

## ПОЛОЖЕНИЕ ЗАКЛЮЧЁННЫХ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ «ЛАГЕРЯХ ДОВЕРИЯ» ШТАТА ВАШИНГТОН: СНАБЖЕНИЕ, САНИТАРНЫЕ УСЛОВИЯ, ДОСУГ И РАСПОРЯДОК ДНЯ (1913–1917 гг.).

*Исследование выполнено при поддержке Программы повышения международной конкурентоспособности Томского государственного университета на 2013–2020 гг.*

Статья посвящена малоизученной в историографии проблеме – положению заключённых в тюремных дорожно-строительных «лагерях доверия» штата Вашингтон. В статье рассматриваются система снабжения лагерей, санитарные условия и медицинский уход за арестантами, а также распорядок дня заключённых и их досуг. Автор полагает, что по сравнению с «охранной системой» нововведённая «система доверия» являлась более прогрессивной дисциплинарной практикой, которая улучшила положение заключённых в тюремных дорожно-строительных лагерях.

**Ключевые слова:** США; штат Вашингтон; пенитенциарная система; тюрьмы; лагеря доверия; заключённые.

Начало XX в. характеризовалось в штате Вашингтон бурным развитием всех секторов экономики и усиленной урбанизацией. С 1890 по 1906 г. экспорт товаров из штата увеличился в 15 раз [1. Р. 386], развитие приоритетного промышленного сектора – деревообрабатывающей промышленности – в 4 раза [2. Р. 119], добыча полезных ископаемых – почти в 3 раза [2. Р. 153], развитие сельского хозяйства увеличилось в 3 раза [1. Р. 148–151; 2. Р. 101]. В 1909 г. город Сиэтл занял 47-ю позицию по объёму произведённой продукции среди 50 крупнейших промышленных центров США [3. Plate № 411].

Стремительное экономическое развитие штата резко контрастировало с медленным развитием его дорожной системы. Дороги в штате Вашингтон в начале XX в. представляли собой широкую сеть полуофициальных коммуникаций, в большинстве случаев даже явно не обозначенных. Из 32 тыс. дорожных миль [1. Р. 259], имевшихся в штате в 1904 г., подавляющее большинство являлось проросшими дикой растительностью тропами, на некоторых участках не более 1,5 м шириной. Помимо этого, они носили сезонный характер [4. State roads in Washington], проезд по таким дорогам был затруднён весной и осенью, а зимой попросту невозможен [5. 1910. June, 20]. Не развитая дорожная система замедляла экономическое развитие штата, являлась барьером к интеграции Вашингтона в национальный американский рынок, а также к созданию единой инфраструктурной базы штата, восточные и западные округа которого разделяли труднопроходимый перевал Каскадных гор и наличие большого фонда девственных диких лесов.

В то же время индустриализация производства, изменение общественных отношений, сопряжённое с усиливающейся урбанизацией, формировали специфическое настроение широких слоёв населения, которое лучше всего прослеживается сквозь призму тезиса, выдвинутого известным американским историком Робертом Вибом, получившего в его трудах название «поиск порядка» [6], – стремление американской общественности к созданию стабильности в невиданных до того условиях индустриального хаоса. Представленный «поиск» формировал своеобразный общественный запрос, применительно к данной работе –

создание хорошей дорожной системы в штате, которая, в свою очередь, могла гарантироваться только государственным аппаратом штата, а не муниципальной инициативой. Строительство нового «технологического» дорожного полотна, подходящего для автотранспорта, которое могло бы выдержать натиск природных сил, требовало введения новых, инновационных методов в программы строительства и обслуживания дорожной сети. Соответственно, новый общественный запрос требовал привлечения крупных финансовых ассигнований, централизации органов управления, формирования многочисленной эффективной рабочей силы, а также решительных кооперативных действий между государственными и окружными властями.

Отсюда следует, что борьба за хорошую дорожную систему штата являлась главным образом конкуренцией двух течений в американской политической повседневности времён Прогрессивной эпохи – сильной и слабой государственной (федеральной) власти.

Указанная борьба обострилась в штате Вашингтон на заседании Легислатуры в 1903 г., когда палатами был принят законопроект о создании государственного дорожного департамента, однако губернатор наложил на закон вето. На очередной сессии законодательного органа 1905 г. вето губернатора было преодолено и закон вступил в силу. Постановлением Легислатуры был создан государственный дорожный департамент, во главе которого поставлен дорожный комиссар, назначившийся губернатором на 4 года [7. Ch. 174. Р. 355]. Вместе с этим был учреждён государственный дорожный совет, в который входили ревизор штата, казначей и дорожный комиссар [7. Ch. 7, § 2. Р. 18]. Новые органы сосредоточили всю полноту власти по решению вопросов, связанных с государственным дорожным строительством, они утверждали карты строительных работ, оформляли бюджет проектов, нанимали персонал и т.д. Таким образом, с 1905 г. дорожное строительство в штате фактически становится централизованным процессом и прерогативой государственной политики.

