

УДК 359:947.08

РЕЙСЫ СУДОВ ДОБРОВОЛЬНОГО ФЛОТА НА САХАЛИНСКУЮ КАТОРГУ

ЛИВЕНЦЕВ Дмитрий Вячеславович,

доктор исторических наук, профессор кафедры истории России,
Воронежский государственный педагогический университет

АННОТАЦИЯ. Статья рассматривает перевозку каторжан судами Добровольного флота. Кроме того, уделяется внимание организации пеницитарной системы дореволюционной России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: каторга, Сахалин, заключенные, Добровольный флот.

LIVENTSEV D.V.,

Dr. Hist. Sci., Professor of the Department of Russian History,
Voronezh State Pedagogical University

VOLUNTEER FLEET SAILING TO SAKHALIN PENAL SERVITUDE

ABSTRACT. The article considers convicts' transportation on board Volunteer fleet ships. The organization of the Czarist era prison system is paid attention to as well.

KEY WORDS: penal servitude, Sakhalin, prisoners, Volunteer fleet.

«Кругом море, в середине горе»
(из арестантской песни
о сахалинской каторге)

В любом рейсе судна Добровольного флота с каторжанами на борту капитан прежде всего устанавливал незыблемый распорядок дня.

Давайте проанализируем обыкновенный день каторжанина на пути к острову Сахалин!

День арестантов в плавании начинался обычно с 6.00 утра, когда их обходил иеромонах, читавший утреннюю молитву. Сам иеромонах в отличие от многих служебных лиц на корабле всегда специально прикомандировывался Синодом для исполнения треб ссыльнокаторжных на одно плавание.

В промежутке между 6.00. и 7.00. конвойные разносили по арестантским отделениям чайники с заранее заваренным чаем. Сам казенный чай заваривался на кухне, а сахар в определенном размере выдавался заранее старостам для его последующего распределения.

Каждый день в 8.00. проходил обязательный врачебный осмотр заключенных с выдачей лекарств амбулаторным больным и переводом в лазарет каторжан с наиболее тяжелыми болезнями. Причем после выхода из одесского порта многие арестанты начинали жаловаться на различные застарелые болезни и кашель. Целью подобных демонстраций была добыча заветной бумажки от порошка, становившейся самокруткой для курения, или склянки для микстуры, обеспечивавшей тару для спиртосодержащей жидкости. Через несколько дней многие симулянты отказывались от своих попыток из-за твердого отказа судовых врачей.

В 10.30 утра подача «пробы», состоявшей из миски щей или борща вместе с хлебом или сухарями, а вечером кашицы, заведующему ссыльнокаторжными офицеру, ревизору и судовому врачу. После наряд конвойных разносил обед в специальных баках, вмещавших пищу на 10 человек, по отделениям, где их принимали арестантские десятники. Хлеб и сухари раздавались сразу на несколь-

ко дней старостам, а те делили их между десятниками.

Нормы дневного продовольствия при следовании каторжан на остров Сахалин в золотниках (в современном исчислении золотник равен 4,26 г. – Авт.) были следующими:

«Мясо свежее или солонина 72 золот.

Крупа гречневая (которая для разнообразия заменяется:

рисом, пшеном, вермишелью и т.п.) 30 –

Коровье масло 16 –

Квашеная капуста и свежая зелень 30 –

Чай 1/4 –

Сахар 6 –

Соль 5,7 –

Мыло 4 –

Табак 2 – » [1].

В щях или борще для арестантов присутствовало свежее мясо не менее трех раз в неделю, в остальные дни давали солонину. Для обеспечения запасов свежего мяса в рейс брали живых быков, и во всех портах по пути следования эти запасы пополнялись местными мясными продуктами. Если среди каторжан выявляли заболевших цингой, то выдавали на руки старостам дополнительно лук, чеснок, квашеную капусту и хрен. Заболевшим скорбутом прописывали лимонную кислоту. Помимо того полагалось не менее 2 фунтов сухарей или 2,5 фунтов (в современном исчислении фунт равен 409,50 г. – Авт.) хлеба на каждого заключенного.

