

<https://doi.org/10.47370/2078-1024-2023-15-4-38-45>

УДК 930.1

© 2023



С.Т. Хапчаев

Подземная железная дорога: основные аспекты функционирования

*Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования ФГКОУ ВО «Краснодарский университет
Министерства внутренних дел Российской Федерации» (Ставропольский филиал),
г. Ставрополь, Российская Федерация*

Аннотация

Актуальность темы исследования. Везде, где существовало рабство, люди предпринимали попытки к бегству, и американская история здесь не является исключением. Иногда такие попытки обретали организованные и институционализированные формы, ярким примером чему является так называемая Подземная железная дорога – во многом законспирированная организованная система сопротивления порабощению посредством содействия побегу афроамериканцев в северные штаты и иные территории. В избранном контексте исследования Подземную железную дорогу можно по праву считать одним из первых массовых движений за права человека не только в США, но и в мире.

Целью исследования является раскрытие основных аспектов функционирования Подземной железной дороги, поскольку данная проблема крайне скудно освещается отечественной наукой.

Исследование основывается на научном анализе биографических данных, литературных источников, юридических документов, материалов периодических изданий и проводилось путем применения принципа историзма, сравнительно-исторического, проблемно-хронологического, биографического и описательного методов.

Результаты исследования демонстрируют, что с целью пресечения торговли людьми, отдельные лица, семьи и общины, выступающие против рабства, создали предпосылки для формирования масштабной институционализированной системы, которая в конечном итоге простиралась от канадских провинций Квебек и Онтарио на восток до побережья Атлантического океана, на юг до Флориды и Карибского бассейна и на запад до пограничных анклавов в Канзасе, Техасе и Мексике.

По итогам исследования делается вывод о том, что термин «Подземная железная дорога» хоть и не отражает специфики деятельности данной подпольной сети, но обозначает вполне реальный исторический феномен. Организация и деятельность Подземной железной дороги стала важной составляющей в непростом деле искоренения рабства на территории США.

Ключевые слова: рабство, закон, аболиционизм, США, Гражданская война, Север, Юг, Подземная железная дорога

Для цитирования: Хапчаев С.Т. Подземная железная дорога: основные аспекты функционирования // Вестник Майкопского государственного технологического университета. 2023. Том 15, № 4. С. 38–45. <https://doi.org/10.47370/2078-1024-2023-15-4-38-45>.

S.T. Khapchaev

The Underground Railroad: main aspects of operation

*Federal State Public Educational Institution of Higher Education
«Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia» (Stavropol branch),
Stavropol, the Russian Federation*

Abstract

The relevance of the research topic. Wherever slavery existed, people attempted to escape, and American history is no exception. Sometimes such efforts took on organized and institutionalized forms, a notable example of which is the so-called Underground Railroad, a secret and organized system of resistance to enslavement by facilitating the escape of African Americans to northern states and other territories. In the chosen context of the research, the Underground Railroad can rightfully be considered one of the first mass movements for human rights not only in the United States, but also in the world.

The purpose of the research is to reveal the main aspects of the functioning of the Underground Railroad, since this problem is extremely poorly covered by domestic science.

The research is based on a scientific analysis of biographical data, literary sources, legal documents, materials from periodicals and has been carried out by applying the principle of historicism, comparative historical, problem-chronological, biographical and descriptive methods.

The research results demonstrate that, in order to prevent human trafficking, individuals, families, and communities with anti-slavery attitude created preconditions for the formation of a large-scale institutionalized system that stretched from the Canadian provinces of Quebec and Ontario east to the Atlantic coast, south to Florida and the Caribbean, and west to the border enclaves of Kansas, Texas, and Mexico.

On the basis of the research results, it has been concluded that the term «Underground Railroad», although it does not reflect the specifics of its activities, denotes a very real historical phenomenon. The organization and activities of the Underground Railroad became an important component in the difficult task of eradicating slavery in the United States.

