

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

О. Н. Катионов

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ
И ЕГО ЖИТЕЛИ В XVII–XIX ВВ.**

Второе издание

НОВОСИБИРСК
2014

УДК 94(47+571)
ББК 63.3(2)+63.3(25)
К294

Печатается по решению
Редакционно-издательского
совета ФГБОУ ВПО «НГПУ»

*Подготовлено и издано в рамках реализации Программы
стратегического развития ФГБОУ ВПО «НГПУ» на 2012–2016 гг.*

Рецензенты:

зав. кафедрой отечественной истории Томского государственного университета
В. П. Зиновьев;
д-р ист. наук, проф., зав. кафедрой отечественной истории Омского
государственного педагогического университета
В. Н. Худяков

Катионов, О. Н.
К294 **Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. : монография / О. Н. Катионов ; Мин-во образования и науки РФ. – 2-е изд. – Новосибирск : Изд-во НГПУ , 2014. – 567 с.**

ISBN 978-5-00023-695-6

В книге исследуются история возникновения, строительство, содержание, а также правовой статус сухопутного тракта Сибири XVII–XIX вв., его эксплуатация населением, занятия притрактовых жителей: ямская гоньба, гужевой и легковой извоз, сельское хозяйство, промыслы, связанные с извозом; этапирование ссыльных, социальные процессы, происходившие в зоне влияния тракта; традиции в организации ямской гоньбы и элементы быта притрактового населения (одежда, жилища и пища).

Книга адресована историкам, краеведам, студентам, изучающим историю Сибири, а также читающей публике.

Автор выражает благодарность Л. В. Островской за помощь в подготовке рукописи к печати.

УДК 94(47+571)
ББК 63.3(2)+63.3(25)

ISBN 978-5-00023-695-6

© Катионов О. Н., 2014
© ФГБОУ ВПО «НГПУ», 2014

ВВЕДЕНИЕ

Общая характеристика темы исследования

История устройства Московско-Сибирского тракта в XVII – XIX вв. является составной частью истории Сибири и России в целом, потому что создание транспортного гужевого пути способствовало более интенсивному освоению Сибири и Дальнего Востока, сближало Сибирь с Европейской Россией, более плотно включало ее в метрополию. Одновременно шел процесс заселения, освоения и эксплуатации природных ресурсов притрактовой зоны. Транссибирский путь послужил интенсивному проникновению торгового капитала из Европейской России в Сибирь и развитию внешних экономических связей. История Московско-Сибирского тракта высвечивает функцию государства, его учреждений в создании путей сообщения, роль народа в заселении притрактовой полосы, в содержании и эксплуатации тракта.

В мировой исторической науке пути сообщения и транспорт – объекты постоянного внимания¹. В исследованиях отечественных ученых также усиливается внимание к этим сюжетам². Известный исследователь Сибири В.И. Шунков отмечал, что «проблемы транспорта еще ждут своего изучения и разрешения»³. И, хотя в последние десятилетия XX в. историками Сибири внесен значительный вклад в освещение данной проблемы, история Московско-Сибирского тракта пока достаточно комплексно не исследована.

Изучение проблемы развития капитализма в Сибири невозможно без детального рассмотрения роли путей сообщения, проложение которых в новые районы, по словам Ф. Энгельса, втягивало эти районы в товарно-денежные отношения, уничтожало в них дикость, патриархальщину, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации⁴. Пониманию характерных черт развития капитализма в сибирской деревне во многом способствует исследование процессов, происходивших в зоне расположения притрактовых деревень и городов, особенно вдоль Московско-Сибирского тракта, где еще в дореформенный период сформировались экономически развитые райо-

ны. Влияние процессов, происходивших в трактовых селениях, на общую картину социальных изменений в Сибири требует изучения роли Московского тракта в хозяйственной деятельности притрактового населения. Вместе с тем многотомная «История крестьянства Сибири» показала, что конкретная роль и история Московско-Сибирского тракта осознается еще не вполне. Социально-экономические процессы в зоне влияния тракта позволяют понять и сложность, и простоту их развития, увидеть воздействие торгового капитала на развитие сибирской притрактовой деревни. Тракт обслуживал интересы государства, торгово-промышленного капитала и местного населения. Актуальным является вопрос о характере сибирской гоньбы, ее самоорганизации. История сибирских ямщиков как сословия, выполнявшего назначенную ему государством функцию ямской гоньбы, в исследованиях рассматривалась только в рамках XVII ст.⁵, поэтому обобщение этой истории и наполнение ее новыми фактами не будет лишним.

Помимо всего, тракт был важной артерией в системе карательной политики государства, особенно с 20-х гг. XIX в. Изучение системы этапирования и перевозки ссыльных в Сибирь по Московско-Сибирскому тракту является значимым сюжетом нашей работы.

Тракт оказывал влияние на образ жизни притрактового населения, его поведение и нравы, поэтому рассмотрение этого нюанса жизни расширит представление о Сибири в целом и отдельной группе его населения в частности. Роль личностей, активно участвовавших в важнейших процессах, определявших облик региона в поворотные периоды истории, также заслуживает рассмотрения.

Выявление и описание новых источников, в том числе и картографических, в которых нашла отображение история проложения маршрутов и создание новых направлений Московско-Сибирского тракта, даст возможность конкретизировать наши представления о нем.

Создание комплексной работы, посвященной одной из самых протяженных дорог в России, является продолжением изучения истории освоения Сибири в XVII – XIX вв. Данная монография обобщает накопленный за последние годы материал по истории тракта и вносит новые сведения.

Научная значимость работы заключается в изучении истории Московско-Сибирского тракта с начала его создания до строительства Транс-

сибирской железнодорожной магистрали. Впервые комплексно рассматриваются: хронология возникновения тракта, его заселение, устройство, эксплуатация – промысловая (извоз, ямщина, дворничество) и государственная почтовая гоньба, этапирование ссыльных и устройство этапов; анализируется влияние тракта на социально-экономические процессы в притрактовой полосе, его значение в продвижении торгово-промышленного российского и сибирского капитала на восток, роль в освоении Сибири и развитии русско-китайской торговли. Впервые изучается значение картографических служб в отображении процесса развития путей сообщения в Сибири с точки зрения государственных нужд и нужд торгового капитала. Образ жизни притрактового населения тоже представляется довольно интересным и не вполне изученным сюжетом, требующим более пристального внимания.

Наша работа строилась на локальном методе исследования истории, нашедшем достаточно широкий круг сторонников, в частности, среди томских историков⁶. Обобщение разработки локального метода позволяет нам использовать следующие его составляющие.

1. Выявление частного, особенного, неповторимого, характерного только для данной местности или области. Например, изучение артелей «дружков» в организации вольной пассажирской гоньбы на Барабе, или сословия сибирских ямщиков, существовавшего в определенный хронологический период (с конца XVI в. до первой четверти XIX в. включительно) в Тобольской и Томской губерниях, или вопроса об истории создания Кругобайкальского участка Московско-Сибирского тракта, или быта притрактовых жителей.

2. Второй составляющей локального метода является сознательное сужение территориальных рамок. Такое «укрупнение масштаба» позволяет более детально проследить историю именно сибирской части тракта, без детализации истории трактов, прилегавших к нему или являвшихся его частными ответвлениями. Локализация проявляется в изучении той нити трактовых сел и районов, которые составляли самую суть тракта и влияли на процесс освоения Сибири. Таким образом, локализация у нас не лишена своеобразия, так как история создания тракта охватывает пространство целого ряда административных единиц, пересекавшихся трактом в разные периоды, но в то же время это история именно сухопутного транспортного пути.

3. Третьей составляющей, или характерной чертой, локального метода является усиленное внимание к фактам и источникам, без выявления которых исследование не будет обладать ни новизной, ни оригинальностью. Например, рассмотрение особенностей сибирской езды по Московскому тракту, судьбы сибирского ямщика Е.Н. Кухтерина, «вольных почт» купца Михайлова позволяет ощутить «дыхание реальной жизни».

4. Четвертая составляющая – использование комплекса, совокупности фактов для воссоздания истории всего Московско-Сибирского тракта.

5. Изучение локальной истории возможно только в контексте общей истории. Рассмотрение функционирования Московско-Сибирского тракта и быта его жителей немислимо без анализа общего состояния русской истории и общества. Тем более что в истории путей сообщения преломляется и государственная политика, и история всего государства и общества. Это предполагает необходимость общей оценки политики государства в разные хронологические периоды, рассмотрения попыток обеспечения безопасности южных и восточных рубежей Сибири, изучения колониационной политики, истории административно-территориального деления края, развития промыслов и товарно-денежных отношений в России и Сибири, повинностей крестьян и этнографии населения региона, истории борьбы с преступностью и т.д. Без учета всего комплекса этих реалий воссоздать историю Московско-Сибирского тракта невозможно.

В регионалистике классическим и часто используемым является *пространственно-временной подход*, сущность которого заключается в исследовании влияния особенностей пространственного расположения региона на уровень его экономического развития. В частности, на уровень развития производства и культуры большое влияние оказывают такие пространственно-временные факторы, как: положение региона относительно административного центра государства; соседство с регионами, различающимися уровнем развития, политической и экономической стабильности; локальный оптимум для различных видов производства и людей, населяющих конкретную территорию. Продолжительное проживание человека в некой пространствен-

ной плоскости (конкретно – на тракте) способствовало накоплению условий улучшения жизнедеятельности. По мнению С. Биле, успехи деятельности человека более чем наполовину зависят от его локального расположения во времени и пространстве (прежде всего – от места проживания и места работы). Именно эта идея «позиционного давления» Б.Б. Родомана помогла увидеть особую роль тракта в жизни сибирского населения⁷.

Генетический подход позволяет нам выявить происхождение и эволюцию Московско-Сибирского тракта в процессе исторического развития региона.

В оценке путей сообщения и транспортных перевозок мы ссылаемся на Ф. Броделя, считавшего перевозки необходимым завершением производства, которые сами по себе были «промыслом», а транспорт – родом архаичной мануфактуры, в которую капиталист глубоко не втягивался, потому что экономически оправдывались перевозки только по главным направлениям. Ф. Бродель пересматривает отношение к сухопутным перевозкам, которые обычно изображались как неэффективные из-за состояния дорог, на протяжении столетий оставшихся такими же, какими предоставила их человеку природа. «Но, – пишет историк, – это была *относительная* неэффективность: обмены былых времен соответствовали экономике былых времен. Повозки, вьючные животные, курьеры, гонцы, почтовые станции играли свою роль как производные от определенного спроса»⁸. Опираясь на исследования В. Зомбарта, Ф. Бродель утверждает, что сухопутным транспортом перевозили намного больше товаров, чем по рекам и каналам⁹. К такому же выводу относительно Московско-Сибирского тракта эмпирическим путем пришел и Н.М. Ядринцев.

Сравнительный метод, которым пользуется большая часть историков, позволяет в нашей работе сопоставлять в разные временные эпохи состояние тракта, его заселенность и устроенность, уровень жизни населения, повинности, налагавшиеся на податное сословие, при начале и «расцвете» Сибирской дороги, а также другие факторы, укреплявшие значение данного пути сообщения.

В соответствии с броделевской концепцией длительной протяженности мы использовали многочисленные данные, сравнимые во времени и пространстве, восстанавливая опыт населения Сибири и влас-

тей России по созданию и эксплуатации одной из величайших в мире сухопутных дорог¹⁰.

В целом работа выполнена в русле методологии социальной истории, проводимой достаточно успешно Б.Н. Мироновым по истории России XVIII – начала XX вв., доказывая поступательность и нормальность исторического процесса в комплексном развитии Московско-Сибирского тракта на протяжении трех веков его истории¹¹.

