

ИСТОЧНИКОВЕДЧЕСКИЙ АНАЛИЗ МАТЕРИАЛОВ АРХИВА ШТАТА ВАШИНГТОН, ПОСВЯЩЕННЫХ ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ЗАКЛЮЧЕННЫХ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В НАЧАЛЕ XX в.

Работа выполнена при поддержке «Программы повышения международной конкурентоспособности Томского государственного университета на 2013–2020 гг.».

Проведен комплексный источниковедческий анализ письменных исторических источников архива штата Вашингтон, посвященных вопросу использования подневольного труда заключенных на строительстве региональной инфраструктуры – проблеме, малоизученной в современной историографии. В статье дан обобщенный обзор документов, не введенных в научный оборот, осуществлена внешняя и внутренняя критика материала. На основе источниковедческих методов научного исследования выявлены проблемы полноты, точности, репрезентативности полученной информации.

Ключевые слова: США; Вашингтон; дороги; строительство; заключенные; тюрьма; лагерь.

В 1907 г. исполнительные органы штата Вашингтон начали привлекать заключенных к строительству дорожной системы. Использование подневольного труда обуславливалось рядом экономических факторов: отсталостью дорожного развития и наличием большого фонда некачественных дорог, стремительной индустриализацией производства и распространением автомобильного транспорта, недостаточным развитием строительного сектора экономики штата, что в совокупности с тяжелыми климатическими и географическими условиями делало вольнонаемную рабочую силу в Вашингтоне одной из самых дорогих в стране [1. Р. 38, 117]. Среди политических причин необходимо обозначить тот факт, что проблема дорожного улучшения стремительно политизировалась в штате в первые годы XX в. В 1902–1903 гг. республиканская партия, стабильно преваляровавшая в политическом пространстве Вашингтона, взяла официальный курс на ревизию дорожного законодательства и решение инфраструктурного вопроса. Начиная с 1910 г. к этому процессу присоединились демократы, включив дорожный вопрос в свою предвыборную платформу [2. January 15, 1913]. Важной политической причиной стало заметное ослабление железнодорожного лобби [3 Р. 65], оказывавшего серьезное влияние на принятие решений в легислатуре штата с 1889 г. В этот период времени в республиканской партии продолжалась фракционная борьба между сторонниками сильной центральной власти штата и их противниками, что привело к усилению позиций «централистов» в Законодательном собрании. Последнее, в частности, выразилось в создании в 1905 г. Дорожного департамента штата Вашингтон, государственного органа, в ведение которого перешли надзор за дорожным строительством и разработка проекта тюремных дорожно-строительных лагерей [4. С. 66–73]. Наконец, на принятие решения о привлечении арестантов к дорожным работам в Вашингтоне повлияли высокие показатели по их использованию в других штатах, в первую очередь в Колорадо и Монтане, где труд заключенных успешно применялся в дорожном строительстве с 1905 г. [5. Р. 1].

Использование осужденных для решения дорожной проблемы осуществлялось в Вашингтоне вплоть

до 1917 г. и подразделяется на два этапа: период «охранной системы» (1907–1911 гг.), характеризующийся жестко консервативными методами управления арестантами, и период «системы доверия» (1913–1917 гг.), для которого была характерна существенная либерализация трудового режима и повседневной жизнедеятельности заключенных [6. С. 188–199]. Период с 1911 по 1913 г. следует обозначить как переходный. На этом этапе произошло несколько изменений: а) дорожное строительство в штате было полностью приостановлено вследствие провала законопроекта о транспортном бюджете в легислатуре [7. Р. 622–623, 773–774]; б) на выборах 1912 г. демократической партии сенсационно удалось провести своего представителя на пост губернатора, а также серьезно потеснить республиканцев в Сенате и Палате представителей [3. Р. 77]; в) политические изменения привели к пересмотру дорожного законодательства штата, а также прогрессивной трансформации тюремной дорожно-строительной политики.