Вследствие узости рынка трудовых услуг в штате Вашингтон, а также высокой стоимости дорожно-строительного труда актуальным являлся вопрос о

формировании постоянной государственной рабочей силы, посредством которой должна была проводиться дорожная политика штата. Такой силой явились заключённые государственных тюремных учреждений – пенитенциария «Уолла-Уолла» и реформатории «Монро», которых было решено использовать на дорожном строительстве в 1907 г. [8. Ch. 93. P. 173; Ch. 167, § 9. P. 388]. Впервые в истории штата Вашингтон заключённые, отбывающие наказание в государственных учреждениях, получили возможность находиться и работать вне тюремных стен. Организация их содержания, досуга и труда в период с 1907 по 1911 г. основывалась на консервативных, полицейских механизмах, характерными особенностями которых являлись использование охраны при надзоре за осуждёнными, содержание последних в специализированных лагерях, обнесённых по периметру частоколом и надзорными вышками, а также использование репрессивных форм воздействия (физические наказания, содержание в одиночном изоляторе, моральное давление и т.д.) на заключённых для соблюдения дисциплины и для их трудовой мобилизации. Указанный период в организации труда заключённых на строительстве дорог в штате Вашингтон автор статьи обозначил как этап «охранной системы», и, соответственно, места их содержания получили название «охранных лагерей».

В 1913 г. в пенитенциарной политике штата произошёл серьёзный поворот от консервативного исправительно-трудового метода к новому – «системе доверия» [9]. «Система доверия» (*honor system*) – это исправительно-трудовая модель, введённая в пенитенциарную практику ряда штатов США в начале XX в., подразумевавшая использование труда заключённых за пределами тюремных учреждений без охраны, при отсутствии явных ограничений в свободе их передвижения. Главным сдерживающим фактором от побегов и нарушений дисциплины являлось данное осуждёнными «честное слово» – документальное соглашение, заключённое между арестантами, начальником тюрьмы и представителем администрации штата. Иными словами, «система доверия» являлась дисциплинарным методом, ориентированным на морально-нравственные качества заключённых [9].

Развитие нового дисциплинарного метода, используемого для организации работы заключённых вне стен тюремных учреждений, уходит своими корнями в пенитенциарную практику работы американских тюрем, выработанную после Гражданской войны и базирующуюся на положениях так называемой «Декларации принципов», принятой на Национальном тюремном конгрессе в Цинциннати в 1870 г. Принятая декларация полностью изменяла подходы к работе с заключёнными. Отныне главной целью пенитенциарной системы провозглашалось не «мстительное наказание», но исправление заключённых, лечение их от болезни, называемой «преступление» [10. P. 31–32]. Каждый арестант, таким образом, должен был пройти через процесс «нравственного возрождения» посредством специально выработанной системы индивидуального поощрения и наказания [10. P. 31–32].

Благодаря этому принципу в американских пенитенциариях вводилась классификация заключённых, которая подразделяла их сообразно поведению, индивидуальным нормам трудовой выработки и стремлению к реабилитации. Наиболее благонадёжным (*honor men*) полагались облегчённая форма содержания и ускоренное получение условно-досрочного освобождения [11. P. 107]. Несмотря на характерные отличия лагерной и тюремной форм содержания и работы заключённых, внедрение «системы доверия» в организацию труда осуждённых следует рассматривать в качестве одного из достижений либеральной реформы пенитенциарной системы США, начатой ещё в период Реконструкции.

Нововведённый метод серьёзно отличался от предыдущего – «охранной системы». Во-первых, он основывался на заключении обоюдновыгодного трудового соглашения между представителями исполнительной власти штата и арестантами, которое подразумевало оплату труда арестантов в размере 50 центов за рабочий день. Во-вторых, «система доверия» предоставляла альтернативную форму дисциплинарного лагерного ограничения – *коллективный самоконтроль*, по которому надзор за поведением заключённых, наказание нарушителей и трудовая мобилизация входили в ответственность самих осуждённых и основывались на «честном слове» – документальном заверении арестанта в соблюдении хорошего поведения вне тюремных стен. В-третьих, «система доверия» подразумевала более серьёзную форму отбора заключённых, основанную не просто на факте количества судимостей арестанта или его положении в тюремном учреждении, но на специальном комиссионном интервью. И наконец, «система доверия» предлагала иную организацию дорожных лагерей и структуру лагерной жизни: без охраны, частокола, но с наличием совершенно новых возможностей досуговой деятельности. Таким образом, «система доверия» была направлена на изменение корпоративных лагерных отношений между заключёнными, а также между ними и административным аппаратом лагеря и штата посредством гуманизации условий их содержания.