Предмет и объект исследования

Предметом нашего исследования является хозяйственная деятельность населения, жившего на Московско-Сибирском тракте и путях сообщения, прилегавших к нему. Выбор видов деятельности для нашего изучения объясняется значимостью путей сообщения в развитии региона, а предмета рассмотрения (деятельность ямщиков, транспортных фирм при организации извоза, почтовой гоньбы, быт трактового населения, функционирование этапного тракта) – недостаточной изученностью в исторической литературе. В данной работе мы ограничиваемся изучением хозяйственной и иной деятельности русского населения, жившего на тракте и в зоне его влияния, исследуем промыслы и быт притрактового населения, организацию деятельности этапного тракта. Особое внимание уделяется социально-экономическим процессам в сибирской деревне района Московско-Сибирского тракта, а также влиянию тракта на земледелие и коневодство трактовых и притрактовых жителей.

Объектом исследования является население Московско-Сибирского тракта и районов, прилегавших к нему. Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только людей, живших непосредственно на тракте. К притрактовому населению, в зависимости от масштабов сопоставляемых территорий, отнесены нами жители волостей (округов, уездов), через которые проходил тракт. Следует учитывать, что в состав притрактовых волостей входят селения, расположенные на тракте и вне его, а в состав притрактовых округов – волости, которые находились на тракте, а также не лежавшие на нем. Так, притрактовое (а не только непосредственно трактовое) население вовлекалось в специфические общественные связи по регулированию извозных подрядов, распределению дорожной и подводной по-

винностей, кооперации в сфере промыслов, торговли, земледелия, скотоводства (коневодства), регламентации общения, приемов организации ямщины, условий быта, по участию в этапировании ссыльных и т.п. Влияние тракта снижалось по мере удаленности от него.

В качестве критериев определения трактового населения использовались: 1) проживание в трактовых селах; 2) занятие населения извозом, ямщиной, почтовой гоньбой, дворничеством; 3) на более раннем этапе – принадлежность к ямскому сословию; 4) участие в промыслах, связанных с транспортными перевозками и ямской гоньбой; 5) обслуживание нужд этапного тракта.

Зона влияния тракта в различных местностях Сибири меняла очертания в зависимости от плотности населения, наличия других путей сообщения, городов, уровня развития земледелия, скотоводства и промыслов. Численность населения, количество городов, округов, волостей и сел, охваченных влиянием тракта, определяется на основе административной статистики. К вне трактовому населению причисляем жителей тех округов, волостей и сел, которые находились вне зоны его влияния.

Целью нашей работы является исследование истории Московско-Сибирского тракта и его жителей в XVII – XIX вв.

Задачи, вытекающие из цели:

1. Выявление и введение в научный оборот новых источников по истории Московско-Сибирского тракта и его жителей.

2. Обобщение известных фактов и создание комплексного исследования по истории Московско-Сибирского тракта как пути сообщения с XVII по XIX в.

3. Характеристика технического устройства и эксплуатации самой дороги как колесного и санного пути.

4. Исследование организации и видов передвижения по тракту с изучением истории сибирских ямов и сословия сибирских ямщиков до его упразднения, а также легкового и гужевого извозных промыслов и почтовой гоньбы.

5. Воссоздание истории организации и функционирования этапного тракта в Сибири в связи с изучением истории сибирской ссылки.

6. Исследование процесса формирования притрактового населения, его роли в земледелии, промыслах, социальных процессах, прохо-

дивших в зоне влияния тракта, и воссоздание элементов быта притрактовых жителей.

Хронологические рамки работы – XVII в. – 90-е гг. XIX в. Нижняя граница базируется на первых указах о постройке Верхотурской дороги от Соли Камской до Тюмени и Тобольска, т.н. «Бабиновской». Необходимость сопоставления с ранней эпохой устройства путей сообщения, воссоздания картины функционирования сибирских ямщиков и этапного тракта требует обращения к материалу XVII – XVIII вв. в соответствии с принципом историзма. Без обращения к эпохе государственного феодализма и зарождения раннекапиталистических отношений многие явления, вскрываемые в данном исследовании, было бы очень трудно объяснить.

Верхняя граница объясняется сменой исторических реалий в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, которая внесла значительные изменения в социально-экономическую характеристику региона, ускорила все процессы, происходившие в экономике и жизни населения Сибири.

Территориальные границы исследования включают в себя уезды и округа, через которые проходил Московско-Сибирский тракт в Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерниях, а также в Забайкальской области. В более раннем периоде – территории, позже отошедшие к Пермской губернии: Верхотурье, Туринск. В этих административных единицах концентрировалась основная часть населения Сибири, здесь отмечается наибольшая активность экономической и административной жизни. Тракт пересекал важные торгово-промышленные и административные центры края. Протяженность данного географического региона, различие естественно-географических зон помогут выявить характерные особенности и общее в хозяйственной деятельности притрактового населения.

Примечания

¹ См., напр.: *Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV – XVIII вв. М., 1988. Т. 2: Игры обмена. С. 345 – 369.

² *История дорожного дела в Томской области* / Б.К. Андриющенко, В.А. Бузанова, В.П. Зиновьев, В.Г. Зыкова, П.С. Коновалов; Под ред. В.П. Зиновьева. Томск, 1999; *Сибирский тракт* // Труды Томского областного краеведческого музея: Сб. статей / Отв. ред. Л.И. Боженко. Томск, 2002. Т. XII. С. 3 – 65; *Мамсик Т.С.* Непосредственная

среда обитания сибиряков на рубеже XVIII – XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // Опыт природопользования в Сибири XIX – XX вв. Новосибирск, 2001. С. 6 – 29.

³ *Вопросы аграрной истории России*. М., 1974. С. 214.

⁴ *Энгельс Ф.* Положение Англии. Восемнадцатый век // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 1. С. 614; *Он же.* Положение рабочего класса в Англии // Там же. Т. 2. С. 255; *Он же.* Демократический панславизм // Там же. Т. 6. С. 298.

⁵ *Буцинский П.Н.* Заселение Сибири и быт ее первых насельников. Харьков, 1889; *Гурлянд И.Я.* Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. Ярославль, 1900; *Александров В.А., Покровский Н.Н.* Власть и общество: Сибирь в XVII в. Новосибирск, 1991.

⁶ См., напр.: *Дмитриенко Н.М.* Локальный метод и его использование в истории Сибири // Сибирь в составе России: Сб. ист.-стат. материалов / Отв. ред. Б.К. Андрищенко. Томск, 1999. С. 54 – 62.

⁷ *Самаруха В.И., Краснова Т.Г.* Основы регионалистики: Учеб. пособие. Иркутск, 2001. Т. 1. С. 35.

⁸ *Бродель Ф.* Указ. соч. Т. 2. С. 345 – 346.

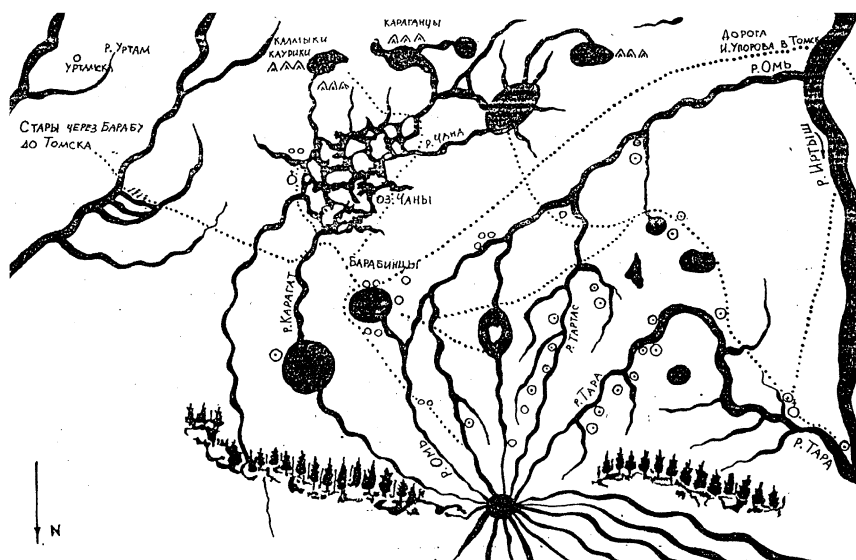
⁹ Там же. С. 346.

¹⁰ Там же. С. 6.

¹¹ *Миронов Б.Н.* Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.). СПб., Т. 1. С. 17.

ЧАСТЬ 1

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЯ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА



Карта «Барабинская степь с урочищи»
(Хорографическая книга С.У. Ремизова. 1697 г. Вклейка к листу 93)

Глава 1. МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ: ИСТОРИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКИ

§1. Историография вопроса

История Московско-Сибирского тракта еще не нашла полного отражения в обобщающих трудах по историографии Сибири дооктябрьского периода. Н.А.Миненко и Л.М.Горюшкин давали оценку роли путей сообщения в трудах историков лишь косвенно, хотя Н.А. Миненко чуть позже специально обратилась к истории Московско-Сибирского тракта на территории современной Новосибирской области. Это, видимо, связано с тем, что роли путей сообщения в Сибири до XX в. не придавалось серьезного значения, не было и почвы для историографического обзора в связи с отсутствием специальных работ, посвященных путям сообщения и их функционированию, в том числе и Московско-Сибирскому тракту. Лишь при оценке работ М.Н.Соболева Л.М.Горюшкин отметил, что он «преувеличивал роль транспорта, считая, что “несовершенными и дорогими путями сообщения определяется весь хозяйственный строй Сибири XIX века”»¹. Между тем историей путей сообщения, в том числе Московско-Сибирского тракта, на протяжении XVIII – XX вв. в той или иной мере занимались многие известные ученые.

В историографическом плане история изучения Московско-Сибирского тракта включает несколько взаимосвязанных проблем:

- I. Историю создания и заселения тракта.
- II. Историю организации видов перевозок и движения по тракту.
- III. Историю ссылки по тракту.
- IV. Историю занятий трактового и притрактового населения.
- V. Изучение социально-экономических последствий влияния тракта.
- VI. Изучение элементов образа жизни и быта трактового населения.

В каждой проблеме исследуется несколько тем.

- I. В истории создания и возникновения тракта можно выделить:

1. Определение и устройство маршрутов движения транспорта в период освоения Сибири в XVI – XVII вв.
2. Заселение притрактовой полосы и устройство трактовых населенных пунктов.
3. Историю повинностей по содержанию тракта.
4. Историю инженерных сооружений и картографических работ по нанесению маршрутов тракта на карты Сибири и Российской империи (ее азиатской части).

II. Вторая проблема – история организации перевозок (различных ее видов) по тракту – включает:

1. Историю создания и функционирования сибирской ямской гоньбы и ямов.
2. Историю гужевого извоза.
3. Историю вольной ямской и государственной почтовой гоньбы.
4. Изучение способов и традиций езды по тракту.

III. Третья проблема – история организации ссылки по тракту – является продолжением второй как одного из видов передвижения по тракту. Однако, учитывая ее своеобразное положение, можно выделить отдельные сюжеты:

1. Законодательство о ссылке по тракту.
2. Историю организации ссылки по тракту.
3. Положение вынужденных переселенцев в пути следования.

IV. В четвертой проблеме – истории занятий притрактового населения, помимо выше отмеченных: дорожных повинностей, извоза и ямской гоньбы, выделяются такие виды занятий, как:

1. Земледелие и скотоводство.
2. Дворничество.
3. Промыслы, связанные с деревообработкой для нужд тракта: санный, тележный, экипажный, рогожный.