Анализ неопубликованных архивных материалов, которые могут пролить свет на процесс развития тюремных дорожных лагерей, представляется актуальным по нескольким причинам. В первую очередь, вследствие того, что проблема очень скудно отражена в историографии¹, а большая часть рассмотренных в статье материалов впервые вводится в научный оборот. Следует обратить внимание и на тот факт, что использование подневольного труда на строительстве инфраструктуры являлось в начале XX в. системным процессом и было представлено в ряде других штатов. И хотя серьезных комплексных исследований этой проблемы пока не проводилось, данная статья может послужить опорой для дальнейшего сравнительно-сопоставительного изучения, а также помочь специалистам при работе над данной проблематикой в архивах США.

Предметом анализа данной работы выступают материалы (общий объем которых составляет около 8 тыс. ед.), представленные в следующих блоках данных (англ. – record groups) архива штата Вашингтон: Дорожного департамента штата [11], Департамента исправительных учреждений штата [12], Контрольного бюро штата [13], губернаторов штата – Альберта Мида [14], Мэриона Хэя [15] и Эрнеста Листера [16].

Большая часть источников из указанных блоков данных представлена материалами делопроизводства, в которые включены:

1) нормативное делопроизводство. Сюда относятся многочисленные указы губернатора, распоряжения дорожного комиссара и Дорожного департамента штата, членов Дорожного совета штата и членов Контрольного бюро, а также начальника тюремного учреждения «Уолла-Уолла» и специальных комитетов верхней и нижней палаты Законодательного собрания штата Вашингтон;

2) деловая переписка, которая по преимуществу состоит из документированной коммуникации между низшими и высшими должностными лицами: официальные доклады, рапорты и иные, в том числе неофициальные отчетные материалы (стенографии телефонных переговоров, телеграфные материалы и пр.); меморандумы и различные выписки из нормативных документов; коммуникация между департаментами штата; переписка с федеральными и муниципальными административными органами. В эту категорию также включена официальная переписка между юридическими или физическими лицами с представителями административного аппарата штата Вашингтон. Деловая переписка является самой значимой по объему группой исторических источников, поскольку содержит материалы по всему спектру проблем, посвященных тюремному дорожному строительству и со всех административных уровней (окружного, штата, федерального);

3) корпоративная финансово-правовая документация. К этой группе относятся материалы, касающиеся финансовых и правовых споров с частными компаниями и физическими лицами по вопросам, связанным с земельной собственностью. Сюда же входят оформленные закупочные сделки между Дорожным департаментом штата Вашингтон и частными предприятиями на покупку продукции, необходимой для организации дорожно-строительных работ (провианта, медикаментов, строительных материалов, инструментов и пр.), а также документы, связанные с осуществлением поставок данных товаров в тюремные лагеря;

4) вследствие особенности изучаемой проблемы, представилось возможным выделить в отдельную группу «тюремную документацию». Данные материалы касаются отбора заключенных в тюремные дорожно-строительные лагеря, характеристики заключенных, материалы по их содержанию в пенитенциарных учреждениях, личные дела арестантов, рапорты персонала тюрьмы «Уолла-Уолла», отчетные, коммуникативные и сопроводительные документы комендантов дорожно-строительных лагерей, журналы повседневного учета трудовой и досуговой деятельности, дисциплинарных взысканий. Сюда же входят материалы, касающиеся повседневной работы лагерей, в том числе эпистолярные источники личного происхождения, принадлежащие персоналу лагерей, заключенным, их родственникам и знакомым.

Внешняя критика исторических источников. Значительное количество рассмотренных документов датируется 1900–1918 гг. Небольшая часть была создана в последней четверти XIX в. и в 1919–1925 гг.

Территориальные рамки создания преобладающего количества документов охватывают границы штата Вашингтон, при этом имеются документы из других штатов США (Орегон, Калифорния, Айдахо, Мичиган, Нью-Йорк, Колорадо, Огайо), Округа Колумбия и Канады. Происхождение и подлинность документов не вызывают сомнений.

Документы, датируемые 1903–1917 гг., находились в хорошем техническом состоянии, не подвергались серьезно внешнему воздействию, не были сильно изношены. С документацией, относящейся к последней четверти XIX столетия, ситуация иная. Большое количество документов находится в плохом состоянии вследствие использования при их создании плохой печатной краски и копировальной бумаги. Часть архивных документов этого периода подвергалась сильному внешнему воздействию (пожар, затопление), поэтому информация, содержащаяся в них, практически утрачена.