Keywords: slavery, law, abolitionism, the USA, the Civil War, the North, the South, the Underground Railroad

For citation: Khapchaev S.T. The Underground Railroad: main aspects of operation// Vestnik Majkopskogo gosudarstvennogo tehnologičeskogo universiteta. 2023. Volume 15, No 4. P. 38–45. <https://doi.org/10.47370/2078-1024-2023-15-4-38-45>.

Введение. Рабство существовало во всех тринадцати первоначальных британских колониях, в испанской Калифорнии, Луизиане и Флориде; Центральной и Южной Америке; на всех островах Карибского моря вплоть до Гаитянской революции и отмены рабства британским Парламентом в 1834 г.

Акты самоосвобождения клеймили рабов как «беглецов», но в ретроспективе более точным термином будет «искатель

свободы». Последние проявляли мужество и изобретательность, придумывая маскировку и множество иных способов сбить с толку преследователей. Искатели свободы шли по многим направлениям – Канада, Мексика, Флорида, территория Индии, Запад, Карибские острова и Европа. Маршруты для побега пролегли через естественные и искусственные транспортные артерии – реки, каналы, заливы, Атлантическому побережью, переправам,

дорогам и тропам. Близость к портам, свободным территориям и международным границам побуждала многих к бегству. Объекты морской и речной судоходной инфраструктуры, помимо предложения работы и транспортных услуг, были важным источником распространения информации о возможных направлениях для побега (к примеру, западное побережье Тихого океана и Аляска стали направлениями для побега в связи с китобойным промыслом). Рабовладельцы, в свою очередь, выслеживали беглецов в наиболее ожидаемых местах появления, а также использовали объявления о награде за содействие в поимке беглеца, чтобы привлечь к поискам как можно более широкий круг лиц.

Многие искатели свободы начинали свое путешествие без посторонней помощи и так же его заканчивали, но каждое последующее десятилетие после того, как рабство было узаконено в Соединенных Штатах, мы наблюдаем все большую активизацию усилий частных лиц и компаний по содействию побегу. Задолго до Гражданской войны в США создание убежищ меннонитами и квакерами свидетельствовало о высокой нравственности людей, которые стремились очистить нацию от позорной практики рабовладения.

В этой связи актуальным представляется исследование такого весьма интересного явления, как Подземная железная дорога – действовавшей до конца Гражданской войны в США во многом законспирированной организованной системы сопротивления порабощению посредством содействия побегу афроамериканцев в северные штаты и иные территории, где бы они могли обрести свободу. При этом в нашем исследовании мы исходим из того, что термин «Подземная железная дорога» хоть и может ввести в заблуждение относительно конкретных способов борьбы с рабством, однако тот феномен, который им обозначается, вполне реален. Иными словами, Подземная железная дорога не была лишь красивой легендой, подпитываемой

людьми, несогласными с существованием рабства на территории страны, а нередко представляла собой вполне осознанные и организованные практические действия, которые в совокупности позволяют считать Подземную железную дорогу первым общенациональным правозащитным движением в истории США.

Основная часть. Первое упоминание о том, что впоследствии станет Подземной железной дорогой, восходит к письму генерала Джорджа Вашингтона от 12 мая 1786 года. Из своего имения в Маунт-Вернон, штат Вирджиния, где Вашингтон тогда владел 105 рабами, он писал: «Городское общество квакеров, специально созданное для таких целей, попыталось освободить раба, сбежавшего из Александрии в Филадельфию». В другом письме, написанном 20 ноября того же года, Дж. Вашингтон, говоря о сбежавшем рабе, сказал, что его будет нелегко вернуть, поскольку «существует целый ряд людей, которые скорее будут способствовать побегу рабов, чем задерживать беглецов» [1, р. 33]. Сбежавшие рабы и те, кто приходил им на помощь, нечасто оставляли письменные отчеты с конкретными подробностями своей деятельности. Они предпочитали не афишировать свои поступки и сохранять анонимность, однако доступные нам исторические материалы приводят к выводу о том, что организованная помощь беглым рабам неуклонно росла в течение XIX века и вплоть до начала Гражданской войны.

