

**В. И. Баяндин**  
**г.Новосибирск, к.и.н., ИИГСО НГПУ**

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ:  
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ  
ССЫЛЬНЫХ,  
РЕКРУТОВ И НОВОБРАНЦЕВ В XIX  
СТОЛЕТИИ**

Московско-Сибирский тракт в официальном делопроизводстве императорской России нередко именовали главным ссыльным трактом страны или просто ссыльным трактом. Но кроме преступников, ссылаемых в разные уголки Сибири, по этому тракту регулярно передвигались группы и партии лиц, которые имели прямое отношение к военному ведомству: до 1874 г. этих молодых людей именовали рекрутами, а в последней четверти XIX в. - новобранцами. Об организации в XIX в. пересылки преступников имеется обширный блок

различных материалов: мемуары, литературные источники, публикации в дореволюционной сибирской периодической печати, работы российских и советских исследователей. А вот изучению вопроса о том, каким образом осуществлялось передвижение по дорогам и трактам Сибири рекрутов и новобранцев повезло значительно меньше -практически отсутствуют мемуары, нет литературных источников по данному сюжету, трудно найти публикации по этому вопросу в дореволюционной периодике и лишь в последнее время стали появляться работы исследователей.

В тоже время на наш взгляд, при существующих отличиях этих процессов имеется немало схожего в том, как пересылались к местам сибирской ссылки преступники и как была организована доставка молодых людей, принятых на военную службу в воинские части Сибири и Дальнего Востока. Этот малоизученный вопрос нам хотелось бы рассмотреть в данной статье.

Передвижение молодых людей по дорогам и трактам региона, в связи с призывом на военную службу, начиналось с октября и завершалось в декабре-январе месяцах. В Российской империи призыв на военную службу производился, как правило, осенью, после завершения сельскохозяйственных работ, не следует забывать, что основное пополнение русской армии составляли выходцы из сельских слоев населения.

С началом призыва молодые люди должны были прибыть в рекрутские присутствия, где производился медицинский осмотр, освидетельствование физического состояния и отбор на военную службу. По Рекрутскому уставу 1831 г. доставка молодых людей к рекрутским присутствиям была возложена на сельские и городские общества, которые должны были назначить специальных лиц – отдатчиков. За последними закреплялась

обязанность доставить очередных рекрутов к месту их приема. Кроме лиц, назначенных в рекруты, по очередному списку или по жребию, отдатчики везли еще и подставных, то есть «дополнительных» молодых людей призывного возраста, которых в случае забракровки и отклонения назначенного городским или сельским обществом рекрута, можно было сразу заменить на другого молодого человека. Таким образом, под командой отдатчика в пути следования могло находиться несколько десятков молодых людей призывного возраста. Кому-то из этих молодых людей доводилось вернуться сразу домой, а кому-то выпадал иной жребий - отправляться на военную службу.

Таким образом для молодых людей принятых на военную службу дорога от домашнего порога до дверей казармы состояла из двух неравных частей: сначала, непродолжительная, от дома до призывного пункта и вторая часть, более протяженная - от призывного пункта до казармы.

Рекрутский устав 1831 г., а затем и принятый в 1874 г. закон о всеобщей воинской повинности определял максимальное расстояние до призывного пункта от места проживания в 50 верст. Но в силу обширности сибирских губерний и областей это требование не соблюдалось и расстояние до призывного пункта могло составлять в некоторых случаях более сотни верст, а значит и время в пути могло составлять уже не дни, а недели. В качестве иллюстрации можно привести Макарьевскую волость Киренского округа Иркутской губернии. По Рекрутскому уставу 1831 г. население этой волости было освобождено от рекрутской повинности, но с принятием закона об общей воинской повинности, прежняя льгота была отменена и осенью того же года русское население этой волости стали призывать на военную службу. В документах

государственного архива Иркутской области нам удалось найти отчеты должностных лиц, отвечающих за проведение набора новобранцев в Макарьевской волости. Даже по сибирским меркам общая картина выглядит далеко не типично. Призывной участок волости охватывал 78 сел и деревень в которых проживало 4822 мужчин призывного возраста.

Центром участка являлось село Марковское, в котором насчитывалось 174 лица, внесенных в список Присутствия по воинской повинности. В 14 населенных пунктах проживало до 150 человек (в каждом), в 26 деревнях - до 100 душ, в 24 - до 50 душ и в 13 деревнях - до 25 душ призывного возраста. Но если численность населения в селах и деревнях была невелика, то расстояние между ними было весьма значительным. От села Марковского 13 деревень находилось на расстоянии до 50 верст, 21 деревня - до 100 верст, 19 деревень - до 150 верст, 9 - на расстоянии до 200 верст, 6 - до 250 верст, 5 населенных пунктов - до 300 верст, 2 деревни на расстоянии до 350 верст и еще 2 деревни были удалены на расстояние до 400 деревень. Поэтому чтобы новобранцам самых отдаленных деревень добраться до призывного участка требовалось несколько недель. При этом передвижение осуществлялось пешим порядком или на крестьянских телегах (санях), в некоторых случаях водным путем.