Вообще получаемая заключенными в рейде пища по сравнению с тюремным и каторжным рационом была просто обильной и сытной, и жалоб именно на питание на судах Добровольного флота никогда не поступало. Судовой врач парохода «Нижний Новгород» Д.А. Трояно подтверждал качество питания во время «каторжных» рейсов следующими словами: «Взятые запасы пищи были вполне доброкачественны и лично осмотрены мною.

Для доставления детям молока взята корова, помимо запаса консервированного молока; кроме того, детям в избытке раздавались яйца...

Перед Перимом пала корова, ввиду чего с большими затруднениями были куплены в Периме корова и коза, чтобы не оставлять детей без свежего молока» [2].

Нельзя не отметить, что на судах Добровольного флота во время рейса питание детей каторжан, ссыльнопоселенцев и вольноследующих уделяли особое внимание. Известен случай, когда для 3 детей, следовавших к осужденному отцу на остров Сахалин, и двух детей ссыльнопоселенцев умерших в пути от туберкулеза, офицеры и команда парохода «Нижний Новгород» собрали около 150 руб.

Хотя бывали случаи, которые сами ссыльнопоселенцы называли не иначе как «балуют». Так, во время одного из рейсов «Ярославля» заключенный, ранее бывший зажиточным купцом, заявил судовому врачу, что к подобной пище не привык и скоро умрет с голода. Иногда представители татарской национальности отказывались от борща под предлогом наличия в нем свиного сала.

Время от полудня до двух часов отводилось на отдых судовой команды и конвоя. Самых каторжан никто никакими работами на судне не обременял. Затем в 2 часа дня по арестантским отделениям разносили кипяток для чая, а к 5 часам раздавали ужин из кашицы или суп из макарон. От 7 до 8 часов вечера иеромонах обходил все отделения и читал вечернюю молитву, служившую завершением «арестантского дня» [3].

Однако давайте вернемся к организации дня каторжников в период плавания. Каждый из выбранных при отплытии старост получал инструкции от старшего помощника капитана относительно его новых обязанностей и ответственности перед судовым начальством. Староста должен был следить за общим порядком и чистотой в помещении. Он заведовал расходом цистерн с пресной водой, докладывал часовому или старшему караула об ослушании, драках, кражах, запрещал курение в отделении везде, кроме клозета. Как уже упоминалось, староста выбирал себе подручных – десятников, обязанных помимо прочего заниматься дезинфекцией помещения.

Среди арестантов выделялся парашник. Он убирал отхожее место, а также и само место заключения после морской качки. Данную неприятную работу выполнял выбранный арестант за цену от 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 80 коп., уплачиваемую ему в складчину остальными каторжанами по частям в продолжение рейса. Получалось приблизительно от 1 до 2 коп. с арестанта за уборку сортира и помещения.

Очень интересная социальная роль в плавании отводилась грамотным арестантам по свидетельству судового врача «Ярославля» А.В. Щербака: «За день до прихода парохода «Ярославль» в Порт-Саид, т.е. 21 марта 1893 г., по всем арестантским отделениям можно было видеть немало пишущих, так как на следующий день являлась возможность первый раз послать о себе известие на родину. Письменные принадлежности, т.е. почтовая бумага, конверты, марки и т.д., имелись у арестантов в достаточном количестве, благодаря специально жертвующим на это деньгам, присылаемым из Петербурга аккуратно перед каждым рейсом на остров Сахалин. Некоторая часть из этого пожертвования расходовалась, кроме того, на покупку арестантами книжек

для чтения, преимущественно изданий для народных школ, дешевой библиотеки А. Суворина и др.

Арестанты неграмотные нанимали, обыкновенно, какого-нибудь четко пишущего, которому платили за написание послания табаком, чаем или сахаром или давали ему несколько копеек, смотря по средствам» [4].

На пароходе «Петербург» писать можно было только у иллюминаторов. Соответственно, там располагались арестанты грамотные или занимавшиеся портняжничеством, представлявшие собой привилегированные категории в период плавания на остров Сахалин. Плата за услуги грамотных всегда была известна – чай, сахар, табак, прочие продукты и дефицитные среди арестантов вещи.