Цель данной статьи – выявление условий содержания заключённых в «лагерях доверия» посредством анализа таких элементов дорожно-строительных лагерей, как снабжение, медицинский уход за осуждёнными, а также возможности досуговой деятельности арестантов и их распорядок дня.

### Снабжение

Снабжение лагерей вещами, медицинскими препаратами, провиантом, строительными инструментами и материалами входило в компетенцию дорожного департамента штата Вашингтон. Для осуществления торговых операций департамент заключал контракты с различными промышленными предприятиями, продуктовыми компаниями и фирмами или их посредниками [12. June, 15]. Техническое состояние «лагерей доверия» было удовлетворительным. Заключённые были хорошо одеты, обуты и накормлены [13. October, 21. P. 1–7].

При поступлении в лагерь каждому осуждённому выдавались одно стёганое и два шерстяных одеяла, два хлопковых покрывала, подушка и матрас [14. March, 30], а также вещи личной гигиены и одежда (1 костюм, 1 комплект нижнего белья, 1 шапка, 1 пара обуви, 2 носовых платка, 1 пара носков, 1 сорочка и галстук) [15. Memorandum to William Roy]. Дождливая погода была причиной постоянных проблем. Для того чтобы арестанты могли работать в плохих погодных условиях, в лагерь поставлялись специальные уплотнённые куртки «Макино»<sup>1</sup>, шерстяные рубахи, специальные гетры и дополнительная тяжёлая обувь [16. August, 14]. Вся одежда становилась собственностью заключённых на время их пребывания в лагерях [12. May, 28. P. 2]. Коменданты вели учёт выданных вещей, а каждый арестант нес ответственность за выданные ему постельные принадлежности и одежду и был обязан вернуть их после своего освобождения [Ibid.].

Снабжение лагеря провиантом было регулярным. Для заключённых было организовано трёхразовое питание свежей разнообразной пищей [13. October, 28]. В целом, поставки продуктов были объёмными и разнообразными, к примеру в лагерь № 1 «Худпсорт» на месяц поставлялось 900 кг картофеля и 550 кг говядины. Вариация продуктов была разнообразной: различные виды овощей и фруктов, мясо птицы, рыбы и домашнего скота, приправы, крупы, а также чай и кофе [13. September].

В сравнении с каменоломнями, на которых также трудились осуждённые, и с предшествующими «охранными лагерями», контингент «лагерей доверия» кормили лучше [17. September, 9]. Средняя стоимость затрат на продовольствие в каменоломнях составляла 25 центов на человека в день [Ibid.], в «охранных лагерях» – 35 центов [18. June, 27], тогда как в «лагерях доверия» она варьировалась<sup>2</sup> от 48 до 55,5 центов [19. December, 12]. Однако высокие затраты стали предметом пристального внимания, а после проведённой проверки в лагерях зимой 1914 г. государственным дорожным департаментом было принято решение уменьшить стоимость поставляемой продукции [19. December, 1]. Для исполнения обозначенной задачи комендант лагерей № 3 и № 4 «Стивенсон»<sup>3</sup> Пэкер запретил кормить неработающих арестантов. Отныне те, кто не работал в лагере, не ели: «Я приказал, чтобы неработающих людей не кормили вообще. Предыдущие оценки затрат на питание. – С. III.) таких людей в размере 300 порций в месяц (5 тыс. долларов. – С. III.), на мой взгляд, являются заниженными» [19. December, 3]. В дополнение к этой мере в лагерях был установлен лимит на выдачу некоторых продуктов питания [19. December, 5]. Ещё одной продуктовой проблемой в «лагерях доверия» была кража провианта. Повара-заключённые ежедневно сохраняли себе небольшое количество еды и в конце недели, накопив её достаточное количество, продавали туристам или местным жителям [19. December, 11]. В связи с этим коменданты поручили лагерным секретарям вести ежедневный учёт продукции в столовых [19. December, 5]. В результате таких мероприятий уда-

лось зафиксировать стоимость затрат на продукты питания в районе 48–51 центов на человека в день [19. December, 19]. Несмотря на проведение необходимых сокращений, характерным для всех лагерей оставалось особенное празднование Нового Года и Дня Благодарения. К этим праздникам коменданты делали заказы на поставку дополнительных продуктов, которые включали в себя индейку и клюквенный соус [12. November, 16; 13. November, 6; 19. December, 26], а начальник дорожного департамента отправлял коменданту и всем работникам коробки сигар [19. December, 22].

Проблемы с поставками продуктов в лагерь возникали редко и касались объёмов, времени и качества поставляемой продукции. Иногда заказы могли задержать или не поставить совсем [12. August, 23; 20. June], в редких случаях продукты поставлялись некачественными и непригодными в пищу [12. August, 24; 20. May, 15], о чём сразу докладывалось в государственный дорожный департамент.