Даже в преддверии образования США как независимого государства рабовладельцы беспокоились о потере своих рабов и о помощи, которую беглецы получали от посторонних. Пункт, касающийся проблемы беглых рабов, был включен в Конституцию США, т. к. на этом настаивали представители бывших рабовладельческих колоний. Война за независимость подорвала экономику Юга, и рабовладельцы желали вернуться к прежнему положению вещей как можно скорее, вследствие чего они хотели быть уверены, что их рабы

будут рядом, чтобы выполнять необходимую работу. Это означало предоставление рабовладельцам юридических оснований для возвращения рабов, бежавших в свободные штаты.

Принятая на Филадельфийском конвенте 1787 года Конституция США в пункте 2 статьи IV содержала «положение о беглых рабах и преступниках», которое гласило: «Ни одно лицо, содержащееся для службы или работы в одном штате, в соответствии с его законами, и бежавшее в другой, не может в силу какого-либо закона или постановления другого штата быть освобождено от такой службы или работы и должно быть передано по требованию стороны, для которой данная служба или работа осуществляются» [2].

Хотя слово «раб» здесь не использовалось, равно как и во всем остальном тексте Конституции, смысл данного положения был ясен: любой раб, бежавший из рабовладельческого штата в свободный, подлежал возвращению своему владельцу. Вскоре, однако, стало очевидно, что закон должен содержать более ясные формулировки в отношении беглых рабов, а также предусматривать штрафы за оказание им помощи. Многие свободные штаты игнорировали данный пункт и отказывали в содействии рабовладельцам по возвращению их собственности. Рабовладельческие штаты настаивали на принятии закона, специально ориентированного на граждан свободных штатов, помогавшим беглецам. Первый Закон о беглых рабах был принят Конгрессом в Филадельфии, тогдашней столице США, в 1793 году. Закон объявлял преступлением оказание помощи беглому рабу или предотвращение его ареста [3].

В результате принятия данного закона Канада стала важным направлением для беглых рабов, которые не могли чувствовать себя в полной безопасности нигде в США. К 1826 году в Канаде проживало так много беглых рабов, что владельцы плантаций в Мэриленде и Кентукки попросили государственного секретаря США Генри

Клея разработать с правительством Канады план, согласно которому сбежавшие рабы могли бы быть законно возвращены их владельцам. Клей написал канадскому правительству и с нетерпением ждал ответа, однако канадское правительство не предложило никакой помощи в возвращении беглых рабов, живших на ее территории.

Канада находилась в сотнях миль от рабовладельческих штатов, и путь к ее границам был долгим и опасным. Тем не менее, для рабов, у которых хватило смелости бежать, мечта о свободе была сильнее страданий, которые им пришлось пройти, чтобы вырваться из оков рабства. В деле помощи беглецам немалую помощь оказывали представители коренного населения Америки. Рабы как на Севере, так и на Юге находили убежище у местных индейских племен и часто проводили у них остаток своей жизни. К примеру, семинолы, индейское племя Флориды, благожелательно встречало беглых рабов, разрешая членам племени вступать с ними в брак.

Более успешными были случаи индивидуальных побегов рабов или небольших групп, особенно когда рабам не нужно было предпринимать далекие странствия в поисках свободы. Гораздо труднее и опаснее было бегство с Юга на Север. Большинство рабов с Юга никогда не были на Севере и имели лишь смутное представление о том, где он находится. Кроме того, в рабовладельческих штатах действовали суровые законы, запрещавшие рабам получение образования. Так, к примеру, рабовладельческий кодекс Алабамы 1833 года (Alabama Slave Code) предполагал, что лицо, которое попытается научить свободного цветного человека или раба читать или писать, должно быть оштрафовано на сумму от 250 до 500 долларов (для сравнения, цена коровы в то время составляла 12 долларов). Аналогичные законы были приняты в Джорджии (1829 г.), Южной Каролине (1834 г.), Вирджинии (1846 г.) и

иных рабовладельческих штатах. При этом некоторые из этих законов не ограничивались имущественными взысканиями, но также предполагали возможность применения к нарушителю телесных наказаний и тюремного заключения [4, p. 125–126].