V. Социально-экономические последствия влияния тракта включают:

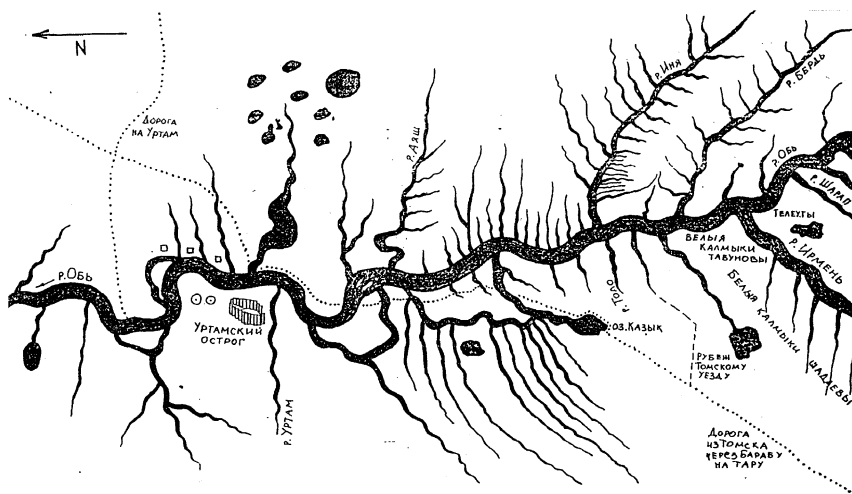
1. Специализацию занятий притрактовых и трактовых крестьян.
2. Исследование критериев социального расслоения и сам процесс расслоения крестьянства под воздействием тракта.
3. Динамику демографической ситуации на тракте и в зоне его влияния.

VI. При знакомстве с элементами образа жизни исследуется история:

1. Притрактового жилища и одежды жителей.
2. Пища притрактовых крестьян.

Вообще все историографические сюжеты по истории Сибирского тракта взаимосвязаны в исследованиях ученых, и отдельное выделение некоторых из них довольно условно.

Определению, устройству и заселению первых маршрутов и трактовой полосы в исторической литературе уделено наибольшее внимание. О них мы встречаем данные и в обобщающих трудах по истории Сибири, в которых рассматриваются вопросы, связанные с историей



Карта участка бассейна р.Оби из Хорографической книги С.У. Ремезова 1697г. (лист 128). Указаны пути сообщений, вдоль которых впоследствии с изменениями возник участок Сибирского тракта

Московско-Сибирского тракта, и отдельные сюжеты в работах нескольких исследователей, обращенные к истории тракта.

Г.Ф. Миллер впервые особое внимание уделил путям сообщения с Сибирью, времени образования и обустройства основных населенных пунктов – созданию первых маршрутов, дорог, заселению первых острогов и образованию сибирских ямов². В основу трудов Г.Ф. Миллера

положены путевые описания – его собственные или коллег по Первой Камчатской экспедиции, а также архивные материалы, обнаруженные им в воеводских канцеляриях, копии и подлинники документов, хранящиеся ныне в его «портфелях», материалы анкетных обследований³. Систематическое изложение истории Сибири по XVII в. включительно позволяет изучить хронологию устройства первых сухопутных дорог в Сибири.

П.А. Словцов, давая описание Сибири, тоже уделил главному Сибирскому тракту особое внимание, увязывая изменение маршрутов тракта с изменением политической ситуации, вызванной укреплением русских в южных районах Урала, Западной и Восточной Сибири. Имея возможность работать в фондах тобольского архива и губернской канцелярии, П.А. Словцов достаточно детально исследовал пути сообщения, в том числе смещение Московско-Сибирского тракта на юг через Кунгур и Екатеринбург на Тюмень. Он приводит данные по изменению маршрутов от Тобольска до Тары и Омска, а также одним из первых ставит проблему заселения Барабинской степи в 60 – 80-е гг. XVIII века в связи с устройством тракта. П.А. Словцов определил число сибирских ямщиков в 1622, 1662 и 1708 гг., указал время возникновения сибирских ямов, выявил некоторые нюансы обозной ямщины во второй половине XVIII – начале XIX в. Пристальное внимание он уделил устройству путей сообщения, особенно Большой сибирской дороги, времени заселения Сибирского тракта. При этом автор тесно увязывал правительственную колонизацию при устройстве путей сообщения с изменением административного статуса таких городов, как Омск, Красноярск, Иркутск. Спрявление путей сообщения также было им объяснено строительством укрепленных линий и возможностью поселения в безопасных районах на отдельных участках тракта поселщиков из крестьян, раскольников, ссыльных⁴. Вообще, как историки Московско-Сибирского тракта Г.Ф. Миллер и П.А. Словцов использовали достаточно основательный архивный и полевой материал.

Действительный статский советник Ю.А. Гагемейстер, составляя «Статистическое обозрение Сибири» при Сибирском комитете, в описательной части своей работы дал характеристику путей сообщения, акцентируя внимание на главной дороге; опубликовал дополнитель-

ную информацию по истории устройства Кругобайкальской части тракта, о количестве почтовых станций и лошадей, а также перевозов в сибирских губерниях и областях; охарактеризовал население Сибири, в том числе трактовых городов и селений. Он также проанализировал состояние скотоводства и коневодства, торговли, которая влияла на благосостояние притрактовых жителей, а также роль ссылки при освоении Сибири и притрактовых пространств. Сочинение Ю.А. Гагемейстера дает достаточно цельное представление о тракте во второй четверти XIX века.

Во второй половине XIX – начале XX в. к истории становления путей сообщения в Сибири обращались Д.Н.Беликов, П.Н.Будинский, П.М.Головачев. Данные авторы в основном использовали материалы предшественников, а также документы XVI – XVIII вв., опубликованные Археографической комиссией и другими историческими обществами⁵. Свое внимание они акцентировали на раннем периоде освоения Сибири.

В 20-е гг. XX ст. в сибирской исторической науке была поставлена проблема, связанная с устройством и заселением Московского тракта.

А.Д. Григорьев, первый декан историко-филологического факультета Томского университета, обобщил практически всю литературу по истории Московско-Сибирского тракта с точки зрения изучения русских говоров. Оригинальная постановка задачи не умаляет вклада автора в изучение истории устройства тракта: его заселения, определения маршрутов и направлений в период с начала XVII в. В основе работы А.Д. Григорьева – опубликованные исследования и материалы до начала XX в. Изучив описания Сибири XVII в., картографические материалы С.У. Ремизова, путевые материалы И.Г. Гмелина, П.С. Палласа, труды Г.Ф. Миллера, И.Е. Фишера, П.А. Словцова, А.А. Андриевича, Н.А. Кострова, П.Н. Будинского, Д.Н. Беликова и других авторов, статистико-исторические исследования конца XIX в. и иные справочные материалы, А.Д. Григорьев создал историю возникновения Московско-Сибирского тракта с XVII по XIX вв. включительно. Однако его вывод о том, что тракт формировался с первой половины XVIII в., противоречит суждению самого автора о Верхотурской дороге, которая начала оформляться в конце XVI в.⁶ При всем том это наиболее полное обобщение материалов XVII – начала XX вв. по ис-

тории устройства и заселения Московско-Сибирского тракта и территорий возле него на всем протяжении от Урала включительно до Забайкалья. Впрочем автор ограничился только определением маршрутов проложенного тракта, числа населенных мест в разные хронологические периоды на самом тракте, характеристикой занятий трактового населения, «способствовавших его общению и уничтожению особенностей его первоначальных говоров»⁷, и не затрагивал темы социально-экономического влияния тракта, развития притрактowych промыслов, его значения для сибирской ссылки и других вопросов, входящих в круг проблем, рассматриваемых нами. Кроме того, автор оказался под влиянием исследования П.А.Словцова по вопросу о времени смещения направления тракта в сторону г. Тары.

Иллюстрация В.В.Покшишевским географии сдвига «продольных» транспортных связей Сибири с XVII по начало XX в. была одной из первых попыток картографического (в схематической форме) отображения смещения Московско-Сибирского тракта в историко-географической литературе⁸. (Не исключая, конечно, исследования Р.М. Кабо по Западной Сибири.⁹)

В 50-е гг. В.В. Покшишевский, занимаясь историей освоения новых территорий Сибири, отмечал, что заселение Московско-Сибирского тракта в XVIII в. проводилось методом «ползучей миграции» вдоль всей многотысячеверстной ниточки тракта и имело насильственный характер. Устройство регулярно действующего, хорошо наезженного тракта в Западной и Средней Сибири обусловило, по его словам, значительный приток населения для его обслуживания¹⁰.

В 60 – 80-е гг. XX в. интерес к устройству тракта вновь возрос, но уже – к отдельным его отрезкам в связи с регионализацией истории Сибири, выделением различных территорий исследования. А.Д.Колесников, Ф.С.Кузнецова (Кузьмина), Н.А.Миненко, Н.Ф.Емельянов, Г.Ф.Быконя исследовали образование участков тракта в связи с изучением заселения Прииртышья, Барабинской степи, Томского и Приенисейского краев, используя новые, более полные архивные сведения об административной деятельности центральных и местных властей по заселению и устройству отдельных участков тракта в XVIII – начале XIX в.¹¹

А.Д. Колесников показывает, как в 30-е гг. XVIII в. от Тары прокладывается более прямая дорога на запад через болотистый Аевс-

кий волок до Викуловской слободы на Ишиме. В Викуловской слободе дорога разветвлялась. Одна ветка уходила на северо-запад до Тобольска, вторая – на юго-запад, на Абацкую слободу и Ялуторовский острог в обход Тобольска. По дороге Тюмень – Ялуторовск – Викуловская – Тара проходили военные команды, перевозились купеческие грузы, почта для городов, расположенных восточнее Тобольска. Таким образом, исследователь увязывает создание тракта с политической властью по созданию укрепленных линий. Однако дорога в междуречье Ишима и Иртыша не удовлетворяла всех нужд, и «охотники» из крестьян находят более прямую дорогу из Абацкой слободы прямо на Тару. Наряду с формированием участков Сибирского тракта в это же время идет освоение дороги от Омской крепости до Петропавловска и далее вдоль Ишима до Коркиной слободы. Затем направление этой дороги меняется. А.Д. Колесников отмечает особую роль губернатора Ф.И. Соймонова в устройстве дороги через Абацкую степь, в вызове крестьян-добровольцев на заселение этой дороги в 1759 г.¹²

О том, что во второй половине XVII в. налаживается устойчивая сухопутная связь Тары с Томском через Барабинскую степь, было известно и раньше. А.Д. Колесников называет время установления регулярного сообщения – 30-е гг. XVIII в., учитывая привлечение к подводной гоньбе крестьян и разночинцев Томского и Тарского уездов. Историк объясняет такие меры по устройству тракта в 1742 г. между Тарой и Томском усилением экономического развития Сибири: ростом потока грузов, учащением служебных поездок чиновников. Впервые отмечается с 1743 г. наем крестьянами вместо себя отбывавших подводную гоньбу на Барабинском участке тракта¹³. А.Д. Колесников подтверждает факт сбора с крестьян денег на содержание тракта и подвод на нем изданием указа Сената от 26 июля 1762 года. Таким образом, в отношении вновь учреждаемых участков тракта в политике властей наблюдалось сочетание натуральных и денежных повинностей, когда тракт еще не был плотно заселен. Крестьянам приходилось дежурить на перевозках, ремонтировать дороги, строить мосты и гати, постоянно отрываясь от хозяйства и неся материальные потери. Первоначально доходы от ямщины никак не возмещали затрат, которые крестьяне несли по обслуживанию тракта, заключает А.Д. Колесников¹⁴.

Устройству главного Сибирского тракта через Барабинскую степь в своих статьях уделяла внимание Ф.С. Кузьмина. На основе архивных материалов и предшествующих исследований автор подсчитала число крестьян, переселенных правительством в полосу строящегося (создаваемого) тракта в 30 – 80-е гг. XVIII ст., рассмотрела нормативную базу переселений, роль ссылки в заселении и образовании трактовых селений. С точки зрения автора, в 30 – 80-е гг. шел процесс создания географически выгодного пути сообщения через Западную Сибирь. Ее вывод о том, что «в 80-е гг. XVIII в. в Барабе не было случаев, когда казенные грузы или почта задерживались в пути, свидетельствует о стабильности действия пути сообщения. Несмотря на тяжесть повинности, население справлялось с задачей обслуживания тракта. В 80-е гг. XVIII в. участок главного сибирского тракта через Барабу был устроен и исправно функционировал», снимает вопрос о времени окончательного устройства тракта между Тарой и Томском¹⁵.