По своему внутреннему содержанию письма были очень похожи во всех случаях. На первой остановке арестанты посылали поклонны родным и близким в сочетании с обещанием писать почаще и помогать в будущем деньгами. В портах Владивостока и Нагасаки описывались впечатления от длительного путешествия с упоминанием арабов, индийцев и японцев. Среди корреспонденции встречались письма с бурной фантазией: «...разыгралась страшная буря, корабль наш бросало, как щепку! Гибель была на волоске, но Провидение спасло нас». Попадались и покаянные признания: «отработалось, даст Бог, и буду опять человеком». «... не пил бы, и сраму такого не было, – а теперь помоги только Господи грехи замолить, а уж от сраму-то не уйти», «...что я невинен, говорит Вам Ваше сердце, а знают это – Бог и я» [5].

Нередко в письмах повествовалось о расковке каторжан на пароходе и упоминалось сносное питание с акцентом на белом хлебе, считавшемся тогда «господской едой». Затем следовало логичное описание богатства острова Сахалин. Интересно, что часто авторы писем пользовались расхожими шаблонами в своем эпистолярном творчестве, находясь еще на судне Добровольного флота, т.е. до прибытия непосредственно на место. Вот только несколько стандартных выдержек из арестантских «прелестных писем», имевших целью заманить на каторгу жен: «...семейному для семьи – земля и паек, и работать для начальства меньше, а все на себя», «...хлеб тут скорее заработаешь, чем в России», «а не приедешь – пойдешь с детьми по миру» [6].

Важным моментом, происходившим обычно в Красном море, считалась расковка заключенных. Она производилась на верхней палубе свободной частью машинной команды на носу или корме корабля. Для освобождения использовали молоты и железные брусья, называемые колосниками, вместо наковален. Сама процедура проводилась с небольшими партиями каторжан и представляла для них настоящий праздник. Данное событие заранее было известно и ожидаемо арестантами. Тем более, что оно сочеталось с окачиванием забортной водой или импровизированным купанием. Кстати, известен случай, когда старый арестант попросил не снимать с него кандалы, выражая таким способом охвачившее его раскаяние за содеянные преступления.

Не пренебрегало корабельное начальство и религиозными праздниками для заключенных. Так, 27 марта 1893 г. на пароходе «Кострома» отслужили короткие заутрени и пасхальные обеды. Певчими выступили несколько арестантов, заранее готовившихся к выступлению. На следующий день в честь праздника каторжанам выдали по полчарки водки

(русская чарка составляла 0,123 литра – Авт.), а в отделениях роздали куличичи.

Участок пути в тропиках становился настоящим испытанием для здоровья каторжан и прибавлял огромное количество работы медицинскому персоналу судна. За сохранение в живых поднадзорного контингента на судне Добровольного флота боролись: судовой врач, судовой фельдшер (совмещал обязанности провизора), два прикомандированных специально на один рейс фельдшера военно-морского ведомства (делили арестантские отделения поровну), санитар из военных матросов. Каждый из упомянутых выполнял целый ряд обязанностей. Гражданский фельдшер производил еще дезинфекцию помещений и ежедневный осмотр команды судна. Фельдшеры военно-морского ведомства должны были следить за больными в своих отделениях, ухаживать за находящимися в лазарете, доводить сведения о количестве заболевших до судового врача. Санитар из военных матросов убирал в лазарете, мыл за больными посуду, раздавал им пищу и участвовал в дезинфекции. Судовой врач осуществлял общее руководство и нес всю полноту ответственности за деятельность медицинских работников.

Слабым звеном в каждом рейсе были, как ни странно, фельдшеры военно-морского ведомства, они отличались неряшливым видом, пьянством и ленью. Считали большой удачей, если в плавании принимали участие фельдшерицы, обладавшие лучшей медицинской подготовкой, не говоря уже о личной гигиене и моральных качествах. Однако такое происходило только в случае, если на корабле находился ссыльнокаторжный женский контингент.

Вообще медики на пароходах Добровольного флота обеспечивали здоровье поднадзорного контингента в весьма сложных условиях. Несмотря на приличное питание и периодические прогулки, люди находились на нарах в стеснённых, абсолютно не вентилируемых помещениях трюмов и твиндеков (пространство внутри корпуса судна между двумя палубами или между палубой и платформой – Авт.).

