

УДК 94(571.16)

**Б.К. Андрющенко****ВОЕННОРАБОЧИЕ ОТРЯДЫ В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ  
(ПЕРВАЯ ТРЕТЬ XIX в.)**

*Рассматривается история формирования военнорабочих отрядов в Западной Сибири для обустройства и ремонта Сибирского тракта.*

Ключевые слова: *военнорабочие, Сибирь, тракт.*

Проблема надежных путей сообщения в России имела первостепенное значение. В течение ряда столетий ее территория постоянно прирастала за счет колонизируемых земель, в том числе и сибирских. Обширные пространства, разнообразные природно-климатические условия восточной части государства создавали невероятные трудности в ее освоении. Многие поколения российских служивых людей, крестьян, городских обывателей, добровольных и вынужденных переселенцев прорубали просеки в тайге, мостили гати, строили речные переправы, соединяя дорогами населенные пункты и глухие сибирские места. Правительство и местные органы власти использовали разные варианты для строительства системы сибирских дорог и поддержания их в рабочем состоянии. Одним из таких вариантов была попытка сформировать так называемые военнорабочие отряды для ремонта отдельных участков Сибирского тракта.

Московский, или Большой Сибирский, тракт в пределах Западно-Сибирского региона начинался от Екатеринбурга и проходил через Тюмень, Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск, Колывань, Томск, Мариинск. Далее были города Ачинск, Красноярск, Канск, Нижнеудинск и Иркутск. Отсюда один путь шел на Кяхту и Китай, другой – через Байкал (зимой по льду, летом водой) и Кругобайкальскую дорогу на Владивосток. Обустройство Сибирского тракта началось в 30-е гг. XVIII в. Вплоть до начала эксплуатации Транссибирской железнодорожной магистрали в конце XIX – начале XX в. тракт оставался единственной колесной дорогой, соединявшей европейскую часть России с Сибирью и проходившей по всей ее огромной территории. Он имел исключительное значение для сельскохозяйственного и торгово-промышленного освоения сибирских земель, а также укрепления экономических и культурных связей с сопредельными азиатскими государствами.

Параллельно с Сибирским трактом развивалась сеть местных грунтовых дорог. Однако этот процесс был более медленным и менее упорядоченным во всех отношениях. Российское государство еще не имело достаточных экономических, финансовых и иных рычагов для быстрой колонизации новых земель. Приходилось преодолевать сопротивление некоторых родоплеменных объединений, отражать набеги степных кочевников. Сибирский тракт, соединив все наиболее крупные городские и сельские населенные пункты, оставил в стороне глубинные и отдаленные районы. Их население жило достаточно обособленно и не имело сильной экономической мотивации и собственной потребности в строительстве колесных дорог. В немалой

степени этому способствовали натуральное хозяйство, как основа социально-производственного уклада жизни, и стремление избежать налоговых и других тягот государственного обложения.

На рубеже XVIII–XIX вв. деятельность российского государства по освоению сибирских земель стала более целенаправленной. С учетом специфики природно-климатических условий и особенностей жизни местного и пришлого населения были отработаны организационно-управленческие структуры, административно-территориальные образования и механизм их взаимодействия.

В рамках этих преобразований указом от 26 февраля 1804 г. из состава Тобольской губернии была выделена Томская. В нее первоначально вошли 8 округов: Томский, Каинский, Красноярский, Енисейский, Туруханский, Нарымский, Кузнецкий и Бийский. Губернским городом стал Томск. Нововведения коснулись и государственных органов, отвечавших за управление путями сообщения в Российской империи. По инициативе графа М.М. Сперанского, являвшегося в то время ближайшим советником Александра I, был разработан проект создания единого транспортного учреждения. Таковым стало в 1809 г. Главное управление водяных и сухопутных путей сообщения, объединившее в своем составе Экспедицию устройства дорог и Департамент водяных коммуникаций.

По тому же закону 1809 г. территория страны, с целью улучшения управления, общего технического контроля, была разделена на 10 округов. Сибирские губернии входили в ведение X округа путей сообщения. Все дороги в соответствии с их государственным и общехозяйственным значением были классифицированы по четырем разрядам. К первому разряду относилась дорога Москва – Санкт-Петербург, ко второму – тракты, связывавшие губернские города и главные сухопутные сообщения страны. Уездные и проселочные дороги, соответственно, относились к третьему и четвертому разрядам.