Таким образом, Ф.С. Кузьмина продолжила исследование темы по устройству главного сибирского тракта через Барабинскую степь. Она считает Барабинскую степь районом поздней русской колонизации: ее хозяйственное освоение задерживалось опасной внешнеполитической обстановкой, так как в течение XVII и первой половины XVIII в. на владение Барабинской степью претендовало Джунгарское ханство. Выгодное географическое положение Барабы вынуждало русское правительство в первой половине XVIII в. проводить активную внешнюю и военную политику, связанную с заселением этой территории. Исследователь считает историю первоначального этапа заселения и хозяйственного освоения Барабинской степи русскими тесным образом связанной с устройством здесь главного сибирского тракта¹⁶.

Ф.С. Кузьмина определяет направления заселения трактовой полосы (с запада и востока относительно Каинского форпоста), связывает этот процесс с развивающимся на Алтае горнозаводским хозяйством Кабинета и отмечает, что основная роль в этом принадлежала правительственной колонизации, целью которой в 40 – 60-е гг. XVIII века в Барабе было устройство главного сибирского тракта¹⁷. Автор также обратила внимание на попытку властей переселить на Барабу ямщиков Самаровского и Демьянского ямов, оставшихся в стороне от столбо-

вой дороги. Но власти сами вынуждены были отказаться от задуманного «во избежание разорения ямщиков от дальности расстояния и вследствие этого побегов» (указ Сената от 5 марта 1763 г.)¹⁸. Видимо, впоследствии только небольшая часть ямщиков переселилась на Барабу, так как в 1782 г. в Каинске проживало ямщиков 105 душ муж. пола. Ф.С. Кузьмина объясняет нежелание ямщиков переселяться на тракт отсутствием государственной поддержки – собственных средств для такого переселения у них могло не хватить, а разорять достаточно крепких хозяев властям тоже, видимо, не хотелось¹⁹. Прирост в 60 – 80-е гг. русского населения Барабы на самом тракте Ф.С. Кузьмина объясняет так: поскольку попытка решить важную государственную задачу – постройку тракта – за счет вольнонародной колонизации не удалась, были приняты меры по заселению Барабинской степи в духе феодальных законов: ссыльными в зачет рекрутов, поселенных в особые колонии или деревни отдельно от государственных и приписных крестьян при осуществлении жесткого контроля над их жизнью²⁰.

В связи с написанием истории первых русских поселений на территории Новосибирской области изучение истории Московско-Сибирского тракта продолжила Н.А. Миненко. Название работы «По старому Московскому тракту» является признанием колонизационного значения этой сухопутной дороги, хотя автор исследует не только территорию, примыкавшую к тракту, а гораздо более обширную. Н.А. Миненко, помимо Барабинской степи, рассматривает Приобский район, откуда тоже начался колонизационный поток в Барабу и где были заложены основы для первоначального проведения тракта в XVII – XVIII вв. Для нас осталось неясным, почему автор такого основательного труда, ссылаясь на довольно известный круг исследователей по заявленной теме, не обратила внимания на работы А.Д. Колесникова и Ф.С.Кузьминой²¹.

Г.Ф. Быконя специально уделил внимание устройству и заселению притрактовой полосы в районе Средней Сибири. Он объясняет низкие темпы русского заселения будущей притрактовой полосы не только охранительной политикой властей в отношении ясачных угодий, куда запрещалось проникать русским, но и, главное, малочисленностью русского населения в соседних старожильческих районах на Томи, нижнем Енисее, Лене и наличием более плодородных с

мягким климатом земель в новоприсоединенном южном районе (Ми- нусинском)²².

В связи с замирением края и ростом населения в районе тракта в первой трети XVIII в. устанавливается регулярное сухопутное сооб- щение между Ачинском, Красноярском и Канском. Но эти пути еще не были устоявшимися, и только со второй трети XVIII в. начинается первый этап устройства тракта как такового. Г.Ф. Быконя связывает это с экспедицией В. Беринга. Указ Сената от 16 марта 1733 г. иссле- дователь считает началом работ по проведению самого длинного трак- та в мире²³. Автор объясняет отличие в обслуживании восточноси- бирской части тракта от западносибирской тем, что на западной поч- товую и ямскую гоньбу отправляли специально выделенные крестья- яне–ямщики, жившие близ дороги и освобожденные от несения обыч- ных повинностей и подушных платежей²⁴. Г.Ф. Быконя выявляет, че- рез косвенные источники, льготы для переселявшихся ближе к доро- ге. Они были невелики – освобождение от платежей за пользование землей сверх надела при сохранении подушного налога и других по- датей²⁵.

Первыми строителями дороги в Средней Сибири исследователь называет красноярских служилых людей. Но и сам Витус Беринг об- следовал места для станций и зимовий восточнее Красноярска до Иркутска в 1734 г.

Г.Ф. Быконя отмечает довольно своеобразное первичное устрой- ство и функционирование тракта из-за малочисленности населения и громадности пространств, когда через 50 – 60 верст и у крупных рек ставились почтовые станции – «станы». А при обслуживании тракта наблюдалась примерно та же картина, что и на Барабе – крестьяне и разночинцы Красноярского и Енисейского уездов должны были со своими лошадьми и фуражом выезжать на тракт, преодолевая по 200 – 500 верст. По данным исследователя, все станы были построены к 1741 г. Он же констатирует, что тракт на западном участке к Томску построен был не сразу, а проходил первоначально по старой дороге²⁶.

Исследуя места выхода пришлого населения в притракттовую зону, Г.Ф.Быконя отмечает встречное движение переселенцев с запада и востока. Однако до 40-х гг. население предпочитало селиться в юж- ных районах и пользовалось старой зимней дорогой в среднем тече-

нии Кана. Исследователь приходит к выводу, что географическое размещение податных в восточной части Красноярского уезда во второй четверти XVIII в. также подтверждает слабое влияние новоучрежденной дороги на ее заселение²⁷. Он обращает внимание на то, что посадские, цеховые, а также служилые охотнее, чем крестьяне и разночинцы, селились около дороги, объясняя это тем, что служилые вообще были освобождены от почтовой гоньбы и ремонта дороги, а посадские и цеховые эти тяготы несли лишь частично. Таким образом, Г.Ф. Быконя объясняет редкую заселенность тракта в 30 – 40-е гг. XVIII в. тяжестью натуральных повинностей и платежей, возрасставших в условиях государственного феодализма, да еще дополнительными трактовыми расходами. Отсюда уход старожилов из притрактового района и нежелание переселенцев на нем останавливаться до середины XVIII ст.²⁸

По мнению историка, с середины 50-х гг. XVIII в. начинается новый этап в истории Московского тракта. Правительство стало вплотную заниматься вопросами устройства и заселения Московской столбовой дороги, ибо без этого все труднее становилось обслуживать сам тракт и обеспечивать скорейшую доставку из Сибири пушнины, выплавляемого серебра, меди и свинца для нужд Семилетней войны. Поэтому власти не препятствуют вольному и начинают принудительное заселение сибиряками безлюдных участков тракта, а с 60-х гг. для решения общесибирских проблем используется и трудовое население всей России. Происходит массовое и принудительное переселение. Положительным результатом принудительного заселения Сибири во второй половине XVIII в. явилось частичное ослабление очагового характера размещения населения притрактовой полосы. Впервые были заселены барабинский участок тракта в Западной Сибири, ачинский и удинско-тулунский – в Средней Сибири, забайкальский и охотский – в Восточной Сибири. Г.Ф. Быконя считает, что сплошное заселение притрактовой полосы ознаменовало завершение формирования тракта как важной транспортной артерии. Во многих местах была спрямлена трасса дороги, унифицированы ее устройство и порядок провоза почты и грузов²⁹.

Г.Ф. Быконя представил довольно интересную информацию о специальных управителях – «посельщичьих смотрителях», которые уст-

раивали ссыльнопоселенцев в трактовых волостях. Сравнивает их с приказчиками пашенных крестьян XVII – первой половины XVIII в., обладавшими всей полнотой административно-полицейской и хозяйственной власти, что открывало широкий простор для произвола с их стороны³⁰. Обратим также внимание на то, что у ямщиков западно-сибирских ямов в XVIII в. имелись свои управители, назначавшиеся из отставных или действующих военных.

В отличие от других районов среднего и верхнего Енисея, приходит к выводу Г.Ф. Быконя, население притрактовой полосы в 50 – 90-х гг. XVIII в. росло главным образом за счет посельщиков и переведенцев, т.е. посредством принудительных мер властей, а также естественного прироста. Историк отмечает, что тракт к концу XVIII в. впервые соединил ранее раздробленное старожильское население бассейнов средней Оби, Енисея и Илима в одно целое, хотя и с разной плотностью населения³¹.

Итоги изучения торгово-транспортных путей в Сибири XVI – начала XVIII ст. подведены в «Очерках социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в.» О.Н. Вилковым. В ряду факторов, способствовавших включению Сибири в орбиту складывавшегося с XVII в. всероссийского рынка, большое значение имела организация регулярного движения по проложенным с Руси в Сибирь и по открытым в ней водным и сухопутным путям. Дороги служили своеобразным каркасом, стягивавшим обособляющиеся на базе естественно-географического и общественно-экономического разделения труда территории в единый хозяйственный организм. О.Н. Вилков полностью соглашается с С.В. Бахрушиным, исследовавшим процессы колонизации Сибири в XVI – XVII вв., в том, что русские в своем движении за Камень воспользовались двумя большими водными путями, которые с незапамятных времен связывали Восточно-Европейскую равнину с Северо-Азиатской: Печорой и Камой, с их притоками.

О.Н. Вилков описывает движение русских за Урал, придерживаясь версии С.В. Бахрушина, однако при оценке «чрезкаменного» пути О.Н. Вилков не соглашается с этим исследователем, считая, что «С.В. Бахрушин серьезно недооценивал значение “чрезкаменного” пути для ввоза “русских” товаров в Сибирь». Во второй половине XVII в., полагал С.В. Бахрушин, с прекращением поездок морем в

Мангазею и с упадком мангазейских промыслов, движение «чрезкаменным» путем сократилось, но было все-таки значительно. Так, летом 1865 г. через Собское устье проехало «в русские города» 224 чел. и «из русских городов» 9 чел. С.В. Бахрушин отмечал неравномерность пользования «чрезкаменным» путем, служившим главным образом для обратного пути из Сибири к Руси, когда жители «понизовых» городов Березова, Сургута, Нарыма, Кетска, Томска, Енисейска и Мангазеи, торговые люди, продав свои товары и хлебные запасы, промышленные люди, бывшие на промыслах, этим путем отправлялись восвояси. Все движение из Мангазеи к Руси шло исключительно через Камень. Через Камень же везли государеву соболиную казну из Березова, Сургута, Нарыма, Кетска, Енисейска, Красноярска и Ленского острога. Для пути же в Сибирь предпочитали Верхотурье³².

В основном соглашаясь с характеристикой, данной С.В. Бахрушиным распределению движения по «чрезкаменному» пути, О.Н. Вилков отмечает, что в 40 – 50-е гг. XVII в., несмотря на все трудности транспортировки по «тесным» болотным и горным речкам громоздких товаров, их все же проходило с Руси в Сибирь этим путем в два раза больше, чем через Верхотурье. Во второй главе «Очерков...» О.Н. Вилков на основе анализа верхотурских и тобольских таможенных книг детально рассматривает проложение официальных и торговых путей в Сибирь через Урал-Камень и отмечает, ссылаясь на предшествовавших исследователей, что в середине XVII в. «Верхотурская дорога являлась основной транспортной магистралью, связавшей Сибирь с Русью»³³. В начале XVII в. движение с запада на восток по Верхотурской дороге было намного интенсивнее обратного – с востока на запад, с постепенным сокращением разрыва к 70-м гг. XVII в. Автор приводит статистику движения с 1639 по 1671 г. и делает вывод, что «по интенсивности торгового движения Верхотурская дорога занимала главенствующее, почти монопольное положение среди всех проложенных между Сибирью и Русью дорог»³⁴.