### Санитарные условия, медицинское обслуживание

Не менее важным для дорожного департамента являлось поддержание хороших санитарных условий в лагерях. Арестантам приходилось работать в не самых благоприятных погодных условиях, из-за чего многие из них часто болели. Поэтому было крайне необходимо организовать качественный и своевременный уход за больными.

Санитарные условия и медицинский уход за больными в «лагерях доверия» были организованы лучше, чем в «охранных». В отличие от последних, в каждом «лагере доверия» имелся отдельный барак или, чаще всего, палатка, которая использовалась для изоляции заболевших заключённых, а в лагерях № 3 и № 4 «Стивенсон» на контингент из 80 человек был организован целый полевой госпиталь [16. August, 21; 21.]. Помимо этого, коменданты лагерей старались привлечь в лагерь докторов и использовать заключённых в качестве санитаров. С врачами из ближайших населённых пунктов заключались специальные контракты по осмотру работников лагеря и уходу за больными. Затраты штата в таком случае составляли от 50 центов до 1 доллара за осмотр и уход за каждым работником [12. July, 19]. При возникающей необходимости транспортировать пациента в больницу штат нес дополнительные расходы. К примеру, по контракту с врачом Смитом уход за больными в больнице городка Уотервилль стоил 15 долларов за койко-место в неделю [12. July, 19].

Проблема с заболеваемостью в лагерях стояла особо остро, некоторые заключённые болели довольно долго и сильно, кто-то болел постоянно, другие периодически, но на протяжении всего нахождения в лагере. Возможными причинами таких заболеваний являлись погодные условия, дождливые зимние месяцы с резкими заморозками и жаркая, знойная погода летом [16. August, 14], невнимательность заключённых при проведении работ, несоблюдение ими техники безопасности, хронические заболевания.

Заболевания, наравне с отрицательными погодными условиями, являлись причиной потери рабочего времени. К примеру, за 6 месяцев работы в лагерях № 1 «Худспорт» и № 2 «Калама» минимальное зафиксированное число случаев заболеваний составило 164, вследствие чего было потеряно 386 рабочих дней заключённых [13]. Получается, что среднее еженедельное количество потерянного времени заключённых в каждом «лагере доверия» могло составлять около 8 дней. Отсюда следует, что в каждом лагере еженедельно 3–4 заключённых были нетрудоспособны. Опираясь на эти данные, можно сделать вывод, что медицинский уход и профилактика заболеваний в «лагерях доверия» были значительно лучше, чем в «охранных», поскольку в последних подсчитанное среднее еженедельное количество потерянных дней составляло 23, соответственно число нетрудоспособных осуждённых в каждом лагере могло варьировать от 7 до 10 человек и более [22. October 17, 1910 – March 18, 1911].

Самыми распространёнными заболеваниями в «лагерях доверия» являлись простуда, головная боль, заболевания желудочно-кишечного тракта, а также ревматизм. Однако были зафиксированы и достаточно серьёзные заболевания и повреждения, такие как ампутация кисти руки, заболевание туберкулёзом и несколько переломов [12. August, 7; 13. November, 1,5, December 24; 16. August, 14; 23. March, 6; 24. January, 1].

При получении травм на производстве заключённые не имели права на выплату компенсаций [13. November, 14]. Помимо этого, губернатор отказывался освобождать заключённых раньше установленного срока [19. July]. Однако, несмотря на эти факты, штат уделял повышенное внимание здоровью своих работников. «Пожалуйста, используйте лучшие средства для обеспечения компетентного медицинского ухода для этих (заболевших. – С.Ш.) людей, и даже если у вас возникнет малейшее сомнение, что в любом из случаев могут развиваться серьёзные последствия – не смущайтесь нести расходы для предоставления вашим людям настолько лучшего лечения, насколько это возможно» – значилось в распоряжении дорожного комиссара Роя коменданту лагеря № 1 Фрэнку Рэндольфу [13. October, 30]. Именно такой подход позволял избежать летальных исходов.

Ошибочно полагать, что дорожный департамент проявлял заботу об арестантах безвозмездно. Здорового и хорошо накормленного заключённого можно было дольше эксплуатировать. В сложившихся благоприятных санитарных условиях «лагеря доверия» продолжали терять в среднем около 10% рабочего времени вследствие заболеваний и погодных условий. За время работы лагерь № 1 «Худспорт» потерял 13,2% (26,5<sup>4</sup>; 880<sup>5</sup>), а лагерь № 2 «Калама» – 9% (соответственно 12,5 и 519) рабочих дней [25. December, 29].