В свое время Высочайшим манифестом (февраль 1812 г.), где речь шла «о преумножении некоторых податей», предполагалось все государственные тракты принять в казну [1. Ф. 2. Оп. 1. Д. 196. Л. 2]. Однако огромные финансовые и материальные траты, связанные с чередой войн в первых двух третях XIX в., сложное внутривластное и экономическое положение не позволили этого сделать. Последовавший ряд ведомственных и правительственных решений закрепил существовавшую административно-правовую практику устройства и содержания грунтовых дорог.

В частности, в одном из циркуляров Исполнительного департамента Министерства полиции от 28 мая 1813 г. говорилось: «Дороги, мосты, гати и перевозы, в государстве находящиеся, починиваются и содержатся в исправности, одни в роде земских повинностей, другие из городских доходов, а некоторые и от казны; но исключая немногие из сих статей, все прочие состоят в непосредственном ведении губернских начальств и под точным наблюдением городских и земских полиций» [1. Ф. 2. Оп. 1. Д. 196. Л. 2].

Основные перевозки по Сибирскому тракту осуществлялись зимой по накатанным снежным и ледовым дорогам. Во время осенне-весенней распутицы и длительных летних дождей тракт становился практически не преодо-

лимым во многих низких местах. Так, участок тракта от Каинска до границы с Томским округом на протяжении 270 верст пролегал по низкой болотистой, совершенно плоской местности. Другая его часть (180 верст), до границы с Омским округом, была более возвышенной, имела слабый солончаковый грунт. Причем здесь, кроме песка, поблизости не было иных материалов для поддержания дороги в рабочем состоянии.

Ремонтными работами занимались в основном крестьяне в свободное от сельскохозяйственных дел время, как правило после окончания весеннего сева.

Сроки начала работ в округах были разными – с 1 июня или позже, в зависимости от погодных условий. Однако заканчиваться они были должны не позднее 8 июля, к началу сенокосной поры и уборки урожая. Часть работ, в основном заготовка лесных и минеральных материалов, проводилась осенью. Команду на очередные дорожные работы и соответствующую разрядку давал непосредственно земский исправник. На каждый закрепленный за сельским обществом участок выходили крестьяне в количестве не менее одной пятой части от числа годных работников. За сбор людей в назначенный срок, их экипировку и техническую готовность отвечали сельские старосты и старшины. Иногда разрешался наем за себя других. Каждый работник должен был иметь при себе лошадь, таратайку на двух колесах или телегу для подвозки необходимых строительных материалов. Предписывалось брать с собой топор, кайлу, железную и деревянную лопаты. Для организации работ и наблюдения за их ходом волостными правлениями избирались дорожные старосты.

Дорожное строительство было одной из самых тяжелых повинностей крестьян Западной Сибири. Дорожная повинность своей «натуральностью», т.е. непосредственным личным участием, порождала недовольство и массу жалоб со стороны сельских обществ. К этому примешивалось и нежелание крестьян использовать свой рабочий инвентарь и тягловую силу. Попыткой российского государства решить эту проблему было создание военнорабочих команд, предусмотренное Уставом о содержании сухопутных сообщений в Сибири (именной указ сенату от 22 июля 1822 г.).

Данный устав содержал в себе подробный план и порядок постепенной передачи сибирских дорог в ведомство сухопутных сообщений с заменой натуральной повинности на денежную. Согласно ему в сибирских губерниях и областях был установлен 25-копеечный сбор. Деньги поступали в казенные палаты и предназначались непосредственно на «содержание и улучшение сухопутных сообщений этого края». По предписанию Департамента государственного казначейства эти деньги должны были расходоваться по мере надобности и по назначению генерал-губернатора Западной Сибири [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 272. Л. 150, 153].

Военнорабочие отряды, предназначенные для строительства и ремонта дорог, формировались из ссыльных по образцу нестроевых военных подразделений. По распоряжению генерал-губернатора Западной Сибири Капцевича личный состав набирался в Тобольском приказе по мере поступления ссыльных. Первые два строительных отряда численностью по 175 человек

направлялись в Томскую и Тобольскую губернии. Согласно Уставу сухопутных сообщений основной производственно-строевой структурой отрядов были отделения, во главе которых назначались старшины, имевшие права ефрейторов.