Отсюда важное место, учитывая скученность каторжан в трюмах и погодные условия, занимала процедура дезинфекции. По воспоминаниям судового врача парохода «Нижний Новгород» Д.А. Трояно, ее проводили таким образом: «Для поддержания чистоты во время пути приняты были следующие меры: детей в хорошую погоду купали ежедневно в пресной воде. Взрослые ходили два раза в день под морской душ. Белье мылось в пресной воде. Трюмы ежедневно подметались и мылись швабрами, а палубы окатывались водой ежедневно. Трюмы два раза в неделю дезинфицировались, причем весь ручной багаж выносился наверх и проветривался. Клозеты особенно старательно дезинфицировались по два раза в день. Дезинфекция трюмов состояла в следующем: трюмы обтирались опилками, смоченными в сулеме или в 3%-ом серно-карболовом растворе, затем использовался раствор марганцево-кислого калия и пульверизация терпентинным маслом (скипидар живичный – Авт.). В том случае, когда применялась сулема, она нейтрализовалась раствором поваренной соли для уничтожения ядовитых свойств. Для клозетов шел 4%-ый раствор хлоровой извести или 3%-ый серно-карболовый раствор, а также марганцево-кислый калий. Палуба часто мылась песком» [7].

Устройство корабельного лазарета судов Добровольного флота представляет особый интерес. Не обошли для судов Добровольного флота конструкторы вниманием и устройство корабельного лазарета. На пароходе «Нижний Новгород» после перестройки в Англии светлый и просторный лазарет с хорошей системой вентиляции был рассчитан на 34 больных и содержал еще приемный покой и особое помещение для рожениц. Больным даже отвели специальное место для прогулок на морском воздухе, что естественно способствовало их выздоровлению. Наличие родильного отделения может показаться излишним, но, по свидетельству судового врача Д.А. Трояно, во время рейса 1897 г. несколько женщин, следующих к мужьям на каторгу, были беременны, а одна родила непосредственно на пароходе.

Особенно тяжело медикам было работать именно в тропиках. Во время следования в тропических водах Красного моря Индийского океана, при прохождении китайских морей температура спёртого, влажного и зловонного воздуха доходила до + 45°C. Достаточно утомительны были и стоянки в портах Коломбо, Сингапур, Порт-Саид, Перим, где происходили погрузки угля, вызывавшие у каторжан удушье от угольной пыли.

Уже неоднократно упоминавшийся судовой врач парохода «Нижний Новгород» Д.А. Трояно так рассказывал о пути по Красному морю: «Плавание Красным морем, помимо сильной жары, было спокойным, так же, как и путь до Коломбо. Ввиду хорошего поведения ссыльных им было дозволено во все продолжение пути проводить время на палубе и спать там же. Лишь в трех случаях, во время кратковременных стоянок у пристаней, их запирали в трюме, да и то с соблюдением такого порядка, что ссыльные по отделениям выходили освежаться на палубу. Во время стоянки в других портах они помещались на палубе под присмотром пароходной команды и морской полиции порта. Благодаря этим мерам за все время пути не было ни одного случая ни солнечного, ни теплового удара, и только в трех случаях были кратковременные обмороки» [8].

Другой участок пути на российском Дальнем Востоке тоже имел свои погодные сложности. Например, когда пароход «Ярославль» 26 апреля 1893 г. пришел во Владивосток, где сдал 150 ссыльнокаторжных на нужды для строительства Уссурийской железной дороги, то температура была уже + 6°C. Получается, что если транспорт приходил на остров Сахалин в осенние или зимние месяцы, то каторжане мерзли от невыносимой стужи.

Если говорить о погодных условиях, то нужно упомянуть самую крупную катастрофу, произошедшую при перевозке ссыльнокаторжных. Речь идет об упоминавшемся выше затонувшем в 1887 г. у берегов Сахалина в районе мыса Крильон пароходе «Кострома». На состоявшемся после аварии суде было вынесено решение о невиновности капитана П.Н. Качалова и его офицеров. В материалах дела о крушении парохода есть правильные гидрографические съемки берега, произведенные сначала офицерами «Костромы» непосредственно после аварии, а затем через некоторое время военными моряками клипера «Наездник», которые и стали основой для оправдательного приговора.