О.Н. Вилков определил все направления маршрутов передвижения русских служилых, торговых и других людей в XVII – XVIII вв. по Сибири. Исследователь придерживается общеупотребительной точки зрения, что с основанием в 1598 г. Верхотурья Бабиновская дорога была объявлена правительственным трактом взамен тракта на Лозь-

ву и оставалась в этом статусе до 1763 г. Он уточняет прохождение Бабиновской дороги от Москвы, через Урал в Сибирь, определяет качество этого пути с точки зрения физико-географических условий, отмечает, что «вследствие болотистости почвы и обилия рек эта дорога была пригодна для проезда в зимнее время и в засушливое лето». Автор «Очерков...» исследует изменение некоторых участков Бабиновской дороги в связи с большей безопасностью для проезда по причине возникновения новых слобод и сел и заселения территории. Путь от Верхотурья через Тюмень до Тобольска исследователь называет слободским, так как он проходил в основном через образовавшиеся в первой трети XVII в. слободы.

Автор «Очерков...» указывает на неравномерность (сезонность) движения по Верхотурской дороге в течение года. В феврале – апреле отмечалось до 86 % всех пришедших с Руси через Верхотурье, а для Тобольска в мае – июне – 80 – 90 % всех торговых, промышленных, живущих и прочих людей, приходящих с Руси. На интенсивность движения по дороге, по мнению О.Н. Вилкова, влияли такие факторы, как «испромысление соболя, конкуренция других дорог, функционирование Ирбитской ярмарки и заминка в торговле с Китаем и Джунгарией»³⁵.

Называя Верхотурскую дорогу официальной, автор «Очерков...» приводит сведения о «старой Казанской дороге» через уфимские степи на Тюмень. Он считает, что с середины XVII в. устанавливается одно направление этой дороги – через основанный в 1649 г. Кунгур, значение которого возросло в последней четверти XVII ст.³⁶ Таким образом, Верхотурская и Казанская дороги до начала XVII в. были уже известны, тем более – местному населению, и являлись как бы воротами в Сибирь. Об этом же писал П.А. Словцов.

Итак, в течение всего XVII в. движение в Сибирь и из нее осуществлялось по трем путям с их ответвлениями: Чрезкаменному (Печорскому в европейской части), Верхотурскому и Казанскому.

Об этом писали все ученые до О.Н. Вилкова. Например, давая оценку исследованию С.В. Бахрушиным путей сообщения через Урал в XVII – начале XVIII в., как основных, так и их вариантов, А.А. Преображенский называет его превосходным³⁷. Развивая мысль С.В. Бахрушина об особом значении Верхотурской (Бабиновской) дороги, он вводит дополнительные источники о передвижении пришлых «гуля-

щих людей», приток которых в Сибирь по данной дороге был преобладающим³⁸.

О.Н. Вилков анализирует торгово-промышленное движение на восток и юг, проводя группировку дорог относительно стольного города Сибири Тобольска и придерживаясь сложившегося в XVII – XX вв. у исследователей принципа определения путей сообщения по географическим направлениям. О.Н. Вилков, однако, особое внимание уделяет восточной и южной дорогам³⁹. Считая Тобольск естественным центром всей транспортной сети Сибири, исследователь выделяет одиннадцать дорог, расходящихся от Тобольска тремя радиусами на север, юго-запад и юго-восток⁴⁰. Если рассматривать те направления, по которым проходил Московско-Сибирский тракт в XVIII – XIX вв., то из этих дорог можно выделить, по классификации О.Н. Вилкова, так называемый второй путь, уже известный нам ранее – от Тобольска к Верхотурью, где автор вычленяет три самостоятельных перегона (согласно описанию чертежа 1640 г.): Тобольско-Тюменский, Тюменско-Туринский и Туринско-Верхотурский. Определяется количество дней для прохождения перегонов водным путем «в дощаниках», «летним сухим путем, лошадьми» и зимним путем. Зимний путь был по времени самым экономичным. При этом наибольшая интенсивность движения наблюдалась на перегоне Тобольск – Тюмень.

Наряду с указанием перегонов, времени, затрачиваемого на движение, О.Н. Вилков исследует структуру товаров, перевозимых по разным перегонам. В этом ему помог анализ таможенных книг Тобольска, Верхотурья, Туринска и других городов. Важнейшим источником для исследования путей сообщения автору послужили картографические материалы и описания путей сообщения XVII в.⁴¹

Третий и четвертый пути в сторону Урала проходили через Тюмень по одному из отрезков формировавшегося тракта. Девятый путь, по О.Н. Вилкову, был на Тару «вверх Иртыша», т.е. частично совпадал с будущим трактом⁴².

Затем О.Н. Вилков группирует пути восточного направления, по которым шло движение в Восточную Сибирь. В эту группу дорог объединены семь путей, последний из которых был направлением будущего тракта, так как являлся сухопутной дорогой из Тобольска на Иркутск через Тару, Барабу, Чауск, Томск, Ачинск, Красноярск, Канск,

Удинск и Бельск. В первой половине XVII в. наиболее освоенным на этом пути был участок от Тобольска до Томска, на прохождение которого затрачивалось при езде тяжелым ходом семь недель. Путь этот мы обнаружили изображенным на «Карте Барабинской степи с урочищи» из «Хорографической книги» 1697 г. С.У. Ремезова. Однако, считает О.Н. Вилков, в XVII в. чаще ездили из Тобольска в Томск водным путем (по Иртышу, Оби и Томи), на прохождение которого требовалось от 6 недель 5 дней до 7 недель 5 дней. То есть путь по воде был быстрее, чем по суше. Это свидетельствует о неналаженности движения на данном участке в XVII в. В XVII в. основным путем в Восточную Сибирь был шестой от Тобольска путь: через Самарово, Сургут, Нарым, Кетск и Маковский острог до Енисейска. На преодоление его уходило от 11 недель 5 дней до 16 недель и 5 дней. Н. Спафарий преодолел это расстояние за 9 недель и 5 дней. Самое интенсивное движение в то время по Енисейской дороге, объясняет О.Н. Вилков, связано с тем, что она «проходила по более заселенным безопасным и частично хлебопашенным местам, в результате чего движение по ней не прекращалось ни зимой, ни летом»⁴³.

Группировка дорог в Сибири XVII в. по направлениям от Тобольска, предложенная О.Н. Вилковым, несмотря на ее сложность (особенно в начальной их части, когда дороги восточного направления накладываются на дороги, идущие от Тобольска в других направлениях, например, движение по Енисейской дороге без минования Самарова никак не обходилось при движении на Мангазею или Сургут), является сейчас наиболее удобной и четкой.

Итак, на сегодняшний день мы имеем довольно основательно проработанную историю создания Московско-Сибирского тракта, начиная от определения первых его маршрутов и заканчивая периодом окончательного строительства и заселения. Однако отдельные сюжеты – и хронологически и территориально, – представленные исследователями, не создавали полной картины этого процесса.

История дорожной повинности также нашла широкое отражение в исследованиях ученых.

Этой проблеме в 1868 г. уделил особое внимание А.Ф. Миддендорф. Оценки ее известным ученым не потеряли значения до сих пор. Он считал, что в Барабе проявлялась наибольшая экономическая бес-

смыслица этой повинности, вследствие которой некоторые барабинские поселенцы каждые полгода обязаны были выходить из своих селений не только за 100, но и почти за 300 верст (по направлению к Томску), чтобы чинить дорогу. Шестинедельные отлучки из дому третьего способного к работе населения среди самого лета, деморализующее лентяйничанье, колоссальные на вид, но пустейшие работы, обман и подкуп, огромное скопление лошадей в самое опасное относительно сибирской язвы время и распространение болезни в отдаленные уголки степи – вот прямое следствие натуральной дорожной повинности. Итогом же всего этого было плохое содержание тракта. А.Ф.Миддендорф утверждал: за половину той суммы, в которую обходились бесполезно истрачиваемые время и деньги, можно было бы исправление дорог отдать с торгов поселенцам, жившим на тракте, и тогда оно не ограничивалось бы одним летним месяцем. Ученый обратил на эту повинность особое внимание потому, что в любом селеении, куда бы ни приезжал, слышал жалобы на нее. Кроме того, он одним из первых связал эпидемические последствия сибирской язвы и состояние коневодства с этой повинностью⁴⁴.

Проблема сущности и характера дорожной повинности выдвинулась в исследованиях сибирских историков на одно из первых мест в 1960-х гг. Различия в выводах о характере повинностей, особенно во второй половине XIX в., являлись следствием концепций авторов о путях развития капитализма в Сибири. В трудах А.П. Бородавкина, Г.Х. Рабиновича, Л.Г. Сухотиной содержалось обоснование концепции «прусского» пути аграрной эволюции, выводившейся из наличия системы «государственного феодализма» в Сибири⁴⁵. В.Г. Тюкавкин обосновывал фермерско-американский путь⁴⁶, Л.М. Горюшкин – фермерский в своей основе, но усложненный элементами прусского образца⁴⁷.

Л.Г. Сухотина дала анализ натуральной дорожной повинности крестьян Томской губернии в конце XIX – начале XX в. и пришла к выводу, что «стоимость дорожной повинности составляла более половины стоимости всех натуральных повинностей» на одного «годного» работника⁴⁸. Выдвижение такой посылки о натуральной дорожной повинности, которая, по словам автора, «везде выполнялась натурой»⁴⁹, мы считаем не вполне корректным, так как источники свидетельству-

ют и о найме крестьянами работников вместо себя. О том, что крестьяне, отбывавшие дорожную повинность, стремились нанять вместо себя посторонних работников в первое двадцатилетие XIX в., сообщает Н.Ф. Емельянов, который отмечает, что неравномерность в отбывании дорожной повинности привела к развитию дорожных подрядов, попавших в руки земских чиновников, и поборы с крестьян на ремонт дорог стали доходить до 10 руб. ассигнациями с души⁵⁰.

Этот же исследователь вносит ясность в вопрос о натуральной дорожной повинности. Он считает, что при выполнении натуральных повинностей, дорожной и подводной, в том числе на Московском тракте, в конце XVIII – начале XIX в. крестьяне отдаленных и притрактовых селений широко применяли наем за себя подрядчиков, сбрасываясь в общий котел, что способствовало распространению злоупотреблений со стороны чиновников, бравших или вымогавших взятки с разрушителей или закрывавших на это глаза. Крестьяне в связи с этим писали жалобы во все инстанции и отказывались выходить на дорожные работы. Три следственные комиссии, 1819 и 1820 гг., которые обследовали дороги в Сибири по приказу М.М. Сперанского, в 1822 г. сделали для правительства предложения по улучшению обслуживания дорог. С 1823 г. на дорогах были введены дорожные рабочие команды, просуществовавшие до 1828 г. – до указа, который вводил исправление и содержание дорог, мостов и перевозов как личную повинность крестьян. В нем запрещался сбор денег для этих целей, устанавливалась норма людей для ремонта путей – не более пятой части тяглых душ в свободное от полевых работ время. Таким образом, считает Н.Ф. Емельянов, устав о сухопутных сообщениях 1822 г. фактически был отменен, ссыльные из дорожных команд были отправлены на поселение, но правительство и местная администрация не смогли решить вопрос о замене дорожной повинности и принуждали крестьян содержать в рабочем состоянии тракт и дороги. С точки зрения исследователя, строительство и эксплуатация Московского тракта в дальнейшем резко отразились на жизни крестьян, особенно в притрактовых селениях⁵¹. Наем же за себя односельчан продолжался на протяжении всего столетия.

К подобным выводам об упорядочении к началу 20-х гг. XIX в. натуральных повинностей, связанных с содержанием тракта, ямской

почтовой и вольной гоньбой для государственных крестьян, которые до этого имели смешанный натурально-подрядный характер, пришел еще ранее, в 60-е гг. XX ст., Ю.В. Кожухов. По его данным, с генерал-губернаторства М.М.Сперанского, который провел разделение повинностей, дорожная стала исполняться натурой, а ямская почтовая и гужевая доставки стали сдаваться с торгов, т.е. публичных подрядов⁵². Об этом же впоследствии писали А.Д.Колесников, Ф.С.Кузьмина, Г.Ф.Быконя и упомянутый выше Н.Ф.Емельянов.