Таким образом, принудительная безграмотность существенно усложняла беглецам их задачу. В своих представлениях о свободе и маршрутах ее обретения беглецы не могли опираться на литературные источники. Многие из них плохо ориентировались на местности, поскольку не могли прочесть названия населенных пунктов, вывески магазинов, объявления о поимке беглых рабов и пр. Поэтому на протяжении всего пути беглецы рисковали быть обнаруженными. Существовали профессиональные ловцы рабов, которые зарабатывали на жизнь выслеживанием и доставкой беглецов в обмен на вознаграждение, которое рабовладельцы были готовы платить за возвращение своего ценного имущества [5]. Местные шерифы, другие рабовладельцы и люди, которые поддерживали институт рабовладения или просто считали, что законы о беглых рабах должны соблюдаться, всегда выискивали беглецов. Таким образом, беглецам приходилось держаться подальше от населенных пунктов и дорог общего пользования, особенно днем. Они путешествовали в основном ночью, проводя дни, прячась в болотах, лесах и полях, часто не имея при себе ничего, кроме одежды.

Так что же толкало рабов на столь рискованный шаг? Несмотря на заявления рабовладельцев и многих политических лидеров Юга о том, что жизнь рабов является вполне самодостаточной, это, безусловно, было явным преувеличением. Кодексы рабовладельческих штатов запрещали рабам покидать имение хозяина без соответствующего разрешения, а также собираться группами более пяти человек, заниматься медициной, иметь оружие, разводить животных или давать показания против белых.

За исключением жителей Мэриленда, Кентукки и города Вашингтона, рабам по закону не разрешалось обучаться грамоте, а также получать иные формы образования. Рубен Сондерс из округа Грин, штат Джорджия, отмечал: «Я в Джорджии видел лишь одного раба, который умел читать и писать, и он был привезен из другого штата» [6, p. 275]. Женщина с восточного побережья Мэриленда, миссис Джеймс Сьюард, вспоминала: «Меня никогда не отправляли в школу и не разрешали ходить в церковь. Они боялись, что у нас будет больше знаний, чем у них» [6, p. 41]. Наказание за нарушение законов было суровым, и порка была обычным явлением. Джон Уоррен из Теннесси вспоминал: «Я видел, как человек получил пятьсот пятьдесят ударов плетью за побег» [6, p. 184]. Судьи приговаривали к смертной казни рабов, совершивших не только убийства, но и грабежи, поджоги и мятежи, а также белых, способствовавших восстаниям рабов [7, p. 94–105].

Хотя рабы могли жить вместе как муж и жена, их брачные контракты не считались действительными или законными. Продавая рабов, хозяин часто разлучал мужа с женой, родителя с ребенком. В рассказе о своей жизни раб по имени Джеймс Карри отмечал: «О таком разделении рабов задумываются мало. Немногие хозяева считают такой союз священным: там, где это делает один, сотня других не придает этому значения» [8, p. 118]. Задokumentирован случай, когда один раб настолько сильно боялся продажи и, соответственно, разлуки со своей семьей, что отрубил себе пальцы левой руки топором, чтобы испортить свой «товарный вид» [6, p. 178]. Рабовладельцы требовали, чтобы молодые матери возвращались на работу через неделю после родов. Полевые рабочие были вынуждены оставлять своих младенцев без присмотра в тени, им разрешалось брать их в руки и кормить только два раза в день [9, p. 101].

Решение помочь искателю свободы часто было спонтанным, однако в некоторых

случаях, особенно после принятия Закона о беглых рабах 1850 года, Подземная железная дорога являла собой преднамеренные и организованные действия. Несмотря на незаконность помощи беглецам, в этой широко распространенной форме гражданского неповиновения участвовали представители самых разных слоев населения. В частности, помощь приходила от поработанных и свободных чернокожих, американских индейцев, людей разных религиозных и этнических групп.

Была ли Подземная железная дорога действительно общенациональным заговором с «кондукторами», «агентами» и «депо», или народное воображение просто сконструировало эту концепцию из ряда случайных, не связанных между собой фактов побега?