Более того, экипаж корабля во главе с хладнокровным и распорядительным капитаном спас 235 каторжан, и они, выполняя данное старостой слово, не разбежались на берегу, хотя их охраняли

только лейтенант П.К. Панютин и два конвойных матроса, вооруженных револьверами. Естественно, ссыльнокаторжных при спасении пришлось раскопать, а тайга находилась совсем рядом. На вторые сутки из порта Корсаковского подоспел пароход Добровольного флота «Владивосток», доставивший каторжан и экипаж «Костромы» в Александровский пост на острове Сахалин.

Собственно в происшедшем с пароходом «Кострома» не было ничего удивительного. Частые штормы, туманы, буруны в устьях рек, плохо изученные фарватеры прибрежных районов Дальнего Востока служили причиной гибели как гражданских судов, так и военных кораблей. Если добавить к этому несовершенные морские карты берегов, то становится удивительным всего лишь один случай крушения корабля за долгую каторжную эпопею Добровольного флота.

Кстати, арестанты парохода «Ярославль», оставленные во Владивостоке, были осуждены на короткие сроки от 4 до 6 лет, в то время как закоренелых преступников ждал остров Сахалин. При этом все остальные заключенные страстно желали попасть в ряды строителей Уссурийской железной дороги, даже находящиеся в лазарете больные заявляли о моментальном выздоровлении. Причина данных желаний среди арестантов была традиционной: никому не хотелось попадать на сахалинскую каторгу.

Итоги рейса парохода «Ярославль» можно назвать успешными. 4 мая 1893 г. судно прибыло в Корсаковский пост, где сдало местным тюремным властям 200 ссыльнокаторжных, из которых несколько человек заболели в пути на остров Сахалин. Всех арестантов перевез тюремный смотритель на 3 баржах. Причем каторжники сняли шапки, крестились, кланялись и на словах благодарили экипаж «Ярославля» за завершение плавания. Начальник медицинской части Корсаковского поста господин Поддубский сразу дезинфицировал вещи прибывшей партии и выдал арестантам чистое белье. Между прочим, ко всем судам Добровольного флота, приходившим с каторжанами, тоже применялся особый тюремный режим. Достаточно привести выдержку из приказа военного губернатора острова Сахалин от 25 августа 1898 г.: «...Во избежание тайной продажи спиртных напитков и хищнического винокурения, — предлагаю чинам окружных администраций иметь неослабный надзор за судами, посещающими сахалинские рейды, чтобы не дать возможности провоза спирта с материка» [9].

К приходу судов Добровольного флота сахалинское начальство готовилось заранее. В мемуарах смотрителя Рыковской тюрьмы Ф. Ливина содержится фрагмент, рассказывающий о строительстве специальной морской пристани: «12 января 1889 г. инженер-архитектор острова, по поручению начальника острова, составил чертеж и смету на постройку около Морской пристани 3 головных ряжей» — деревянных срубов, погружаемых в грунт и заполняемых обыкновенно сухой, вязкой, жирной глиной или булыжником (в основном применяется к постройкам гидротехническим для устройства основания плотин, молов, набережных, иногда и мостовых опор и прочего — Авт.). Два ряжа имели длину 10 сажень, ширину — 6 и глубину — 4 сажени, третий имел размеры 7х6х4 сажени соответственно. Эти сооружения были необходимы для защиты от ветров и шторма тюремных паровых катеров. Смотритель также донес, что «текущей зимой постройка

названных ряжей немислима, так как нет в готовности требуемого количества материалов, а именно: бревен разных 6700 шт., камня 760 куб. сажень, болтов 560 и костылей 660 штук.

...В феврале срубы ряжей были готовы и благополучно опущены на дно моря, так что из спешной работы осталась только догрузка их камнем, остальная же работа (палубная настилка и постройка перил) была уже не столь спешна, так как могла производиться и по открытии навигации, в виду чего, увеличив людей для нагрузки ряжей камнем, я больше число плотников поставил на исправление старых ряжей пристани, из которых 4 ряжа были до того размыты, что грозили обрушиться.

В первых числах апреля пристань была совершенно готова» [10].