Интересно для нас замечание В.Г. Тюкавкина по поводу статьи Л.М.Горюшкина «О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX – начале XX в.»⁵³ о том, что Л.М. Горюшкин, в отличие от Л.Г. Сухотиной, «обратил внимание не на юридическую форму повинностей, а на социально-экономическую их сущность»⁵⁴. Конечно, забывать о юридической форме натуральной повинности при ее анализе не следует, но и проблема изменения этой феодальной по форме ренты в условиях товарно-денежных отношений потребовала дополнительного исследования.

Оценку натуральных повинностей, в том числе дорожной, включавшей исправление дорог, содержание мостов, гатей, перевозов и др., дал В.Н.Худяков при общем анализе аграрной политики царизма в Сибири в пореформенные годы. «Чаще всего правящие круги объясняли консервацию натуральных повинностей отсутствием земства. Действительные причины крылись в том, что самодержавие в натуральной форме налогообложения пыталось скрыть тяжесть и дороговизну выполняемых крестьянами работ (тяжесть натуральных повинностей частично объяснялась спецификой Сибири – наличием громадных пространств, бездорожьем и суровостью природы). Натуральные формы создавали основу для сохранения системы чиновничьей, крепостнической по своей форме, опеки над крестьянством Сибири». Заслуживает внимания и вывод автора о том, что особенно активными сторонниками натуральных форм была беднота⁵⁵.

Хотя органы фиска всегда завышали стоимость натуральных повинностей при переводе их в денежные платежи, так как учитывали стоимость рабочей силы при вольном найме, это несколько не уменьшало тяжести натуральных повинностей в Сибири, особенно дорожной. Причины сохранения натуральных повинностей и позже И.В. Ос-

тровский объяснял не косностью центральной и местной власти, а опасениями органов фиска, что такой перевод приведет к росту недоимок по традиционным денежным сборам, прежде всего, по оброчной подати⁵⁶.

Изучая историю дорожного дела в Томской губернии, В.К. Андрющенко, согласившись с общеизвестными оценками дорожной повинности как одной из самых тяжелых для крестьян, рассмотрел ее организацию в первой половине XIX в.⁵⁷ Им исследована деятельность государственных органов – как центральных, так и местных, по организации дорожного устройства. Автор несколько выходит за рамки темы своей статьи, освещая не только саму дорожную повинность, но и попытку властей заменить ее денежным сбором, а также введением военно-рабочих команд. Углубляя оценку дорожной повинности, автор пишет, что «в сложившихся реальных условиях подобная практика в интересах государства являлась достаточно действенным инструментом преобразования Зауральского региона»⁵⁸. Принимая данную оценку исследователя, добавим, что «реальными условиями» являлась отсталая феодально-тоталитарная система, в которой не могло быть свободного развития рынка, а следовательно, и путей сообщения. Отсюда регламентация во всем, в том числе и дорожном устройстве. Вывод же автора о том, что «по сути дела в дореформенный период здесь сложилась внутригубернская система колесных дорог с выходом в Восточную Сибирь, Среднюю Азию и Урал»⁵⁹, является убедительным.

Учитывая тяжесть дорожной повинности, авторы Хроники и историографии крестьянского движения в Сибири в пореформенные годы обратили внимание на недовольство и открытое неповиновение властям со стороны крестьян в ходе ее исполнения⁶⁰.

В связи с необходимостью комплексного исследования истории создания Московско-Сибирского тракта мы попытались сравнить развитие дорожного устройства и техники дорожного строительства в Западной Европе и России⁶¹. Историк техники В.Ф. Бабков считал, что дорожное строительство в XVII – XVIII вв. сводилось к поискам путей обеспечения проезда по дорогам в условиях всевозрастающих объемов перевозок и роста нагрузок на дороги с одновременным стремлением снизить затраты труда и материалов⁶². Он же отмечал

крайне плохое состояние дорог в Европе в начале XIX в. В Англии на заседании парламентской комиссии представителей почтового ведомства и владельцев компаний дилижансов отмечалось, что «лошади выдерживают на пассажирских перевозках в среднем не более трех лет» из-за плохого состояния дорог. Дороги в Англии были так же плохи, как и в других странах, и оставались такими до тех пор, пока Мак–Адам не положил начало строительству дорог на научных принципах, что послужило новым толчком к прогрессу цивилизации. С 1818 по 1829 гг. в Англии и Уэльсе были проложены новые шоссейные дороги общей длиной в 1000 английских миль и почти все старые дороги были обновлены по принципу Мак–Адама⁶³, суть которого заключалась в том, что дорожная одежда должна возвышаться над поверхностью земли, а не быть уложенной в отрытом в ней корыте. Сама дорожная одежда должна была предохранять подстилающий грунт от размывания, быть ровной, связной и водонепроницаемой. Для устройства такой одежды следовало применять одномерный чистый щебень или гравий. Дороги требовали постоянного ухода, особенно в период уплотнения каменного материала, а поперечный уклон дороги должен был быть не слишком крутым⁶⁴.

До Мак–Адама в Европе уже применялась система устройства дорог П.Трезаге, который в 1785 г. организовал во Франции государственную ремонтно-эксплуатационную службу. Ремонтеры, за которыми были закреплены постоянные участки дороги, должны были в течение всего года ежедневно обходить эти участки, своевременно исследуя мелкие повреждения дорожной одежды, устраняя образующиеся на них неровности и предотвращая застои воды на поверхности дороги и в боковых канавах. Таким образом, во Франции в конце XVIII в. после средневекового застоя началось развертывание нового дорожного строительства. Первоначально королевскими указами к строительству дорог на неопределенное время привлекали население, но вскоре выяснилось, что выполнение большого объема работ методом трудовой повинности невозможно и в связи с этим необходимо создать новые, более экономичные конструкции дорожных одежд. Поэтому в Западной Европе отказались от принудительной дорожной повинности и перешли к использованию оплачиваемых рабочих. Во Франции это было впервые осуществлено в округе Лимож, где тру-

дился специалист-дорожник П. Трезаге. Однако полностью от дорожной повинности во Франции отказались лишь после революции 1789 г. В Англии переход к найму дорожных рабочих сочетался с введением оплаты за пользование дорогами. В России взимание платы за проезд по дорогам вошло в систему с передачей дорог с 1870 г. в ведение земств, хотя за проезд по отдельным дорогам вводилась плата специальными указами еще при Петре I (в 1718 г. – плата за проезд по новосделанной дороге к Невскому монастырю на ее содержание). В России практиковалась сдача на откуп мостов и паромных переправ (перевозов), причем в ряде указов (5 июля 1734 г., 12 сентября 1743 г.) предусматривались строгие меры против злоупотреблений за взятие платы на мостах и перевозах сверх указной⁶⁵.

Вывод В.Ф. Бабкова о том, что конец XVIII в. характеризуется развертыванием дорожного строительства после длившегося несколько столетий перерыва, закономерен. Техника дорожного строительства этого периода удовлетворяла требованиям первого этапа промышленного производства, почтовых, административных и еще ограниченных пассажирских перевозок. Однако протяженность дорог на магистральных направлениях, построенных по разработанным рациональным методам, оставалась незначительной по отношению ко всей дорожной сети, содержание которой осуществлялось самыми примитивными методами. Поэтому переход к дорожным одеждам только из щебня, к так называемому щебеночному шоссе (система Мак–Адама), явился следующим этапом развития техники дорожного строительства. Метод Мак–Адама был прост, дешев и отвечал требованиям времени⁶⁶. В России же, по мнению В.Ф. Бабкова, строительство дорог первоначально развивалось несколько отличными от Запада путями в связи с недостатком легкодоступных для разработки каменных материалов. Несмотря на значительную протяженность дорог (во второй половине XIX в. только сеть почтовых путей из Москвы достигала 16 – 17 тыс. км) и выраженную потребность в совершенствовании условий перевозок, техника дорожного строительства в России длительное время ограничивалась осушением дорожной полосы и укреплением труднопроезжаемых мест деревянными материалами⁶⁷.

По мнению А.С. Кудрявцева, несмотря на довольно активное строительство шоссежных дорог в дореформенной России, все же

огромные пространства империи (за исключением, пожалуй, западной ее части) не имели шоссейных дорог и были связаны между собой лишь проселочными (грунтовыми) дорогами, малопроезжими в весеннюю и осеннюю распутицу⁶⁸. В пореформенное время дорожное строительство носило преимущественно местный, а не государственный характер, как и в предшествующий период развития сухопутного сообщения. И только в конце XIX в. строительство стратегических шоссе начинает занимать существенное место в создании дорог⁶⁹.

Таким образом, авторы работ по истории дорожного строительства значительную часть своих исследований посвятили проблеме развития путей сообщения в Европе и России и их технического обустройства, особенно «большой перспективной дороге» от Москвы до Санкт-Петербурга и дорогам западных районов страны. Сибирь XVII – XIX вв. в основном осталась вне зоны их интересов, потому что, как мы считаем, все технические новинки и формы строительства и содержания путей сообщения в первую очередь опробовались в Европейской России. Для специалистов в области истории техники интересен был ее прогресс, и поэтому традиционным формам, уже известным, они не уделяли должного внимания. Кроме того, в их работах, подтвержденных планами и профилями дорог в Западной Европе и Европейской России, мало иллюстраций простейших сооружений, применявшихся во всей России, хотя дорожные ведомства нашей страны в XIX в. издавали и присылали на места чертежи и планы дорог, мостов, перевозов, указывая их размеры.

А.С. Кудрявцев обратил внимание на натуральную дорожную повинность и разнообразный подход к ней в губерниях России, отметив, что при выполнении этих работ применялись примитивные орудия: топор, лопата, а иногда плуг и борона, принадлежавшие крестьянам. Как правило, работы по ремонту дорог, осуществлявшиеся в счет натуральной дорожной повинности, производились без технического руководства⁷⁰.

О политике администрации по устройству и планировке населенных мест вдоль строящегося тракта в 80-е гг. XVIII в., усадеб и дороги по самим селениям, с анализом вновь выявленных источников указанного времени, пишет Т.С. Мамсик⁷¹.

В конце 90-х гг. XX в. томскими историками выпущен основательный труд, посвященный дорогам Томской области, в том числе Московско-Сибирскому тракту. Авторы обратили внимание на устройство тракта, его техническое обслуживание, рассмотрев попутно повинности крестьян и отдельные моменты эксплуатации тракта, в том числе с помощью военно-рабочих команд⁷². Б.К. Андрищенко подробно исследовал процесс обустройства и содержания Томско-Ачинского участка Сибирского тракта во второй половине XIX в. Им внесен вклад в историю тракта путем выявления персоналий инженерно-технических работников Томско-Ачинского участка тракта, описания подрядных работ за счет сумм повозного сбора, введенного на указанном участке в 1887 г.⁷³

Таким образом, проблеме устройства тракта в Сибири исследователями на протяжении XVIII – XX ст. уделено особое внимание. Наша задача заключалась в комплексном обобщении накопленного материала и привлечении нового материала в уже имеющийся массив литературы,⁷⁴ в частности в обращении внимания на картографическую историю тракта⁷⁵.

История исследования ямской гоньбы как одного из видов перевозок по Сибири происходила на протяжении XVII – XX вв. Однако этому виду транспорта в Сибири было уделено незаслуженно мало внимания.