Для своевременного оповещения департамента и запроса необходимых на лечение заключённых средств комендант лагеря отправлял специальные «Отчёты о здоровье». Он был обязан ознакомиться с больничными листами и осмотреть больного самостоятельно, чтобы убедиться, что болезнь не является

симуляцией [12. May, 28. P. 2]. По утверждению вольнонаёмного персонала лагерей, симуляция заболеваний была распространённым явлением [19. December, 5]. Начальник дорожного департамента напоминал комендантам, чтобы они уделяли повышенное внимание каждому из заключённых для выявления симулянтов [23. April, 1]. Коменданты старались пресекать случаи симуляции разными способами – выговорами, уменьшением ежедневного пайка или возвращением заключённого в тюремное учреждение [23. January, 13]. Со временем работа по выявлению симулянтов легла на плечи лагерных врачей [19. December, 5]. Не имея конкретных данных, достаточно трудно установить, сколько рабочих дней «лагеря доверия» потеряли в результате симуляции заболеваний. Однако сам факт наличия такой практики уклонения от работ свидетельствует о том, что оплата труда была не главным фактором, привлекавшим заключённых в «лагеря доверия».

### Досуг и распорядок дня

Распорядок дня во всех «лагерях доверия» строго соблюдался. Заключённые вставали в 6 утра, завтракали в 6:45, в 7:30 начинали работать, с 12:00 до 13:00 прерывались на обед, затем продолжали работать до ужина, который наступал в 16:30, после чего отдыхали и занимались своими делами, а с 21:00 ложились спать [13. October, 21, November, 13; 23. February, 4]. Работали арестанты 6 дней в неделю, кроме воскресенья. Выходные также предоставлялись заключённым в праздничные дни [12. November, 16].

«Лагеря доверия» предоставляли значительно больше досуговых возможностей, чем «охранные», где арестанты вели монотонную, однообразную, скучную жизнь. В «лагерях доверия» осуждённые могли читать книги [23. January, 29], играли в разные игры, в том числе в бейсбол с местными городскими командами [16. August, 23]. Распространённым занятием среди заключённых являлась охота на диких животных. К примеру, арестанты лагеря № 1 «Худспорт» охотились на пуму [14. January, 7, 17]. Известно также, что в лагерях № 3 и № 4 «Стивенсон» коменданты позволяли осуждённым иметь собственные лодки и строить ялики – небольшие плоскодонные суда, с помощью которых они ловили рыбу [16. August, 23]. Стоит заметить, однако, что привилегии были характерны не для всей системы. Очень многое в этом отношении зависело от комендантов и их умения налаживать контакт с заключёнными.

Неоднозначной была ситуация и с предоставлением осуждённым возможности покидать лагерь, посещая ближайшие населённые пункты, поскольку они, в понимании административного аппарата, были сосредоточением «соблазна и искушения». Арестанты очень любили ходить на танцы [12. August, 10 p. 2] и посещать местные рынки с целью приобрести товары и еду. Однако в каждой из небольших деревень находилось «сомнительное место, где помимо доступных женщин, можно было приобрести алкогольные напитки» [23. March, 15]. Возможность беспрепят-

ственно покидать лагерь не раз становилась главной причиной побегов и нарушения дисциплины. Некоторые заключённые уходили на расстояние до 12 км от лагеря [13. October, 21], а после своих «рейдов» в деревни возвращались пьяными и проносили алкоголь [12. November, 16], а также, по всей видимости, кокаин [12. August, 10. P. 2]. В дополнение следует отметить, что жители местных поселений, вблизи которых размещались «лагеря доверия», стали отмечать резкое увеличение количества мелких преступлений [23. July, 29]. Поэтому, если в лагере № 1 арестанты даже не спрашивали разрешения у коменданта на посещение деревни Худспорт, а лишь иногда могли уведомить его о цели своей отлучки и необходимом времени, то комендант лагеря № 2 урезал привилегию посещения города Калáмы до одного раза в неделю по воскресеньям [23. February, 23], а в лагере № 5 заключённым запрещалось ходить в городок Уотервилль в течение нескольких месяцев [12. November, 16]. Впрочем, несмотря на запреты, некоторым осуждённым всё же удавалось навещать деревни по ночам [23. January, 13].