Если же вернуться к режиму пребывания судов Добровольного флота в портах каторжного острова, то, по словам Ф. Ливина: «Приказом начальника острова 17 апреля 1889 г. я был назначен распорядителем морской пристани, как выражено в приказе, «...для прекращения беспорядков, постоянно совершающихся во время стоянки на Александровском рейде коммерческих и Добровольного флота судов» [11].

В разгар колонизации на остров Сахалин заходило внушительное количество судов. Например, в 1896 г. прибыло 3 русских военных парохода, 11 военных пароходов иностранных, 41 русский коммерческий пароход, 5 коммерческих пароходов иностранных. Они завезли 2905 арестантов при 143 конвоирах и 1659 гражданских пассажиров. Затем в 1897 г. для целого ряда частных лиц суда доставили коммерческие грузы. Среди чиновников и лиц служащих: «гг. Вологдин, Данилов, П.С. Николаев, Александров, Еллинская, Стецевич, врач Ландау, священник Винокуров, фельдшер Гуменюк, врач Григорьев, врач Погаеский, врач Поддубский, Черноусова, Пономарев, Березовский, Тирбах, правитель канцелярии, священник Кукольщиков, Фотенгауер, Борзенков, Плоский, Муратов» [12].

Однако продолжим про рейс парохода «Ярославль». 9 мая 1893 г. он сдал в Александровском посту 451 ссыльнокаторжного. За время следования из Одессы на остров Сахалин умер только один заключенный татарин, что было несомненным успехом медицинских работников парохода Добровольного флота.

Обычно плавание по южным морям к берегам Дальнего Востока длилось, как правило, около 2 месяцев, было изнурительным. До Сахалина доходили не все, смертность составляла в среднем 3–5 человек за рейс. Между прочим, ссылка на Сахалин для азиатов европейской части России часто означала смерть. По статистике к 1887 г. 40% жителей Дальнего Востока составляли выходцы из Украины, за ними следовали жители средневожских, нижневожских, центрально-черноземных губерний, среди которых были татары, поляки, евреи, грузины, прибалтийцы и другие национальности, а вот представителей Средней Азии практически не было.

Хотя средняя статистика о смертности во время рейсов на маршруте Одесса — Сахалин весьма спорна. Например, упоминавшийся рейс парохода «Нижний Новгород» в 1893 г. закончился со следующим результатом: 12 смертных случаев, из которых 2 взрослых умерли от туберкулеза, 5 детей — от осложнений после кори, 2 ребенка — от воспали-

ния желудочно-кишечного тракта, 2 ребенка – от сухотки (атрофия спинного мозга – Авт.) и 1 ребенок – от кровавого поноса. Причем старшему из детей исполнилось 4 года.

Уже упоминавшийся смотритель Рыковской тюрьмы Ф. Ливин признавал, что физическое состояние каторжан после длительного плавания на судах Добровольного флота оставляло желать лучшего: «Люди, просидев в тюрьмах Европейской России не менее 2–3 лет в полном бездействии и затем около 1/2 месяца – на морском судне, прибыли на остров всегда с ослабленными мускулами и даже с некоторыми задатками болезней, а потому, по наблюдениям моим, в первые месяцы прибытия на остров являлись неспособными к тяжелым работам, вследствие чего в управляющихся мною тюрьмах для сбережения здоровья людей вновь прибывшие каторжане приспособлялись к тяжелым работам постепенно в течение 4–5 месяцев» [13].

Отдельно надо сказать о возвращении судов Добровольного флота в одесский порт. Так, обратный рейс в Одессу пароход «Ярославль» осуществлял с женщинами и детьми умерших на Сахалине каторжан, несколькими крестьянами-поселенцами, имевшими разрешение покинуть каторжный остров, и грузом чая, взятым в китайском порту Ханькау.

Случалось, что суда Добровольного флота доставляли на материк отбывших срок ссыльнопоселенцев. Например, в 1898 г. ими были возвращены с сахалинской каторги в европейскую часть России 306 ссыльнопоселенцев следующих специальностей:

«пильщиков	56
плотников	57
столяров	12
слесарей	11
маляров	3
кузнецов	5
печников	17
сапожников	24
каменщиков	9
булочников	3
переплетчиков	3
бондарей	1
кровельщиков	7
портных	22
котельщиков	2
кожевников	4
колесников	3
экипажников	1
шорников	5

токарей	2
поваров	2
кирпичников	3
рыболовов	1
коновалов	1
медников	2
садовников	2
кондитеров	2» [14].