При рассмотрении истории Московского тракта невозможно обойти вниманием сибирских ямщиков. Первым исследователем, обратившимся к этой проблеме, был Г.Ф. Миллер. Он проследил историю возникновения ямов и заселения их ямщиками. Профессор Харьковского университета П. Буцинский на общем фоне заселения Сибири в конце XVI – первой половине XVII ст. обратил особое внимание на устройство Верхотурского, Туринского, Тюменского и Тобольских (Демьянского и Самаровского) ямов. Им были изучены дозорные, приходные, таможенные, сметные, окладные книги Казанского и Сибирского приказов, а также портфели Г.Ф. Миллера, на основе которых и появились сведения о первых сибирских ямских охотниках⁷⁶. Однако их работы ограничились упоминанием времени возникновения ямов, имен первых ямщиков-переселенцев, некоторых мест их расселения вокруг ямов. Более подробно историю сибирских ямов изучал в связи

с историей ямской гоньбы в Московском государстве И.Я. Гурлянд. На материалах вышеназванных источников он рассмотрел организацию ямского строя в Сибири в XVI – XVII вв.⁷⁷ Исследователю удалось воссоздать историю сибирских ямщиков в их организационном построении, уточнить их правовой статус, проследить эволюцию сибирских ямов на протяжении XVII ст.

Социально-правовые вопросы взаимодействия сибирских ямов с мирами в Сибири в XVII в. затронуты в фундаментальном исследовании В.А.Александрова и Н.Н.Покровского⁷⁸. Н.Н. Покровский также обращал внимание на организацию перевозки служилых людей по Сибири и на появление первых ссыльных в крае⁷⁹.

Наряду с работами, в которых изучался статус ямщиков, мы находим исследования, в которых на фоне изучения общекрестьянских проблем, в частности крестьянской семьи, имеются материалы о сибирских ямщиках⁸⁰.

Однако история сибирских ямов не ограничилась XVII в., поэтому необходимо обратиться к их более поздней судьбе в XVIII – первой четверти XIX вв.⁸¹

Изучение организации гужевых перевозок по тракту началось во второй половине XIX в. в связи с составлением общего описания хозяйственной деятельности крестьянского населения Сибири. В качестве отдельного направления в исследовании роли тракта выделяется изучение извозного промысла. Сотрудник Иркутского статистического комитета Д.Д.Ларионов положил начало специальному исследованию хозяйственной деятельности крестьянства трактовой полосы. Проведя изучение извозного промысла в конце 60-х гг. XIX в., автор разделил «извозничество» на транспортно-гужевое и ямщину. Транспортное извозничество он оценивал как выгодное занятие и источник постоянных доходов значительной части населения в свободное от полевых работ время. Наблюдатель пытался определить приблизительное число лошадей, занятых в гужевом извозе, рассчитал нормы потребления корма рабочими, почтовыми и обозными лошадьми в течение суток и года. Эти цифры могут быть использованы для определения общего объема сена и фуража, потребляемого на Московско-Сибирском тракте не только в Иркутской губернии, но и во всей Сибири.

Д.Д. Ларионов, характеризуя сложившиеся формы перевозки кладей, отмечает появление «особой» группы крестьян, занимавшихся только перевозкой товаров, и называет их ямщиками-подрядчиками. Он также определяет скорость передвижения по тракту, делает подсчет доходности гужевого извоза в расчете на одну связку лошадей. Однако некоторые его выводы характерны для официальной статистики того времени. Так, причины разорения многих извозчиков автор видит не в социально-экономических условиях, а в пьянстве⁸².

Метод локальной истории активно применяли чиновники Министерства земледелия и государственных имуществ в 80 – 90-е гг. XIX ст. при изучении крестьянского хозяйства Сибири, в частности извозного промысла, роли Московско-Сибирского и других трактов в истории освоения региона и влияния его на хозяйство притрактовых жителей⁸³. А.А.Кауфману, С.К.Патканову, Е.С.Филимонову, В.Н.Горемыкину и другим авторам удалось выявить такие особенности, характерные только для конкретной местности, без которых современные исследователи истории Сибири второй половины XIX в. обойтись не в состоянии, потому что авторы «Материалов...», используя методику устных расспросов населения на сельских и волостных сходах, при переездах (ямщиков), в поле, на промыслах, при их каждодневных занятиях, при посещении их изб, домов, постоянных дворов, сумели собрать огромный фактический материал, на основе которого можно воссоздать историю отдельных сел, районов, областей и краев. Для исследований чинов Министерства земледелия и государственных имуществ характерно пристальное внимание к фактам, непосредственным известиям, источникам при критическом к ним отношении. Например, С.К. Патканов и А.А. Кауфман результаты опросов местного населения всегда сравнивали с многолетними отчетами волостных правлений и делали вывод о неполноте и даже недостоверности сведений последних, высказывая сомнения в правомерности их использования. Показательно, что при характеристике трактового населения они приводили высказывания самих крестьян: «не земля нас кормит, а большая дорога», «мы с бичика живем», «трактовый мужик на работу не скор», «вольную сvez – и вся работа».

К воссозданию картины экономического быта крестьян и инородцев эти чиновники подходили комплексно. Так, при характеристике

извозного промысла они обращали внимание на состав населения (старожилы или новоселы), месторасположение населенных пунктов на тракте. Это, в частности, позволило А.А. Кауфману сделать вывод о том, что в трактовых селах старожилы предпочитали заниматься ямщиной, почтовой гоньбой и перевозкой проезжающих, тогда как зажиточные крестьяне-старожилы и новоселы вне трактовых селений отправлялись в дальний товарный или ближний извоз, который на несколько месяцев отрывал их от своего хозяйства и был более трудоемким. В то же время изучение притрактового населения конкретных сел, нескольких волостей позволяло авторам делать общие для всей Сибири выводы, экстраполировать выявленные особенности на сибирскую действительность.

А.А. Кауфман внес значительный вклад в изучение переселений в Сибирь. В его работах содержится бесценный цифровой и фактический материал о расселении переселенцев, показывающий сложности при их устройстве в старожильческих, в том числе трактовых, районах⁸⁴. А.А. Кауфман в своих исследованиях экономического быта крестьян ряда округов Западной Сибири дал картину организации извозного промысла, уделив особое внимание гужевым перевозкам. Он пришел к довольно противоречивому выводу об отрицательном влиянии извозного промысла и дворничества на крестьянское хозяйство в целом. «Извоз, – пишет он, – влияет на развитие земледелия задерживающим образом», и объясняет это тем, что значительная часть крестьян отрывалась от сельскохозяйственного производства⁸⁵.

Однако данный вывод явно противоречит материалам исследователей экономического быта крестьян Восточной Сибири, которые подтверждают значительное влияние извозного промысла на расширение запашки и специализацию зернового клина для удовлетворения нужд тракта. Можно согласиться с М. Дубенским и И. Молодых в их споре с А.А. Кауфманом, поскольку ограниченность товарно-денежного обмена замедляла развитие земледелия, а занятие извозным промыслом создавало стабильный и довольно емкий рынок для расширенного земледельческого производства. Вывод о том, что тракт отвлекал от земледелия значительную часть населения, исследователи Восточной Сибири подвергали сомнению, доказывая, что боль-

шая часть обозов проходила зимой, т.е. в свободное от сельскохозяйственных работ время⁸⁶.

Сведения авторов, исследовавших Восточную Сибирь, по специализации земледелия в районах, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту, А.А.Кауфман использовал при написании статьи «Сибирь» для энциклопедического словаря Ф. Брокгауза и И. Ефрона, где фактически отказался от точки зрения, выдвинутой им ранее⁸⁷. В этой статье он впервые дал социальную оценку влияния извоза на положение крестьянства: «Организация извозного промысла имеет в высшей степени капиталистический характер... Развитие извозного промысла способствует... крайне нежелательному явлению: росту запашек отдельных зажиточных хозяев и дифференциации населения на малочисленный класс богатеев и бедноту»⁸⁸.

И.Молодых в докладе «Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости», прочитанном им на заседании отделения статистики ВСОИРГО 14 марта 1889 г., дал описание некоторых промыслов крестьян, в том числе и извозного⁸⁹. Хотя волость, обследование которой проводил И.Молодых, находилась не на Московском тракте, а на его Якутском ответвлении, многие особенности организации гужевого извоза, выявленные автором, были характерны и для Московско-Сибирского тракта, т.е. оказались закономерными для всей притрактовой зоны Сибири. И. Молодых пользовался очень важными источниками, ранее нигде не упоминавшимися, – расчетными книжками ямщицких артелей с подрядчиками за 1887–1888 гг. В его распоряжении были расчеты 12 партий от 8 до 14 чел. в каждой, от 4 до 8 лошадей на возчика, а всего на 97 ямщиков и 558 лошадей⁹⁰. Поэтому сведения, приводимые автором, ценны и достоверны. Интересны его данные о расходах и доходах извозчиков в составе артели, расчетах отдельных ямщиков. Выводы И. Молодых о зависимости дохода извозчиков от числа и качества имевшихся у них лошадей (а это позволяет судить о зажиточности части ямщиков), о причинах, вовлекавших крестьян в извоз, представляются очень важными и существенными. Однако И. Молодых противоречил себе, приводя средние валовые цифры заработка от извоза на одно хозяйство, доказав перед этим, что доходы у извозчиков всегда были разными. Выводы автора о выгодности промыслов, в

том числе извозного, могут быть отнесены только к сильным земледельческим хозяйствам.

Касаясь вопроса об организации извозного промысла, особенно гужевых перевозок, В.В. Покшишевский совершенно бездоказательно определил отношения между крупными фирмами – доставщиками товаров, подрядчиками и эксплуатируемыми ими рядовыми извозчиками-«связочниками» как регулировавшиеся «неписаными законами»⁹¹. Однако убедительные выводы И. Молодых и проведенное нами исследование маклерских книг позволяют утверждать, что все сделки между фирмами-доставщиками и подрядчиками оформлялись в письменной форме у городских маклеров. О заключении подрядов в первой половине XIX в. писали Ф.С.Кузьмина и В.П.Бойко. Источниками для них послужили также вышеупомянутые книги.

В.В.Покшишевский несколько преувеличивал значение Московско-Сибирского тракта, говоря, что «хозяйственный быт тракта держался в большей степени даже не на земледелии, а на почтовой гоньбе, извозе, дворничестве и т.п.»⁹². Не умаляя значения промысловой деятельности трактового населения, мы считаем, что абсолютное большинство жителей здесь занималось все-таки сельскохозяйственным производством и в первую очередь земледелием, а извоз был для крестьян важным промыслом, вовлекавшим их в товарно-денежные отношения; товарный извоз носил сезонный характер и зависел от календаря крестьянских работ.

В 60-е гг. XX ст. в научной литературе ставится вопрос об организаторах гужевого дела в Сибири. Авторы третьего тома «Истории Сибири» поддержали версию о купце Е.Н. Кухтерине как человеке с «темным прошлым». У таких людей, по их версии, «основу первоначального накопления» составляли средства, добытые ограблением обозов на трактовых дорогах, приискателей, возвращавшихся с приисков и другими преступлениями. Повествуя о том, что томский миллионер Е.Кухтерин начинал «чаерезом»-грабителем на Московском тракте, потом стал владельцем 3500 лошадей и на него работали 1500 ямщиков, авторы третьего тома ссылались на историка А.П. Шапова, который писал: «Сибиряки рассказывают как факт самый обыкновенный, что тот или другой... назад тому несколько лет продавал метлы зимой или разбивал обозы с чаями, а ныне купец первой гиль-

дии, имеет большие торговые дела и участвует в компании какого-нибудь сибирского пароходства»⁹³. Однако последующие исследования опровергли такой взгляд на происхождения первоначального капитала купца Е.Н. Кухтерина⁹⁴. В.П. Бойко пишет, что убедительных свидетельств участия томских купцов в тяжких преступлениях в делопроизводстве того времени не обнаружено⁹⁵. Но мы с удивлением встречаем вновь старую версию о Е. Кухтерине, основанную на слухах, у уважаемого нами исследователя Г.А. Ноздрина⁹⁶.