В предписании Главного управления Западной Сибири начальнику сухопутных сообщений инженер-полковнику Гиршу (от 27 ноября 1823 г.) был поставлен ряд задач. Предлагалось незамедлительно начать формирование отрядов и до 1 января 1824 г. обмундировать хотя бы часть людей. Объем заготовки провианта и всего необходимого для военнорабочих должен был быть рассчитан на годовой срок, с учетом возможного роста цен. Финансирование отрядов увеличивалось вдвое и составляло общую сумму в 50 тыс. рублей. Основной задачей военнорабочих было обустройство Сибирского тракта на участке, проходившем через Барабинскую степь. Отряды базировались в Тарском и Каинском округах. Небольшая часть военнорабочих была занята на перегоне Тюмень – Тобольск [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 294. Л. 7, 8].

Формирование отрядов, их обмундирование и соответствующая подготовка были поручены майору Шмиту, томскому губернскому директору сухопутных сообщений, назначенному позднее начальником томского отряда. Шмит, сын пастора, службу в инженерном корпусе начал кондуктором 2-го класса (унтер-офицерское звание) в 1806 г. В 1821 г. был уволен, как следовало из формулярного списка, в чине подполковника с мундиром. Вновь был определен на службу (1823 г.) в майорском звании в строительный отряд путей сообщения с жалованьем 840 руб. в год [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 294. Л. 9–12, 49].

На время формирования в Тобольске был создан своеобразный учебный пункт, где проходили подготовку и обучение будущие нестроевые военнорабочие. Ссылные, зачисленные на службу, учились ходить строем, единообразно выполнять все команды, носить форму, разбираться с конской упряжью, владеть рабочими инструментами. Был определен офицерский состав. Для придания армейского внутреннего порядка и воинской дисциплины из учебного батальона были переведены унтер-офицеры и рядовые. В помощь нижним чинам были набраны десятные старшины из числа самих рабочих, «отличавшихся способностями и хорошим поведением» [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 294. Л. 21–22].

Поступившие в ведомство сухопутных сообщений переставали быть ссылными и имели звание нестроевых военнорабочих. По истечении 5 лет примерной службы последние, согласно предписанию, получали право быть водворенными в качестве государственных крестьян. Бывшие же при этом в должности старшины не менее года могли поступать в звания мещан или цеховых. В случае преступления во время службы военнорабочие лишались таких возможностей, а при потере трудоспособности отсылались в тюремное ведомство [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 306. Л. 8].

В быту и на производстве военнорабочие были обязаны соблюдать армейскую дисциплину, уметь ходить в ногу, выполнять строевые приемы, сохранять в порядке обмундирование, казенное имущество и инвентарь. По примеру военнослужащих они имели право на артельные деньги и довольствие. Жалованье рядовых составляло 12 руб. в год, старшины – 20. В качестве

обмундирования выдавались на 1 год: куртка серого сукна, брюки, галстук с манишкой, летние брюки и куртка, овчинный полушубок, суконные портянки, две рубашки, две пары рабочих сапог с длинными голенищами, три пары кожаных рукавиц и одна – варежек. Два года должны были служить шинель, зимняя и летняя шапки, восемь лет – водоносная фляга, двадцать лет – 10 оловянных пуговиц. В расчете на месяц каждому выдавалось 1 пуд 35,5 фунта муки, по 7,5 фунта крупы и мяса, а также две чарки вина в неделю. Раз в неделю организовывалась баня «для чистоты тела и силы здоровья» [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 294. Л. 22; Д. 306. Л. 10].

Принципиально важным при формировании военнорабочих отрядов оказался вопрос с присягой на верность службы. В переписке с начальником сухопутных сообщений Западной Сибири инженер-полковником Гиршем (от 18 декабря 1823 г.) генерал-губернатор Капцевич подчеркнул, что в уставе на этот счет нет указаний. Однако при поступлении ссыльных на службу в ведомство путей сообщения «они по силе 182 § устава перестают быть наряду с прочими ссыльными и имеют звания нестроевых военнорабочих, что им нужно внушать» [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 306. Л. 1а].