Перевозили пароходы Добровольного флота и ссыльнопоселенцев, отпущенных временно на материк для денежного заработка. Для последних 28 октября 1898 г. военный губернатор острова Сахалин ввел целый ряд правил: «предлагаю начальникам округов в деле отпуска на заработки ссыльнопоселенцев острова принять к руководству и точно-му неуклонному исполнению нижеследующее:

1) представлять мне ходатайства о разрешении отпуска ссыльнопоселенцам каждый раз под личной своей ответственностью в благонадежности представляемых;

2) обязательно при представлении помещать сведения о том, какое каждый из представляемых ссыльных знает ремесло, причем эти же сведения, по получении разрешения на выезд, должны быть помещены и в отпускном билете;

3) на оборотной стороне отпускного билета каждого увольняемого помещать краткую выборку важнейших сведений из статейного его списка;

4) в выдаваемых на выезд с острова билетах точно обозначать место, в которое увольняется данный поселенец, дабы все увольняемые могли быть на учете;

5) возвращенным с материка Сибири за преступления, проступки и вообще за дурное поведение отпуск на материк вновь ни в каком случае разрешен быть не может» [15].

Получается, что именно суда Добровольного флота обеспечивали успешное функционирование сахалинской каторги. Морякам гражданского флота, по сути, удавались беспреимные рейсы на остров Сахалин с минимальными потерями среди каторжан и ссыльнопоселенцев. Капитаны Добровольного флота завозили преступников на остров и возвращали небольшое количество исправившихся назад на материк. Надо признать, что для второй половины XIX – начала XX вв. доставка преступников морем была блестяще организована. Конвоирование, повседневный быт на корабле, питание, медицинское обслуживание позволяли обеспечить передвижение основного контингента каторжан к месту отбытия наказания.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Табель довольствия судовых команд // Тюремный вестник – 1893. – № 8. – С. 304.
2. Трояно, Д.А. Медико-санитарный отчет о плавании парохода Добровольного Флота «Нижний Новгород» с ссыльнокаторжными и добровольно следовавшими, из г. Одессы в г. Владивосток, с 10 сентября по 29 октября 1897 г. [Текст] / Д.А. Трояно // Тюремный вестник. – 1898. – № 4. – С. 180.
3. Щербак, А.В. Перевозка ссыльнокаторжных на остров Сахалин морем [Текст] / А.В. Щербак // Тюремный вестник – 1893. – № 8. – С. 305.
4. Российский архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 510. Л. 97.
5. Щербак, А.В. Перевозка ссыльнокаторжных на остров Сахалин морем [Текст] / А.В. Щербак // Тюремный вестник – 1893. – № 8. – С. 308.
6. Российский архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 518. Л. 215.
7. Трояно, Д.А. Медико-санитарный отчет о плавании парохода Добровольного Флота «Нижний Новгород» с ссыльнокаторжными и добровольно следовавшими, из г. Одессы в г. Владивосток, с 10 сентября по 29 октября 1897 г. [Текст] / Д.А. Трояно // Тюремный вестник. – 1898. – № 4. – С. 179.
8. Российский архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 527. Л. 118.
9. Сахалинские известия // Тюремный вестник. – 1898. – № 11. – С. 584.
10. Ливин, Ф. Записки сахалинского чиновника [Текст] / Ф. Ливин // Тюремный вестник. – 1901. – № 10. – С. 482.
11. Сахалинский календарь: ведомость о количестве судов, посещавших рейды острова Сахалин с указанием движения пассажиров, привоза и вывоза грузов. – Сахалин, 1898. – С. 147.

12. Щербак, А.В. Перевозка ссыльнокаторжных на остров Сахалин морем [Текст] / А.В. Щербак // Тюремный вестник. – 1893. – № 8. – С. 309.
13. Остров Сахалин. Из отчета Начальника Главного тюремного управления А.П. Соломона // Тюремный вестник. – 1906. – № 6. – С. 21.
14. Сахалинские известия // Тюремный вестник. – 1898. – № 11. – С. 585.
15. Российский архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 1365. Оп. 1. Д. 30. Л. 124.