После зачисления на военную службу молодым людям предоставляли непродолжительный домашний отпуск - несколько недель для завершения домашних дел и вновь собрав на приемных пунктах, в составе маршевых команд отправляли к месту прохождения военной службы. Так начинался заключительный и как правило, самый продолжительный по времени для рекрута и ли новобранца. В XIX веке применялись три способа доставки новобранцев в войска: маршевыми командами,

этапным порядком одиночным порядком. Основная часть новобранцев доставлялась к месту службы маршевыми командами.

Регламентация условий доставки рекрутов и воинские части было подробно изложено в инструкции представленной в Своде военных постановлений 1839 г. «Наставление офицерам, отряжаемым к отводу рекрутских партий с мест набора в места распределения их». В этом документе содержащем 231 статью (!), перечислялись права, обязанности, мера ответственности рекрутов и должностных лиц, а также возможные действия партионного офицера в различных случаях нередко возникающих при движении рекрутских партий.

В первой половине XIX в. большую часть принятых на военную службу сибирских рекрутов отправляли на Урал и в европейскую часть страны. В 1843 г. из сибирских губерний было взято 2329 рекрутов, в том числе из Тобольской губернии - 1.372 чел.; из Томской - 238 чел.; из Енисейской - 316 чел.; из Иркутской — 403 чел. Взятые рекруты были распределены следующим образом: в Отдельный Оренбургский корпус - 1.251 чел.; в Отдельный Сибирский корпус - 393 чел.; в Отдельный Гренадерский корпус - 75 чел.; в 17-ю пехотную дивизию - 460 чел.; на Ижевский оружейный завод - 40 чел.; на Казанский пороховой завод - 40 чел. Остальные рекруты были направлены в артиллерийские воинские части размещенные на Урале и в Сибири. (1)

В эти годы, движение пеших рекрутских партий по Сибири было весьма продолжительным по времени. Так, от г. Томска до г. Каинска Томской губернии (расстояние - 529 верст) рекруты проходили за 31 день; от г. Томска до Златоустовских заводов (расстояние в 1896 верст) — за 133 дня, а от г. Красноярска до г. Екатеринбурга (2295 верст), проходили за 164 дня.

Во второй половине XIX в большую часть сибирских новобранцев будут отправлять служить либо в Туркестанский военный округ и в Приамурский военный округ.

В XIX в. передвижение рекрутов, а затем и новобранцев по сибирским трактам осуществлялось пешезапным порядком. Поэтому если молодого человека из Западной Сибири отправляли служить на Дальний Восток, то время в пути исчислялось месяцами. В качестве иллюстрации можно привести отчет командира Сибирского флотского экипажа о прибытии новобранцев за 1885 г. во Владивосток из округов Западной Сибири. В рапорте отмечается, что «Новобранцы Ишимского округа находились в пути 175 дней, Тарского, Тюкалинского, Томского и Барнаульского округов - 173 дня; Бийского — 170; а Каннского округа - 169 дней.(2)

В 80-90 гг. XIX в. в зимнее время новобранцев по сибирским дорогам предпочитали перевозить на санях, это почти вдвое сокращало время нахождения в пути и существенно уменьшало расходы казны. Так, например, зимой 1895 г. команда новобранцев, состоящая из 259 человек, а также одного офицера, одного фельдшера и трех нижних чинов, всего 264 человека, была отправлена г. Томска в г. Иркутск. Расстояние между этими городами составляло 1566 верст, партия новобранцев преодолела весь путь за 36 дней. Четыре дневки состоялись в следующих городах: Мариинск, Красноярск, Канск, Нижнеудинск. Таким образом, средняя скорость движения партии составляла 49 верст в день. Выехав из Томска 13 января уже 17 февраля добралась до Иркутска.(3)

В XIX в., при длительных сроках военной службы в русской армии, когда военная служба длилась 25, 20, 15 лет, столь продолжительное пребывание рекрутов или новобранцев в пути, вряд ли заметно отражалось на

качестве их подготовки к несению военной службы, но сокращение срока военной службы в конце XIX в. до 5 - 8 лет потребовало, среди прочего и существенного сокращения времени доставки молодых людей в воинские части. Эту проблему можно было решить изменив способы доставки новобранцев. В конце XIX - начале XX вв. основную массу новобранцев в сибирские гарнизоны начали доставлять по Транссибирской железной дороге и это резко сократило их время в пути. Для этой цели переоборудовались имеющиеся вагоны, а позднее были заказаны специальные воинские вагоны.