Значительная часть архивного материала – это копии документов. При работе с ними не было выявлено каких-либо интерполяций. В то же время некоторые документы (как копии, так и оригиналы) содержали небольшое количество маргиналий, что свидетельствует о дополнительной работе с этими документами уже после их создания. В целом маргиналии не несли дополнительной информации по проблеме тюремного дорожного строительства и никак не влияли на восприятие основной информации архивных документов.

Помимо проблемы технического состояния, в источниках присутствуют палеографические проблемы, такие как наличие разных видов почерка на одном документе и большое количество грамматических ошибок. Последняя усугубляется текстологическими особенностями английского языка конца XIX – начала XX в., которые не используются в письменном выражении сегодня (к примеру, формулировки при обращении, специальные фразеологические обороты и сокращения, употребление терминов и выражений, характерных только для истории США начала XX в. и пр.). Несмотря на проведение герменевтического анализа, детальную проработку отдельных слов и даже букв, некоторые документы (менее 1%) не удалось перевести и проанализировать.

Внутренняя критика архивных материалов. Делопроизводственные документы предоставляют огромный комплекс фактологических данных, однако они не совсем полно отображают некоторые действительные события, имевшие место. К примеру, весьма посредственно (в сравнении с другими вопросами) в них представлен быт заключенных, лишь некоторые материалы принадлежат самим осужденным (жалобы, представления, предложения, благодарности, коммуникация) и выявляют их эмоциональное отношение к проблеме трудовой терапии на дорожном строительстве. Помимо этого, материал несет очень скудную информацию о причинах отказа от тюремного труда как механизма дорожной политики штата в 1917 г.

Вместе с полной вызывает вопросы достоверность приводимой в источниках информации. Благодаря логико-смысловому и сравнительно-сопоставительному анализу, было выявлено целенаправлен-

ное искажение некоторых данных, касающихся затрат на проведение дорожно-строительных работ заключенными в 1909–1911 гг. Инициатором фальсификации, по всей видимости, являлся глава Дорожного департамента штата Генри Боулби (1909–1911 гг.), по инициативе которого могли быть завышены данные о затратах на содержание и организацию работы тюремных трудовых лагерей с целью сокрытия проведенных финансовых махинаций [17. September 15]. Стоит отметить, что проблема коррупции в штате в тот период времени стояла очень серьезно. Официальное признание проблемы состоялось в 1909 г., когда губернатор штата Мэрион Хэй (1909–1913 гг.) инициировал создание Специального комитета для расследования дел о превышении должностных полномочий со стороны служащих штата. После проведенного расследования была созвана чрезвычайная сессия легислатуры, за которой последовали коррупционный скандал и отстранение некоторых чиновников [3. P. 70, 75–76].

Изменением информации занимались не только из корыстных финансовых целей, но и политических. К примеру, было установлено, что в 1914 г. председатель дорожного комитета Палаты представителей штата М. МакАрди, стремившийся к должности спикера Палаты, специально изменял данные о затратах, осуществленных Дорожным департаментом на содержание тюремных дорожных лагерей с целью дискредитации администрации губернатора Эрнеста Листера (1913–1919 гг.) [18]. По всей вероятности, именно межличностные противоречия стали причиной коррупционных обвинений в адрес администрации губернатора Листера со стороны экс-президента Вашингтонского отделения национальной ассоциации «Хорошие Дороги» Сэмюэла Хилла, которому губернатор отказал в должности дорожного комиссара штата [19. January 12]. Искажением различных данных в политических целях занимались и сотрудники аппарата губернатора штата М. Хэя [17. December 13]. Помимо недостоверной информации, в источниках содержится ряд фактологических неточностей. Авторами документов иногда приводились неправильные даты, путались факты и имена. Целенаправленного изменения такой информации выявлено не было. Несмотря на указанные примеры, источниковый архивный комплекс в целом предоставляет достоверный материал по ряду узловых и наиболее важных проблем: быте заключенных, работе лагерей, организации досуговой и трудовой деятельности арестантов, техническим вопросам лагерного снабжения и др.

Отдельно следует остановиться на вопросе репрезентативности информации, полученной из архивных

источников. В целом материал очень ограничено освещает общественную позицию по проблеме организации труда арестантов. Безусловно, она находила отклик среди вашингтонской общественности во втором десятилетии XX в., однако уровень общественно-го отношения к ней проследить довольно сложно.