Увеселительные заведения являлись далеко не единственными посещаемыми местами. По воскресеньям многие работники ходили в церковь [23. February, 4], а также посещали реабилитационные встречи [23. February, 23], после которых местные фермеры приглашали арестантов к себе домой на воскресный обед [13. October, 21]. Формат данного досуга помогал социализации заключённых, поиску новых знакомств, а также положительно влиял на имидж «системы доверия». Помимо этого, населённые пункты играли важную роль в формировании личных накоплений заключённых. На местных рынках и проводимых ярмарках арестанты продавали шкуры и мясо животных [14. January, 7], выловленную рыбу [16. August, 23], украденные из столовой продукты питания, дешёвые украшения [12. September, 13] и предметы кустарного производства. Реализация таких товаров играла важную роль в увеличении личного бюджета осуждённых. К примеру, шкура пумы стоила на тот момент 20 долларов [14. January, 7], а от продажи изготовленных украшений могли выручить 30 долларов и более [12. August, 7; 23. July, 24]. В дополнение к этому некоторые осуждённые получали деньги от своих родных в почтовых отделениях [23. February, 4]. Наличие денежных средств у арестантов привлекало в «лагеря доверия» местных жителей, которые с ними торговали [13. September]. Особым спросом среди арестантов пользовались такие товары, как табак, почтовая бумага, туалетные принадлежности, медицинские товары, еда, книги и газеты, украшения и выходная одежда [23. February, 4, 12]. Стоит заметить, что посещение лагерей местными жителями, также как и родственниками заключённых, было запрещено [13. September, 24].

Финансовая обеспеченность арестантов являлась причиной пристального внимания со стороны комендантов лагерей и работников дорожного департамента не столько из-за беспокойства о возможных покупках алкогольной продукции, сколько из-за потенциально отрицательного влияния наличия у заключённых де-

нежных средств в целом. Штат стремился привлечь к дорожному строительству осуждённых в том числе возможностью немного заработать и накопить средства до своего окончательного освобождения. В ситуации, когда заключённые получили шанс зарабатывать иным путём, основной источник дохода – строительство дорог – терял свою ценность. Собственные денежные средства открывали перед заключёнными больше возможностей, чем им предоставляла «система доверия», а значит, делали их более свободными, чем это было нужно, и менее заинтересованными в продолжении своей работы в дорожно-строительных лагерях. Поэтому департамент постепенно вносил ряд ограничительных мер, прежде чем арестанты, накопив денег, не начали массово сбежать. Не имея возможности следить и изымать побочные доходы заключённых, департамент решил ввести ограничение на трату средств, заработанных на строительстве дорог, которые хранились в специальном фонде на попечении начальника тюрьмы «Уолла-Уолла». В начале февраля 1914 г. комендант лагеря № 2 «Калáма» Вейсгербер запретил заключённым делать покупки из личных фондов более чем на один доллар в месяц, пока они не накопят более двадцати долларов [23. February, 4]. В начале марта 1914 г. дорожный департамент запретил арестантам тратить более чем три доллара в месяц из личных накопленных фондов [23. March, 2], а после открытия следующих лагерей поступило распоряжение не позволять заключённым расходовать средства на те товары, которые поставляет штат. В дополнение к этому все расходы осуществлялись только на заказ после одобрения коменданта [12. May, 28. P. 2]. Упомянутые меры об ограничении посещения населённых пунктов и запрещении посторонним лицам находиться в лагерях также следует рассматривать как методы борьбы департамента дорог с наличием денежных средств на руках у заключённых.

Наконец, ещё одной проблемой, которую стоит рассмотреть в данной статье, является вопрос о временном отъезде арестантов из строительных лагерей. На имя губернатора или начальника департамента дорог приходили прошения от них, их знакомых или родственников с просьбой разрешить выезд за пределы графства, в котором находится «лагерь доверия», или штата Вашингтон [16. August, 26; 19. July, 31; 23. March, 19]. Официальной причиной таких просьб являлось желание посетить больных родителей, увидеться с женой и детьми или поехать на лечение. При работе лагерей № 1 и № 2 коменданты были уполномочены решать такие вопросы самостоятельно, но с уведомлением дорожного комиссара. Для предоставления права отъезда коменданты должны были лично обсудить вопрос с арестантом, узнать цель поездки и пункт назначения, а также срок, который не должен был превышать 3–4 суток. Скорее всего, из-за того, что данный вопрос решался на уровне комендантов, небольшое количество просьб было удовлетворено в 1913 и 1914 гг., до первых побегов под такими предлогами [14. January, 8; 9. June, 19]. Однако с началом работы лагерей № 3 и № 4 «Стивенсон» вопрос о раз-

решении заключённым временно оставлять лагерь вошёл в компетенцию губернатора, поэтому все дальнейшие заявления поступали к нему через дорожный департамент. В таком случае губернатор должен был письменно одобрить заявление, однако ни одно подобное согласие не удалось найти в ходе проведённого научного исследования. Поэтому, по мнению автора, начиная с июля 1914 г. осуждённым, де-факто, не разрешалось покидать границу того графства, в котором располагался «лагерь доверия» [16. August, 26].