Следует отметить, что новобранцев, которые предназначались для пополнения воинских частей дислоцирующихся на Дальнем Востоке, в последние десятилетия XIX в. из европейской части страны доставляли морским путем на пароходах Добровольческого флота. Весь путь из Одессы в Порт-Артур, во Владивосток и на Сахалин занимал приблизительно 35 - 40 дней (4). В журнале «Вестник военного духовенства» в 1900 и 1901 гг. были опубликованы воспоминания военных священников, которые сопровождали новобранцев в пути следования из Одессы на Дальний Восток.

Если движение рекрутов и новобранцев по дорогам Сибири и Дальнего Востока большей частью происходило в осенние и зимние месяцы, то отправка преступников в Сибирь проводилась в течение всего года. При этом совпадений в этих явлениях было немало, значительно больше, чем может показаться на первый взгляд.

Прежде всего, в способах доставки. Большую часть XIX века ссыльные к местам своего заключения в Сибири, а рекруты к местам своей службы добирались в пешеходном порядке. Во второй половине XIX в. новобранцев по просторам Сибири будут перевозить на

крестьянских подводах или телегах, то есть для их доставки к местам назначения, будет применяться подводная повинность. В конце XIX столетия в связи со строительством Транссибирской железной дороги и сдачей большинства ее участком в эксплуатацию (*строительство Транссиба будет завершено осенью 1904 г. - Б. В.*) перевозка ссыльных в Сибирь и доставка новобранцев в гарнизоны азиатских военных округов будет производиться по железной дороге, в специально оборудованных вагонах. Даже то, что в конце XIX в. новобранцев в воинские части русской армии дислоцирующиеся в гарнизонах Приамурского военного округа и в Порт-Артуре будут доставлять морским путем из европейской части страны, через Одессу, также применялась и в отношении некоторых категорий ссыльных. Известно, что ссыльнокаторжных отправляли на Сахалин из европейской части страны морским путем, или как его именовали в документах - «кругоморским путем».

О путях и способах отправки ссыльных в Сибирь и главным образом о сложностях и проблемах с которыми постоянно сталкивались «невольные переселенцы» в Сибирь имеется обширная литература: мемуары, статьи в периодических изданиях, официальные ежегодные отчеты Главного тюремного управления и работы исследователей, дореволюционного и советского периода. Поэтому в данной статье мы постараемся кратко охарактеризовать основные моменты рассматриваемого сюжета.

Если рапорты полицейских и военных властей, донесения тюремной администрации, ежегодные отчеты Главного тюремного управления позволяют составить общую картину того, как была организована доставка ссыльных к местам их заключения, в том числе и по сибирским дорогам, то воспоминания самих ссыльных рисуют более сложную и конечно более мрачную картину



реальных событий, которые надолго, если не навсегда оставались в памяти, кому выпали их пережить. Известны воспоминания декабристов Н. В. Басаргина, М. А. Фон визина и других, проследовавших по сибирскому тракту и сохранивших самые теплые впечатления о том как их встречали в Каинске - одном из сибирских городов, через который они проехали направляясь к месту ссылки. Но следует учитывать, что доставка декабристов к местам назначения осуществлялась как пересылка опасных государственных преступников, а в этом случае были предусмотрены особые условия: способ доставки, скорость передвижения, максимальное ограничение контактов в пути следования, сопровождение жандармскими чинами и т.п. Воспоминания ссыльных существенно дополняют и расширяют информацию представленную в официальных делопроизводственных материалах. Мемуарист, как правило, обращает внимание читателя на такие стороны процесса этапирования ссыльных, которые фактически не отражены в других источниках. В качестве иллюстрации к сказанному, хотелось бы привести небольшой фрагмент из воспоминаний В. П. Колесникова, которому довелось в 30-е годы XIX в. проследовать по главному ссыльному тракту Российской империи.

«Партия идущая по канату в Сибирь, обыкновенно состоит из ссылаемых на поселение и ссыльнокаторжных ссылаемых в каторжную работу - мужчин и женщин. Мужчины до Тобольска все вообще в ножных кандалах, а те которые следуют в каторжную работу во время перехода, заковываются в наружные (кандалы) по двое и пристегиваются на прут или на длинную веревку, когда их много, что и называется собственно канатом: посельщики же идут свободно. Вся партия делится на десятки и в каждом десятке выбирается свой десятский, который находится под ведением старосты, избираемого по

большинству голосов всею партией, и служат ему во всяком случае помощниками. В партиях, отправляемых из Тобольска, старосту утверждает Приказ о ссыльных, и ни один уже этапный офицер не имеет права его сменить иначе разве по просьбе всей партии. Староста имеет право ходить везде за конвоем для закупкой и других тому подобных надобностей. Он же чинит домашнюю расправу за нарушение порядка или тишины» (5). В этих воспоминаниях можно найти интересные факты о продаже ссыльными кандалов солдатам этапной команды, о возможности преодолеть весь путь от одного этапа до другого, не пешком, а сидя на санях, предварительно заплатив за это солдатам конвойной команды. Автор также упоминает о своем пребывании в городе Каинске Томской губернии.