Во-первых, это связано с тем, что тюремное дорожное строительство проводилось лишь в некоторых округах штата, расположенных в его западной центральной части. Во-вторых, как было отмечено в начале статьи, методы управления тюремными лагерями в разные годы были диаметрально противоположными и менялись от жестко консервативных до либеральных, что напрямую влияло на результативность работы арестантов, их поведение, дисциплину, количество совершаемых побегов. Поэтому в тех округах, где работа арестантов была наиболее результативной и причиняла наименьший ущерб обществу, у населения складывалось положительное восприятие государственной дорожной политики [17. September 18, 19]. В тех округах, где работа тюремного лагеря приводила к увеличению числа побегов заключенных и количества мелких преступлений в ближайших поселениях, усиливалось общественное недовольство. Наконец, в тех районах, где лагеря не размещались совсем, политика штата зачастую имела отрицательное восприятие среди общественности, как ненужная инициатива на которую расходуется большое количество бюджетных средств [Ibid. December 22]. Следует отметить, что авангардом недовольных граждан выступал профсоюз «Индустриальные рабочие мира», который активно протестовал против использования труда заключенных на строительстве дорожной сети [20. October 19]. Не случайно, когда в одном из дорожных лагерей произошел взрыв динамита, большинство его тюремных работников посчитали случившееся диверсией известной профсоюзной организации [21].

После проведенного анализа, следует резюмировать, что архивные материалы несут в себе большой объем информации по проблеме использования труда заключенных в дорожном строительстве штата Вашингтон. За некоторыми исключениями, приведенная в источниках информация в целом является подробной, полной, точной и достоверной. У некоторых документов имеются проблемы с достоверностью, точностью и репрезентативностью предоставляемой информации, отрицательной характеристикой является отсутствие психологического эффекта, вследствие чего очень плохо прослеживается отношение авторов документов к описываемым ими проблемам.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Проблема использования труда американских заключенных в разное время привлекала внимание многих авторов. В историографии она представлена широким спектром научных и научно-популярных работ. Однако исследований, посвященных организации труда арестантов на строительстве дорог в штате Вашингтон, не так много. Из найденной литературы косвенное упоминание этого вопроса фигурирует в обобщенной статье Джозефа Пратта – «Труд заключенных при дорожном строительстве» [8] и в статье Филиппа Бауэра «Первый год “системы доверия” в Орегоне» [9]. Наиболее информативной работой оказалась магистерская диссертация Сидни Вилмот «Использование труда заключенных на дорожном строительстве на Севере» [10], которая была защищена в Колумбийском университете в 1914 г. На основе узкого круга исторических источников С. Вилмот анализирует становление и развитие уголовно-исполнительной политики некоторых штатов северо-восточной и северо-западной части США. По штату Вашингтон, в частности, автор приводит достаточно небольшую (посвящено 4 страницы из 68), но объективную информацию о причинах трансформации уголовно-исполнительной политики и ее региональной специфике.