Уилбур Зиберт, профессор истории в Университете штата Огайо, опубликовал книгу «Подземная железная дорога: от рабства к свободе» в 1898 году после многочисленных интервью с мужчинами и женщинами, которые когда-то «путешествовали» по Подземной железной дороге. Он пишет, что ассоциирование маршрутов беглецов с железной дорогой, скорее всего, связано с активным развитием железнодорожного транспорта: открывающиеся в связи с этим перспективы будоражили умы простых американцев. Поэтому понятие «железная дорога» в общественном сознании того времени было прочно связано с чем-то масштабным и разветвленным, охватывающим подобно паутине всю страну [1, p. 45].

Хотя беглые рабы редко путешествовали на поезде, термин «Подземная железная дорога» вскоре прижился. Один железнодорожный термин вел к применению другого: беглые рабы становились «пассажирами»; дорога, по которой они уходили, была «линией». Тех, кто помогал в пути, называли «агентами», а тех, кто выводил пассажиров на свободу, называли «проводниками». Мужчин и женщин, которые открывали свои дома для пассажиров

и предоставляли ночлег, еду и часто предметы одежды, называли «смотрителями станций».

Эпитет «подземная» (англ. – underground) многими исследователями вполне справедливо трактуется не в прямом, а в переносном смысле – как синоним слову «подпольный». Соглашаясь с терминологической интерпретацией, отметим, что деятельность Подземной железной дороги отнюдь не всегда носила законспирированный характер. Выработка агентами «подземки» специальной терминологии была направлена на то, чтобы сбить с толку преследователей и прочих недоброжелателей. Ярким примером может служить известное высказывание Гарриет Табмен, одного из самых выдающихся активистов Подземной железной дороги: «Я была проводником на Подземной железной дороге восемь лет и могу сказать то, чего не может сказать большинство проводников: мой поезд никогда не сходил с рельс и никогда не терял пассажиров» [10].

Тем не менее, подавляющее большинство «персонала» Подземной железной дороги оказывало помощь беглецам уж слишком различными способами для того, чтобы к ним была применима столь специфичная терминология. Общее дело часто объединяло богатых и бедных, чернокожих и белых. Почти столь же разнообразны были «пассажиры» и их истории. Так, один светлокожий мужчина сбежал из лагеря в Саванну, поселился в первоклассном отеле, прогулялся по городу в прекрасном новом костюме и беззаботно купил билет на пароход до Нью-Йорка. Тем временем женщина из Вирджинии и ее маленькая дочь провели пять месяцев, скрючившись в крошечном укрытии под домом недалеко от Норфолка, прежде чем их контрабандой вывезли на свободу.

Заключение. Таким образом, организация и деятельность Подземной железной дороги стала важной составляющей в непростом деле искоренения рабства на территории США. Наше исследование

показало, что исследуемая система содействия беглецам не имела отношения к железной дороге, не была подземной и даже не всегда имела законспирированный характер, в силу чего термин «Подземная железная дорога» не отражает всего многообразия оказываемой искателям свободы помощи. Тем не менее, он не умаляет

