву, а оттуда после одной или двух недель, проведенных в сборном пункте на Колымажном дворе, переоборудованного в пересыльную тюрьму, неподалеку от вокзала, в Н. Новгород. Арестантские вагоны из Варшавы отправлялись также раз в две недели, по четвергам, а из Вильно – по пятницам. Но с января 1864 г.,

³⁹ Киселев С.Е. Указ. соч.

⁴⁰ *Sowiński J.* Op. cit. S. 28.

⁴¹ *Андреоли Э.* Из Польши в Сибирь: Дневник пленного: 1863–1867 [пер. с фр. А.С. Гулина]. Чита: Экспресс-издательство, 2011. С. 127–128.

когда поток таких ссыльных многократно увеличился, арестантские вагоны стали отправляться еженедельно, в том же ритме, но из Вильно, ввиду чрезвычайного скопления ссыльных во Пскове арестантские вагоны следовали прямым ходом через С.-Петербург на Москву. С марта 1865 г. в связи со снижением потока ссыльных по польскому восстанию, когда арестантские вагоны при прежнем графике стали отправляться полупустыми, был закрыт сборный пересыльный пункт во Пскове, и ритм движения партий политических по железной дороге вернулся к двухнедельному графику⁴².

Таким образом, чем бы правительство ни вдохновлялось: экономическими ли смыслами, человеколюбивыми ли идеями или политическими видами – в случае нехватки арестантских вагонов для пересылки оно не шло путем ухудшения существующего положения политических ссыльных, а обязывало заменять арестантские вагоны на вагоны третьего класса, даже улучшало бытовые условия пересыльных. Теснота в арестантских вагонах, о которой часто упоминается, действительно была, но не потому, что вагоны были переполнены, а потому, что сама система рассадки без учета, что люди бывают разных габаритов, была довольно плотной.

Повседневная жизнь политического заключенного во время следования по железной дороге имела характерные черты дежавю, изо дня в день ритмично повторяющейся картины: пересыльный пункт–вокзал–дорога–вокзал–пересыльный пункт, разные по вместимости, но похожие друг на друга арестантские вагоны, за исключением товарных и багажных, описанных выше, или вагоны третьего класса для привилегированных. Так как собственно сама дорога от Варшавы до Н. Новгорода занимала пять суток, этот короткий отрезок времени также коротко, буквально несколькими строчками, находил отражение в мемуарах ссыльных. Гораздо обширнее ими вспоминалось время, проведенное в пересыльных тюрьмах, где они впервые осознавали то, что в действительности с ними происходит и как круто разворачивается их судьба и линия их жизни, как правило, молодой жизни, которой, как грезилась им, бог уготовил совсем иную участь, какую они, «солдаты свободы» и проводники революционных или новолиберальных идей, романтично и наивно мнили для себя. Перед ними разверзлась темная пропасть неизвестности, они ощущали ее всеми фибрами своей души и, или отчаянно пытались сопротивляться уготовленному, изменить предначертанное, или, падая духом, отдавались течению

⁴² ГАРФ. Ф. 109. 1863. Оп. 38. Д. 23. Ч. 341. Лит. Б. Л. 48–48об., 77–78, 87–88об., 118.

обстоятельств, покоряясь произволу рока. Одни совершали побег из пересыльных тюрем, как знаменитый побег Ярослава Домбровского, другие строчили доносы на товарищей, третьи писали покаянные прошения о помиловании, надеясь получить прощение и избежать Сибири. Но 99% шли в Сибирь, шли потерянные, понурые и обреченные. Сибирь... Это страшное слово вызывало у политического заключенного животный страх, она была в прямом смысле *Terra Incognita*, о которой никто не знал ничего, даже самая образованная часть ссыльных. Напротив, уголовники, в чьих партиях всегда имели место быть несколько рецидивистов и бродяг, исходивших Сибирь вдоль и поперек, владели куда более точными и практическими сведениями об этом крае.

Заключение

Путь этапами от Варшавы до Тобольска, который ранее пешком преодолевался в лучшем случае за полгода, теперь сократился по времени в два-три раза. От Москвы до Нижнего ссыльный ехал сутки, от Нижнего до Перми на пароходах – 5 дней, от Перми до Тобольска этапным порядком – 46 дней⁴³. Ритмичная система пересылки арестантов, модернизированная новыми видами транспортировки, позволила правительству, несмотря на то что в 1863–1866 гг. сама система была сильно перегрета резким увеличением более чем в два раза общим количеством ссыльных за счет осужденных инсургентов по польскому восстанию, не только выдержать этот напор, но и, пусть со скрипом, перебросить в Сибирь целую армию политических ссыльных, чья численность превышала 20000 человек. Ссыльный теперь в прямом смысле не успевал опомниться, как он уже оказывался в Сибири. Вспоминая свое пятимесячное пребывание в тобольской тюрьме, С.Г. Стахевич, осужденный на каторгу как государственный преступник за распространение прокламации «Льется польская кровь», приводит следующие слова одного из политических ссыльных о впечатлениях, которыми тот поделился с ним о своем пути в Сибирь:

Меня как будто толкнули в длинный, предлинный тоннель и надавливают в спину поршнем; станция за станцией... и не знаю, где наконец меня из этого тоннеля вытолкнут⁴⁴.

⁴³ Brus A., Kaczynska E., Sliwowska W. Op. cit. S. 83.

⁴⁴ Стахевич С.Г. В Тобольской тюрьме (Из моих воспоминаний) // Былое. 1923. № 22. С. 133.

Информация об авторе

Алексей С. Гулин, соискатель, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125993, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6; asgulin@mail.ru

Information about the author

Aleksei S. Gulin, applicant, Russian state University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya Sq., Moscow, Russia, 125993; asgulin@mail.ru