ЛИТЕРАТУРА

1. Pennybacker J. Mileage and Cost of Public Roads in the United States in 1909. Washington D.C. : Government printing office, 1912.
2. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister. Subject Files. Box № 81. Penitentiary, Honor camps, 1913–1914.
3. Brazier D. History of the Washington Legislature 1854–1963. Olympia : Published by Washington State Senate, 2000.
4. Шевченко С.А. Организация труда заключенных по «системе доверия» на строительстве дорог в штате Вашингтон (1913–1916 гг.) // Вестник Томского государственного университета. История. 2016. № 1 (39).
5. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box № 27. Convict Labor, 1913. Portion of Address of Honorable John F. Shafroth, Governor of Colorado Before Good Roads Congress in Chicago, September 19, 1911.
6. Шевченко С.А. Положение заключенных в дорожно-строительных «лагерях доверия» штата Вашингтон: снабжение, санитарные условия, досуг и распорядок дня (1913–1917 гг.) // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 411.
7. House Journal of the Twelfth Legislature of the State of Washington, Begun and Held at Olympia, State Capital, 1911 / compiled by L. Grinstead. Olympia : E.L. Boardman, Public Printer, 1911.
8. Pratt J. Convict Labor in Highway Construction // Annals of the American Academy of Political and Social Science. Vol. 46, Prison Labor. March, 1913.
9. Bauer Ph. One Year of Honor System in Oregon // Annals of the American Academy of Political and Social Science. Vol. 46, Prison Labor. March, 1913.
10. Wilmot S. Use of Convict Labor for Highway Construction in the North // Proceedings of the Academy of Political Science in the City of New York. Vol. 4, № 2. Good Roads and Convict Labor. January, 1914.
11. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. – Box № 7. – Folder: State road camp № 1 Methow, 1909–1910; Folder: State road camp № 5 Carrollton, 1909–1910; Box № 16. Folder: State road camp № 5 Carrollton, 1911; Folder: State road camp № 3 Lyle, 1911; Box № 23. Folder: State road camp № 1 Methow, 1911–1912; Folder: State road camp № 4 Blanchard, 1910–1912; Box № 27. Folder: Convict Labor, 1913; Box № 29. Folder: Honor Camp № 1 Hoodspport, 1913; Box № 30. Folder: Honor Camp № 2 Kalama, 1913; Box № 36. Folder: Convict Labor, 1914; Box № 38. Folder: Honor Camp № 1 Lilliwaup, 1914; Folder: Honor Camp № 1 Hoodspport, 1914; Folder: Honor Camp № 2 Kalama, 1914; Folder: Honor Camp № 3 Stevenson, 1914; Box № 39. Folder: Honor Camp № 3 Stevenson, 1914; Folder: Honor Camps General, 1914; Box № 48. Folder: Honor Camp № 3 Stevenson, 1915; Box № 49. Folder: Honor Camp № 5 Waterville, 1915; Folder: Honor Camp № 5 Waterville, 1916; Box № 60. Folder: Honor Camps, general 1916; Box № 65. Folder: Convict Labor, 1917.
12. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Corrections. State Penitentiary. Daily Record Employment of Convicts, 1891–1912. Box. № 1.
13. Washington Secretary of State. State Archives. Board of Control. Subject Files. Penitentiary. Box № 10. Folder : Correspondence, 1909–1910; Folder: Correspondence, 1911–1912; Folder: Correspondence, 1913–1914; Folder: Correspondence, 1909–1914; Folder: Correspondence with gov. Mead (1905–1907); Box № 11. Folder: Correspondence, 1911–1912.
14. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Albert Mead. Subject Files. Box № 10. Folder: Convict Labor, 1904–1909.
15. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Marion Hay. Subject Files. Box № 11. Folder: Board of Control. Convict labor; Box № 16. Folder: Highway commission. Highway–Quarries, 1909; Folder: Highway commission, 1909; Folder: Highway commission, 1910; Folder: Highway commission, 1911; Folder: Highway commission, 1912.
16. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister. Subject Files. Box № 57. Folder: Highway Commission, 1916; Folder: Highway Commission – 2, 1916; Box № 81. Folder: Penitentiary – Honor Camps, 1913–1914; Folder: Penitentiary – Honor Camps, 1915–1916; Box № 120. Folder: Penitentiary – Honor Camps, 1917–1918.
17. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Marion Hay. Subject Files. Box № 16. Highway commission, 1910.
18. Port Townsend Daily Leader. March 15, 1914.
19. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister. Subject Files. Box № 57. Highway commission, 1916.
20. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box № 49. Honor Camp № 5 Waterville, 1915.
21. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box № 49. Honor Camp № 5 Waterville, 1915, explosion.

Статья представлена научной редакцией «История» 11 января 2018 г.

SOURCE ANALYSIS OF THE WASHINGTON STATE ARCHIVE DOCUMENTS RELATED TO ORGANIZATION OF CONVICTS' LABOR AT ROAD CONSTRUCTION AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2018, 428, 199–203.

DOI: 10.17223/15617793/428/27

Sergey A. Shevchenko, Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: Shevchenkovskrs@yandex.ru

Keywords: USA; Washington; road construction; convicts; prisons; penal system.