того огромного вклада, который внесли аболиционисты и прочие сочувствующие проблемам рабов люди разных рас, полов, этнических групп и социальных слоев, которые, рискуя своей свободой, имуществом и даже жизнью, способствовали обретению свободы угнетенным населением южных штатов.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Wilbur H. Siebert. *The Underground Railroad from Slavery to Freedom*. New York: Macmillan Company, 1898. 478 p.
2. Конституция США [Электронный ресурс] // ConstitutionFacts.com: [сайт]. URL: https://www.constitutionfacts.com/content/constitution/files/USConstitution_Russian.pdf (дата обращения: 18.10.2023).
3. Fugitive Slave Act of 1793 [Electronic resource] // UShistory.org: [сайт]. URL: <https://www.ushistory.org/presidentshouse/history/slaveact1793.php> (дата обращения: 18.10.2023).
4. Dye John Smith. *The Adder's Den; Or, Secrets of the Great Conspiracy to Overthrow Liberty in America, Etc.* New York: Published by the author, Beekman Street, 1864. 132 p.
5. Hadden Sally E. *Slave Patrols: Law and Violence in Virginia and the Carolinas*. Harvard Historical Studies. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2001. 340 p.
6. Benjamin Drew. *A North-Side View of Slavery: The Refugee or the Narratives of Fugitive Slaves in Canada Related by Themselves*. Boston: John P. Jewett and Co., 1856. 387 p.
7. Kenneth M. Stampp, «Chattels Personal» *Slavery in American Society*, eds. Richard D. Brown and Stephen G. Rabe. Lexington, Mass: D.C. Heath & Co., 1976. 306 p.
8. Marion Starling. *The Slave Narrative: Its Place in American History*. Washington, D.C.: Howard University Press, 1988. 375 p.
9. «Narrative of Margaret Ward and Infant Son, Samuel Ringgold Ward,» in Charles L. Blockson, *The Underground Railroad*. New York: Prentice Hall Press, 1987. 308 p.
10. Harriet Tubman: She Never Lost A Passenger [Electronic resource] // Foundation for Economic Education: [сайт]. URL: <https://fee.org/articles/risking-life-and-limb-for-liberty/> (дата обращения: 18.10.2023).

REFERENCES:

1. Wilbur H. Siebert. *The Underground Railroad from Slavery to Freedom*. New York: Macmillan Company, 1898; 478 p.
2. The US Constitution [Electronic resource] // ConstitutionFacts.com: [website]. URL: https://www.constitutionfacts.com/content/constitution/files/USConstitution_Russian.pdf (access date: 18.10.2023).
3. Fugitive Slave Act of 1793 [Electronic resource] // UShistory.org: [website]. URL: <https://www.ushistory.org/presidentshouse/history/slaveact1793.php> (access date: 18.10.2023).
4. Dye John Smith. *The Adder's Den; Or, Secrets of the Great Conspiracy to Overthrow Liberty in America, Etc.* New York: Published by the author, Beekman Street, 1864; 132.
5. Hadden Sally E. *Slave Patrols: Law and Violence in Virginia and the Carolinas*. Harvard Historical Studies. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2001; 340.
6. Benjamin Drew. *A North-Side View of Slavery: The Refugee or the Narratives of Fugitive Slaves in Canada Related by Themselves*. Boston: John P. Jewett and Co., 1856; 387.
7. Kenneth M. Stampp, «Chattels Personal,» *Slavery in American Society*, eds. Richard D. Brown and Stephen G. Rabe. Lexington, Mass: D.C. Heath & Co., 1976; 306.

8. Marion Starling. The Slave Narrative: Its Place in American History. Washington, D.C.: Howard University Press, 1988; 375.

9. «Narrative of Margaret Ward and Infant Son, Samuel Ringgold Ward,» in Charles L. Blockson, The Underground Railroad. New York: Prentice Hall Press, 1987; 308.

10. Harriet Tubman: She Never Lost A Passenger [Electronic resource] // Foundation for Economic Education: [website]. URL: <https://fee.org/articles/risking-life-and-limb-for-liberty/> (accessed 18.10.2023).

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов / The author declares no conflict of interest

Информация об авторе

Султан Таласович Хапчаев, кандидат юридических наук, доцент кафедры государственных и гражданско-правовых дисциплин ФГКОУ ВО «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации» (Ставропольский филиал), лейтенант полиции, г. Ставрополь, Российская Федерация
e-mail: hapchaev82@yandex.ru
тел.: +7 (909)4969611

Information about the author

Sultan T. Khapchaev, PhD (Law), Associate Professor, the Department of State and Civil Law Disciplines, FSPEI HE «Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Stavropol branch)», Police Lieutenant, Stavropol, the Russian Federation
e-mail: hapchaev82@yandex.ru
tel: +7(909)4969611

Поступила в редакцию 12.09.2023

Поступила после доработки 27.10.2023

Принята к публикации 27.10.2023

Received 12.09.2023

Revised 27.10.2023

Accepted 27.10.2023