Таким образом, внедрение новой пенитенциарной модели кардинально изменило организацию тюремных дорожно-строительных лагерей. По сравнению с «охранной системой» заметно улучшились санитарные условия, питание заключённых, медицинское обслуживание. Серьёзные изменения претерпели быт арестантов и их досуговая деятельность. Контингенту «лагерей доверия» были предоставлены лучшие условия содержания, чем осуждённым, отбывающим своё наказание в государственных тюремных каменоломнях и «охранных лагерях». Отсутствие частокла и лагерной охраны расширили досуг осуждённых, предоставили им возможность покидать территорию лагеря и находиться в постоянном контакте с местными жителями.

Однако по мере развития «системы доверия», организации новых лагерей и увеличения их тюремного контингента предоставленные арестантам привилегии стремительно сокращались, а административно-репрессивное давление увеличивалось. Вследствие этого углублялись противоречия между лагерным персоналом и тюремными работниками, усиливались

саботаж работы со стороны последних, а также пассивные и активные формы протеста. Причины ужесточения правил и условий содержания заключённых характеризуются не только и не столько увеличением мелких нарушений и побегов. Ситуация была значительно глубже. По мнению автора, пагубное влияние на положение заключённых в «лагерях доверия» оказали расширение рынка трудовых услуг в штате и интенсификация дорожного строительства. Из-за наплыва иммигрантов, в первую очередь выходцев из Азии, бежавших от последствий Первой мировой войны и готовых работать за очень низкую плату, труд осуждённых начал терять свой выгодный статус дешёвой постоянной государственной рабочей силы. Именно поэтому начиная с 1915 г. «лагеря доверия» должны были доказать свою рентабельность и утвердиться в качестве конкурирующей отрасли дорожно-строительного производства. Жизнеспособность системы могла придать механизация труда заключённых, однако вместо интенсивных, затратных изменений штат предпринял ряд экстенсивных методов решения проблемы: были увеличены контингент лагерей и их трудовые задачи, проведена отмена или уменьшение обязательных привилегий, ужесточены условия проживания. Таким образом, с расширением «системы доверия» путём создания новых тюремных строительных лагерей проявлялась тенденция к усилению дисциплинарного надзора над заключёнными и консервации системы как новой либеральной пенитенциарной модели, что, в конечном итоге, привело в 1917 г. к отказу от её применения в государственном дорожном строительстве.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Известная марка защитной одежды, выпускавшаяся в г. Макино-сити, штат Мичиган.

<sup>2</sup> Затраты приведены из расчёта на зимнее время года, поэтому вполне возможно, что в весенне-осенний сезон заключённые ели меньше.

<sup>3</sup> Лагерь № 3 и № 4 находились недалеко друг от друга и имели одно название «Стивенсон».

<sup>4</sup> Количество потерянных рабочих дней лагеря.

<sup>5</sup> Количество потерянных рабочих дней заключённых.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Statistical Abstract of the United States, 1910. Washington : Government Printing Office, 1911 (далее: SA, year).
2. SA, 1907.
3. Statistical Atlas of the United States. Washington : Government Printing Office, 1914.
4. Washington Secretary of State. State Archives. Governor Ernest Lister papers. Highway commission, 1915. Box № 57 (далее: WSA. Gov. name papers. Subject (folder), year. Box number).
5. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. Administration, Central Files. Subject Files. State road camp № 5 Carrollton, 1909–1910. Box № 7. (Далее: WSA. DoH. Subject (folder), year. Box number).
6. Wiebe R. The Search for Order, 1877–1920. New York : Hill and Wang, 1967.
7. Session Laws of the State of Washington. Ninth Session, 1905. Published by Authority. Olympia : C.W. Gorham, Public printer (далее: L., year).
8. L., 1907.
9. Шевченко С.А. Организация труда заключённых по «системе доверия» на строительстве дорог в штате Вашингтон (1913–1916 гг.) // Вестник Томского государственного университета. История. 2016. № 1 (39). С. 66–73.
10. Rothman D. Conscience and Convenience: The Asylum and Its Alternatives in Progressive America. New York, 2002.
11. 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). P. 105–108.
12. WSA. DoH. Honor Camp № 5 Waterville. 1915. B. 49.
13. WSA. DoH. Honor Camp № 1 Hoodspout. 1913. B. 29.
14. WSA. DoH. Honor Camp № 1 Hoodspout. 1914. B. 38.
15. WSA. DoH. Honor Camps General. 1914. B. 39.
16. WSA. DoH. Honor Camp № 3 Stevenson. 1914. B. 39.
17. WSA. DoH. Convict Labor. 1913. B. 27.
18. WSA. Gov. Marion Hay papers. Highway commission. 1910. B. 16.
19. WSA. DoH. Honor Camp № 3 Stevenson. 1914. B. 38.
20. WSA. DoH. Honor Camp № 1 Lilliwaup. 1914. B. 38.
21. WSA. DoH. Honor Camp № 2 Kalama. 1913. B. 30.