Позднее способ пересылки ссыльных «по канату» тюремным ведомством был признан слишком суровым и его запретили.

В 70-80-х гг. XIX в. рассматривались проекты вместо пешеэтапного движения ссыльных по Московско-Сибирскому тракту, перевозкой их на крестьянских санях. Перевозку планировалось осуществлять на участке от Томска до Иркутска на одноконных подводах, с мая по октябрь. В разработанном проекте указывалось, что «... на каждую подводу помещается по четыре взрослых человека или не свыше 5-6 детей не старше 18 летнего возраста. Дети до трех лет находятся на руках своих родителей, поэтому для них особых мест ... не полагается. ... На каждые пять подвод назначается один возчик. ... Для арестантской партии назначается конвой по следующему расчету: от Томска до Красноярска: на каждых трех (ссыльных - Б. В.) требующих более строго надзора по одному конвою, на иных ссыльных один конвой на семь человек, а к женщинам и детям один конвой на

одиннадцать человек. ... От Красноярска до Иркутска, кроме того, еще два конных конвоира. Для предупреждения побегов всех ссылаемых на каторгу и на поселение за бродяжничество и за другие более серьезные преступления, надеваются перед посадкою кандалы ручные, независимо от наличия на них ножных кандалов...» (6).

В 1897 г. в ходе строительства Транссибирской железной дороги царем Николаем II после доклада Министра юстиции было отдано Высочайшее повеление относительно способа доставки ссыльных в Сибирь: « 1. Учредить на вновь отстраиваемых участках Сибирской железной дороги перевозку ссыльных арестантов взамен пешего препровождения их по главному ссыльному тракту, самый же тракт этот постепенно переносить на рельсовый путь от Москвы через Рязань, Ряжск, Пензу, Самару, Уфу, Челябинск и далее по Сибирской железной дороге ...» (7).

Несомненно, что доставка ссыльных и доставка новобранцев отличалась более комфортными условиями, чем доставка ссыльных к местам заключения. И тех и других в пути следования сопровождали вооруженные нижние чины, но если рекрутов и новобранцев сопровождали военнослужащие регулярных войск, то ссыльных конвоировали по дорогам и трактам Сибири солдаты этапных или конвойных команд. Да и соотношение между военнослужащими и ссыльными, и военнослужащими и новобранцами было принципиально разным, то есть, если одних конвоировали, то других лишь сопровождали к месту службы. Кроме того, содержание в пути следования этих категорий было различным, нормы расходов на продовольствие в пути следования заметно отличались. Временное размещение новобранцев в пути следования производилось по квартирам сельских или

городских обывателей, ссыльных же на ночлег или дневку размещали в этапных или полуэтапных помещениях специально предназначенных для этой категории лиц. И вновь об общих объединяющих моментах, преступников к месту ссылки могли сопровождать члены их семей или родные, поэтому нередко в вместе с преступниками в этих же партиях по этапу следовали их жены/мужья с детьми, при этом расходы на содержание сопровождающих брала на себя казна. Женатого рекрута или новобранца отправляемого к месту службы также могли сопровождать члены его семьи, и в этом случае государство брало на себя расходы по их содержанию в пути следования. Правда, следует уточнить, что в 1882 г. военное ведомство приняло решение, что подобная мера распространяется, только на тех новобранцев, которые получили назначение на службу в пределах Приамурского военного округа, те же, кто решит следовать со своими мужьями в Западную или Восточную Сибирь должны рассчитывать только на собственные средства в пути следования. (8). Но несомненно, что и ссыльные, и новобранцы надолго, если не навсегда, сохраняли в памяти яркие впечатления от своего далеко не добровольного пути в Сибирь и на Дальний Восток.

### **Источники и литература:**

1. ГАТО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 210. Л. 274 об - 275 об. 292.
2. РГА ВМФ. 1200. Оп.2Д.433.Л. 70
3. ГАТО. Ф. 520. Оп. 2, Д. 124. Л. 1- 4, 7, 8, 10, 13.
4. Баяндин В. И. Российская армия в конце XIX - начале XX вв.: доставка новобранцев по Сибири и Дальнему Востоку // Гуманитарные науки в Сибири. 2013. № 1. С. 26.  
Колесников В. П. Записки несчастного содержащие путешествие в Сибирь по канату. СПб. 1914. С. 95.

5. ГАИО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 1566 Л. 8,9, 10 об.
6. Тюремный вестник. 1897. № 4. С. 137.
7. ГАЧО. Ф.212. .Оп. 3. Д. 30. Л. 1 об.