С целью соблюдения всех формальностей был срочно подготовлен текст «Клятвенного обещания», исполнявшего в своем роде роль военной присяги. «Клятвенное обещание» содержало стереотипные фразы о верности царю и отечеству, беспрекословном соблюдении всех инструкций и регламентов, а также выполнении указаний и приказов начальства. Вся церемония по приведению к присяге проходила в церкви под руководством священника и при свидетелях.

После окончательного укомплектования, в том числе техническим инвентарем, томский строительный отряд был расквартирован в Каинском округе. Его основной заботой было восстановление участка Сибирского тракта, проходящего через Барабинскую степь. Все работы финансировались начальником сухопутных сообщений Западной Сибири через Каинское окружное казначейство. В расходных статьях предусматривались траты на жалованье, закупку провианта и корма для лошадей, на ремонт, покупку строительных материалов, на внутренние потребности и экстраординарные расходы. Ежегодно траты строительного отряда возрастали. В 1827 г. они составляли сумму в 32847 руб., через год – 34065 руб. [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 435. Л. 685–686; Д. 448. Л. 657–658]. Вместе с тем эти финансовые вложения не достигали своего результата с точки зрения объема и качества производимых строительного-дорожных работ.

Затея с военнорабочими в принципе не оправдала себя. Собранные в принудительном порядке люди с уголовным прошлым и разрушенной социальной ориентацией представляли собой деклассированный элемент. Они не могли, да и не имели желания производительно трудиться. Многие из них были физически не готовы к тяжелым работам. В силу многолетнего бродяжничества военнорабочие психологически не воспринимали своего нового положения. Практически сразу же после передислокации отряда в Каинский округ начались побегі, которые впоследствии приняли массовый характер, в

отряде пропадали инструменты, утрачивалось обмундирование. Не помогали военные суды, наказания шпицрутенами, отправка на Нерчинские заводы.

Ревизия Западной Сибири сенаторами В.К. Безродным и князем Б.А. Куракиным в 1827–1828 гг. выявила, в частности, сильное недовольство крестьян сложившейся ситуацией в дорожном строительстве. Деньги, собранные на поддержание в исправном состоянии сухопутных сообщений, использовались только на нужды военнорабочих отрядов. Причем последние занимались ремонтом лишь небольших участков Сибирского тракта. Все остальные дороги оставались вне ведомства путей сообщения. Фактически крестьяне несли двойную повинность: денежную и натуральную. При этом порой были вынуждены нести «притеснения, обиды и разорения ... от команды сухопутных сообщений, производящей работы на большой почтовой дороге» [1. Ф. 4. Оп. 1. Д. 70, 75]. Здесь явно сказывался криминальный характер личного состава военнорабочих отрядов.

Опросы сенатской комиссией крестьян Томской, Тобольской губерний и Омского округа показали, что значительная их часть выступала за исправление дорог, мостов, гатей и переправ путем натуральной повинности и частично наймом. Впоследствии по результатам сенатской ревизии было принято решение: «Содержание дорог, мостов, гатей и перевозов во всей Западной Сибири, на правилах, изложенных в положении Томского губернского совета, единообразно обратить в личную повинность крестьян и денег на сию надобность впредь нисколько с них не собирать, наблюдая при том в уравнении участков крестьянских всевозможную и строжайшую справедливость» [2. Ф. 1376. Оп. 1 Д. 70, 75].

С учетом всех обстоятельств функционирования военнорабочих отрядов и реакции на них крестьянского населения Западной Сибири в 1827 г. было приостановлено действие Устава о содержании сухопутных сообщений в Сибири. Дорожная повинность вновь обрела натуральный характер. Ремонтные работы должны были проводиться в свободное от сельскохозяйственных занятий время силами не более одной пятой части годных работников каждого сельского общества. Губернской администрации было предоставлено право освобождать от дорожной повинности отдаленные и инородческие волости. Военнорабочие отряды были расформированы. Так неудачно завершилась попытка феодального государства решить феодальными методами проблему строительства и содержания сибирских дорог.

#### *Литература*

1. Государственный архив Омской области.
2. Российский государственный исторический архив. Ф. 1376. Оп. 1. Д. 70; Д. 75.