22. WSA. DoH. State road camp № 5 Carrolton. 1911. B. 16.
23. WSA. DoH. Honor Camp № 2 Kalama. 1914. B. 38.
24. WSA. DoH. Honor Camp № 3 Stevenson. 1915. B. 48.
25. WSA. DoH. Convict Labor. 1914. B. 36.

Статья представлена научной редакцией «История» 19 июля 2016 г.

# 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*, 2016, 411, 188–194.

DOI: 10.17223/15617793/411/26

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

**Keywords:** USA; Washington state; penal system; honor camps; prisons; prisoners.

Based on previously unused historical sources, the article examines the insufficiently studied problem of prisoners' status in road construction camps functioning in the State of Washington from 1913 to 1917 on the basis of a new penal model called "honor system". The significance of this research is stipulated by the poor extent of prior investigation as well as the necessity of exploring foreign experience of regulation of prisoners' labor at infrastructure construction with the view of potential application of its elements in the penal system of the Russian Federation. According to the article, settlement of the road issue was one of the most important political problems in the State of Washington in the early 1900s. The reasons for prisoners' labor employment at the road construction (in particular, high cost of free labor and narrow labor market in the State of Washington before the First World War) are revealed. It is mentioned that the employment of prisoners' labor in the state road construction was performed in two steps based on different penal models. Organization of prisoners' accommodation, leisure and labor activities at the first step (1907–1911) was realized in accordance with a conservative model characterized by the use of guards to control prisoners, detention of prisoners in special camps surrounded by stockade and watch towers as well as employment of repressive forms of control (physical punishment, solitary confinement cells, moral pressure, etc.) for maintaining discipline and labor mobilization. In 1913 there was a turn from the conservative penal model to the "honor system" in the penal policy of the State of Washington. The article suggests that the change of the system led to a significant improvement of prisoners' daily routine, medical services and food. Absence of stockades and camp guardians gave the prisoners more leisure opportunities and provided them with a possibility to leave the camp territory and communicate with local population. In their free time prisoners had an opportunity to read books and play various games, including baseball. Besides they were allowed to hunt and fish. The influence of granted privileges on the prisoners' status was controversial. On the one hand, they led to faster socialization of prisoners and were important for the formation of their personal savings. On the other hand, the possibility of free exit from the camp provoked numerous breaks and violations of discipline. The article concludes that the cancellation of the "honor system" in 1917 was caused mainly by social and economic changes in the state at the beginning of the First World War: intensification of industrial construction, growing immigration rate and decreasing cost of road construction labor. Given the expansion of labor market in the State of Washington, prisoners lost their advantageous status as cheap labor force and as a result ceased to be employed by government at road construction.

## REFERENCES

1. Government Printing Office. (1914) *Statistical Abstract of the United States, 1910*. Washington: Government Printing Office.
2. Government Printing Office. (1907) *Statistical Abstract of the United States, 1907*. Washington: Government Printing Office.
3. Government Printing Office. (1914) *Statistical Atlas of the United States*. Washington: Government Printing Office.
4. Washington Secretary of State. State Archives. (1915) *Governor Ernest Lister papers. Highway commission*. Box 57.
5. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1909–1910) *Administration, Central Files. Subject Files. State road camp 5 Carrolton*. Box 7.
6. Wiebe, R. (1967) *The Search for Order, 1877–1920*. New York: Hill and Wang.
7. USA. (1905) *Session Laws of the State of Washington. Ninth Session*. Olympia: C.W. Gorham, Public printer.
8. USA. (1907) *Session Laws of the State of Washington. Tenth Session*. Olympia: C.W. Gorham, Public printer.
9. 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
10. Rothman, S. (2002) *Conscience and Convenience: The Asylum and Its Alternatives in Progressive America*. New York: .
11. Bauer, Ph. (1913) One Year of Honor System in Oregon. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 46. pp. 105–108.
12. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1915) *Honor Camp 5 Waterville*. B. 49.
13. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1913) *Honor Camp 1 Hoodspport*. B. 29.
14. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Honor Camp 1 Hoodspport*. B. 38.
15. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Honor Camps General*. B. 39.
16. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Honor Camp 3 Stevenson*. B. 39.
17. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1913) *Convict Labor*. B. 27.
18. Washington Secretary of State. State Archives. (1910) *Gov. Marion Hay papers. Highway commission*. B. 16.
19. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Honor Camp 3 Stevenson*. B. 38.
20. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Honor Camp 1 Lilliwaup*. B. 38.
21. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1913) *Honor Camp 2 Kalama*. B. 30.
22. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1911) *State road camp 5 Carrolton*. B. 16.
23. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Honor Camp 2 Kalama*. B. 38.
24. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1915) *Honor Camp 3 Stevenson*. B. 48.
25. Washington Secretary of State. State Archives. Department of Highways. (1914) *Convict Labor*. B. 36.

Received: 19 July 2016