The article covers source analysis of written historical documents on the problem of organization of convicts' labor at road construction in the State of Washington at the beginning of the 20th century. The article begins with general information on the prison road construction project which was developed and implemented in the state during the period from 1907 to 1917. The relevance of the article is also indicated. The academic significance of this study is determined by the absence of research on the declared problems in historiography and possibility to use some of the conclusions in the further complex study of penal policies in other American states. Description of historical documents based on general methods of source study is specified in the article. During the study documents from different State Archive record groups were researched: documents of the Highway Department, the Department of Corrections, the Board of Control and papers of Governors Albert Mead, Marion Hay and Ernest Lister. Prevalence of office documents among the sources which include normative office documents, business correspondence, corporate financial and legal documentation and prison documentation is noticed. As part of external assessment, primary data of historical sources were identified. Attribution and determination of place and time of sources creation were based on direct and indirect information. Also the condition of documents, the degree of their preservation, the quality of printing ink and copy paper were considered. Availability of marginalia and interpolations was also considered in the article. Such paleographic problems as the existence of different types of handwriting in one document and a large number of grammatical errors were indicated. Internal assessment of documents was devoted to the analysis of the completeness, reliability and representativity of information as well as the possibility of data falsification. In the conclusion, the degree of documents' preservation is highly estimated. Less than one percent of documents were extremely damaged and were not subject to recovery. The considered archival documents contain a lot of factual data on the problem of convicts' employment at

road construction in the State of Washington. Most of the data in the documents are detailed, complete, authentic and exact. At the same time certain representativity issues and absence of psychological effect were identified; as a result, the authors' attitude towards the described problems is traced very poorly. Another important problem was falsification of some financial documents related to the implementation of the prison road development project in the state.

REFERENCES

1. Pennybacker, J. (1912) *Mileage and Cost of Public Roads in the United States in 1909*. Washington D.C.: Government printing office.
2. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister. Subject Files. Box 81. *Penitentiary, Honor camps, 1913–1914*.
3. Brazier, D. (2000) *History of the Washington Legislature 1854–1963*. Olympia: Published by Washington State Senate.
4. Shevchenko, S.A. (2016) Organization of convicts' labor based on the "Honor System" at the road construction in Washington State (1913-1916). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 1 (39). pp. 66–73. (In Russian). DOI: 10.17223/19988613/39/8
5. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box 27. *Convict Labor, 1913. Portion of Address of Honorable John F. Shafroth, Governor of Colorado Before Good Roads Congress in Chicago, September 19, 1911*.
6. Shevchenko, S.A. (2016) Prisoners' status in road construction "honor camps" of the State of Washington: provision, sanitary conditions, leisure and daily routine (1913–1917). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 411. Pp. 188–194. (In Russian). DOI: 10.17223/15617793/411/26
7. Grinstead, L. (ed.) (1911). *House Journal of the Twelfth Legislature of the State of Washington, Begun and Held at Olympia, State Capital, 1911*. Olympia: E.L. Boardman, Public Printer.
8. Pratt, J. (1913) Convict Labor in Highway Construction. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 46. Prison Labor. March.
9. Bauer, Ph. (1913) One Year of Honor System in Oregon. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 46. Prison Labor. March.
10. Wilmot, S. (1914) Use of Convict Labor for Highway Construction in the North. *Proceedings of the Academy of Political Science in the City of New York*. 4:2. Good Roads and Convict Labor. January.
11. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box 7. Folder: *State road camp 1 Methow, 1909–1910*.
12. Washington Secretary of State. State Archives. *Department of Corrections. State Penitentiary. Daily Record Employment of Convicts, 1891–1912*. Box. 1.
13. Washington Secretary of State. State Archives. Board of Control. Subject Files. Penitentiary. Box 10. Folder: *Correspondence, 1909–1910*.
14. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Albert Mead. Subject Files. Box 10. Folder: *Convict Labor, 1904–1909*.
15. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Marion Hay. Subject Files. Box 11. Folder: *Board of Control. Convict labor*.
16. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister. Subject Files. Box 57. Folder: *Highway Commission, 1916*.
17. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Marion Hay. Subject Files. Box 16. *Highway commission, 1910*.
18. *Port Townsend Daily Leader*. (1914). March 15.
19. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister. Subject Files. Box 57. *Highway commission, 1916*.
20. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box 49. *Honor Camp 5 Waterville, 1915*.
21. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. Box 49. *Honor Camp 5 Waterville, 1915, explosion*.

Received: 11 January 2018