Е.И. Соловьева, работая над проблемами крестьянской промышленности в Сибири, выделяет особое значение извозного промысла. В статье, посвященной извозному промыслу во второй половине XIX в.,⁹⁷ и в одном из параграфов своей монографии⁹⁸ автор показывает важную роль транспортных перевозок в народном хозяйстве Сибири, раскрывает организацию извозного промысла, особенно гужевого извоза, дает его социально-экономическую характеристику и приходит к выводу о предпринимательском начале в извозном промысле, которое прорывалось «через густую сеть первоначальных примитивных форм капитализма, торгово-ростовщическую кабалу»⁹⁹. Важными представляются выводы Е.И. Соловьевой о товарном и капиталистическом характере земледелия в притрактовых хозяйствах, а также об углублении классового разложения крестьянства под воздействием извозного промысла¹⁰⁰.

Вывод о выделении небольшой группы крестьян, положивших начало предпринимательству в извозном промысле, которое впоследствии привело к формированию транспортных фирм, был сделан Ф.С. Кузьминой при изучении извозного промысла сибирских крестьян в 20 – 30-е гг. XIX в.¹⁰¹

В.П. Бойко, исследуя историю томского купечества, обратился к одной из форм применения их капитала – транспортной промышленности. В параграфе, посвященном сухопутному транспорту, автор затрагивает такие проблемы, как организация извоза и участие в нем пригородного крестьянства на протяжении всего XIX в., подтверждает примеры контрактов купцов с крестьянами на доставку грузов, касается вопроса монополизации грузоперевозок томским купечеством, приводит устоявшуюся в литературе характеристику транспортных фирм и их основателей, подвергает сомнению выводы

Ф.С.Кузьминой (Кузнецовой), Е.И.Соловьевой, О.Н.Катионова о том, что извозный промысел в дореформенный период переживал сильную дифференциацию, активно шло имущественное расслоение, когда из массы возчиков выделялись посредники, сосредоточившие в своих руках большое количество заказов на перевозки и отдававшие их затем на выгодных для себя условиях рядовым возчикам. «Судя по контрактам 1851 г., – пишет исследователь, – этот процесс в середине XIX в. только начинался, мощные фирмы по транспортировке грузов в Томске еще только закладывались и большинство договоров томские крестьяне и мещане заключали напрямую, минуя посредников»¹⁰².

Однако, говоря о дифференциации среди крестьян, транспортные фирмы мы вообще не имели в виду, так как считаем, что процесс их образования происходил в Сибири и Томске в пореформенные годы. Дифференциация среди крестьянства, проявлявшаяся при заключении договоров подряда на перевозку грузов, доказана Ф.С. Кузьминой для 20-х гг. XIX в. Она пишет: «Среди крестьян-извозопромышленников в 20 – 30-е гг. XIX в. выделяются предприниматели-подрядчики, для которых извоз стал основным доходным занятием. Некоторые из них использовали труд наемных работников-ямщиков (из крестьян. – О.К.). Однако в указанный период группа крестьян-подрядчиков составляла еще незначительное число. Основную массу груза перевозили крестьяне, для которых извозный промысел имел подсобное значение... Контракт предусматривал полную материальную ответственность со стороны человека, нанявшегося везти товар, за его сохранность в пути следования. Значит, право подписания контракта получал не каждый крестьянин, а только тот, кто имел соответствующее поручительство»¹⁰³. Почему бы вышеупомянутой дифференциации не быть и в 20-е гг., когда крестьяне-предприниматели использовали своих односельчан в качестве наемных работников? Тем более что вялотекущий процесс выделения из среды крестьян крупных подрядчиков по доставке товаров протекал на протяжении всей первой половины XIX в. О богатых крестьянах Западного Забайкалья, нанимавших возчиков в начале XIX в., писал М.М. Шмулевич¹⁰⁴. Да и отец Е.Н. Кухтерина Николай в 20-е гг. XIX ст. ходил в извоз из Тюмени в Томск на своих лошадях числом более 20-ти, что тоже предполагает управ-

ление ими не менее четырех человек, так называемыми «связками» по 4 – 5 лошадей в каждой¹⁰⁵.

Несмотря на дискуссионный характер трактовки вопроса о раслоении среди крестьян, В.П. Бойко расширяет изучение темы организации извозного промысла в Сибири, привлекая новые источники и раздвигая хронологические рамки для ряда проблем: о транспортировках винных грузов, организатором которых выступал отец Н.М. Ядринцева М.Я. Ядринцев; об участии в подрядах и извозе Семилужинских крестьян, крестьян Спасской волости, заключавших контракты в течение десятилетий; приводит новые данные о купцах Кухтериных и Пушниковых. Особое значение работе В.П. Бойко придают использованные им маклерские книги г. Томска, содержащие контракты, за некоторым исключением, с 1818 по 1851 гг.¹⁰⁶

Судьбой купеческих фамилий-доставщиков, вышедших из ямщиков, занимались немногие историки. Однако удалось проследить судьбу знаменитого предпринимателя Сибири, организатора извоза в крупных масштабах – Е.Н. Кухтерина. Томские историки Н.М. Дмитриенко, В.П. Зиновьев, В.П. Бойко, а также автор данной монографии сумели выявить на основе архивных материалов место происхождения «короля сибирских ямщиков», время его перечисления в томские купцы, организацию и основные направления занятий его фирмы, а также судьбу членов династии Кухтериных до и после Октябрьской революции¹⁰⁷. Очерки по истории благотворительности в Сибири расширяют наше представление о купцах, вышедших из притрактовых крестьян и бывших ямщиков, их благотворительной и меценатской деятельности по развитию в Сибири образования, здравоохранения, различных приютов и церковного строительства¹⁰⁸. Определены их особый статус и значимость не только для отдельных городов и округов, но и для Сибири в целом.

Таким образом, история извозного промысла начала рассматриваться в исторической и статистической литературе со второй половины XIX в., хотя отдельные фрагменты были у исследователей первой половины указанного столетия. Но наиболее полное завершение она получила во второй половине XX ст. с введением в научный оборот новых источников, появлением вышеуказанных исследований. К началу XXI ст. разработаны сюжеты организации гужевого извоза на

Сибирском тракте от такой формы, как артель возчиков, до характеристики крупных фирм-перевозчиков грузов. Нам удалось принять участие в систематизации накопленного материала и выявлении новых источников по истории гужевого извоза, в частности по истории персоналий организаторов фирм и описанию самого промысла¹⁰⁹.

История вольной ямской и государственной почтовой гоньбы специально в истории Сибири не исследовалась. Некоторые сюжеты из истории почты в Сибири можно почерпнуть у А.Н. Вигилева в его «Истории отечественной почты». Он считает началом самого длинного в мире почтового тракта от Санкт-Петербурга до Охотска учреждение почты между отрядами Великой Северной экспедиции и столицей империи в 1733 г.¹¹⁰. Сюжеты о том, как были организованы вольная пассажирская и почтовая гоньба в XIX ст., мы представляем в данном исследовании.

В последние годы способам езды по тракту стали уделять внимание томские краеведы. В сборнике статей Томского краеведческого музея, посвященных Сибирскому тракту, представлены отдельные сюжеты из истории Московско-Сибирского тракта, в том числе его хронология и значение, а также описание способов передвижения, состояния и самочувствия пассажиров на дороге в разное время года, их одежда зимой, качество обслуживания на почтовых станциях¹¹¹. Материалы Е.А. Андреевой о скорости сибирской езды перекликаются с нашими, хотя и базируются на разных источниках¹¹².

Вопросами о роли ссылки в заселении края, размещении ссыльных, их численности в Сибири занимались такие исследователи, как Е.Н.Анучин, С.В.Максимов, Н.М.Ядринцев, Дж.Кеннан, А.Д.Колесников, А.Д.Марголис, Е.И.Соловьева, С.В.Кодан, В.Н.Дворянов, П.Л.Казарян, Ф.Ф.Болонев и др.¹¹³

А.Д. Марголис считает, что начало статистическим исследованиям сибирской ссылки положил Е.Н. Анучин, проследивший движение ссыльных с 1827 по 1846 г. Цифровые материалы о ссылке 60 – 70-х гг. XIX в. собрал и проанализировал Н.М. Ядринцев. А статистикой последнего 20-летия XIX в. занимались А.Д. Марголис и Е.И. Соловьева. В.Н. Дворянов подвел общий итог истории политической каторги и ссылки периода 60-х гг. XVIII в. – 1917 г.

Анализ работ, посвященных ссылке в Сибирь, приводит нас к следующим выводам.

Тематика исследований о ссылке весьма разнообразна: от статей об отдельных персоналиях (чаще всего участниках русского революционного либо освободительного движения, а также выдающихся государственных деятелях, сосланных в Сибирь) до обобщающих работ по разным этапам освободительного движения в России, а также общим вопросам ссылки в Сибирь.

Чаще всего вопросы этапирования ссыльных по Сибирскому тракту рассматривались вскользь в общем контексте организации ссылки, за исключением «Сибири и ссылки» Дж. Кенана и «Сибири и каторги» С.В. Максимова. Авторам удалось подсчитать количество ссылаемых в Сибирь с середины XVIII до конца XIX в., т.е. до начала действия сквозной железнодорожной перевозки ссыльных с 1898 г.

Дореволюционными исследователями основное внимание уделялось ссылке вообще, но так как их работы выходили в 60 – 80-е гг. XIX в., то не весь статистический материал по ссыльному тракту был ими охвачен. Советские историки акцентировали внимание на политической ссылке, однако им удалось более или менее точно подсчитать общее количество ссыльных.

Устройство этапного тракта с юридической точки зрения рассмотрел С.В. Кодан. При анализе правового статуса политической ссылки в Сибирь автор раскрывает правовую регламентацию этапирования. Он делает вывод о том, что во второй четверти XIX в. сложилась особая система доставки в Сибирь «государственных преступников». «Политические преступники» этапировались в Сибирь по системе пересыльных тюрем в соответствии с общим законодательством о ссылке¹¹⁴.

Таким образом, вопросам организации ссылки в Сибирь посвящен достаточный массив исследовательской литературы. Тематика их разнообразна. В XIX в. наиболее известными были работы Е.Н. Анучина «Исследование о проценте сосланных в Сибирь в период 1827 – 1846 гг.», «Каторга и ссылка» С.В. Максимова и «Сибирь и ссылка» Дж. Кенана, «Сибирь как колония» Н.М. Ядринцева. В работах этих публицистов и историков достаточно широко представлены официальные источники, позволяющие судить о количестве ссыльных, поступавших в Сибирь, их содержании в пересыльных тюрьмах и в пути следования, а также на каторге. Богатый фактический материал и

живые зарисовки партий ссыльных и сопровождавших их воинских команд неизменно используются при изучении ссыльного тракта. Ф.Ф. Болонев в русле исследования о старообрядцах Забайкалья внес существенный вклад в историю этапирования в Сибирь в 1764–1765 гг. выведившихся из Польши староверов. Им отмечены особенности ссылки того времени, состоявшие в привлечении к этому процессу армейских частей, отсутствии строго налаженного порядка препровождения ссыльных¹¹⁵. Однако хронологические рамки каждого отдельного исследования не дают полной картины функционирования ссыльного тракта. Некоторые сюжеты организации ссылки по тракту, в том числе способы доставки и препровождения ссыльных, рассматривались и нами¹¹⁶.

Историей занятий притрактowych крестьян, помимо извоза, занимались в основном только А.А.Кауфман, М.Дубенский, И.Молодых и Е.С.Филимонов. Характеристика работ первых трех авторов была представлена выше.

Е.С. Филимонов в исследовании, посвященном экономическому быту государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии, в значительной мере пересекавшегося Московско-Сибирским трактом, опирался в главной мере на документы Спасского участкового начальства и материалы собственного исследования. В главе, описывающей скотоводство, мы встречаем более глубокий анализ состояния коневодства в Барабе по сравнению с исследованиями других авторов «Материалов...» по Западной и Восточной Сибири и Забайкалью. Им определены общая численность рабочего скота, его половозрастной состав, размеры приплода, распространенность мастей лошадей; обозначена цель коневодства; дано описание пород лошадей, их рыночная цена; охарактеризованы ярмарки, на которых происходил сбыт лошадей. Материалы, собранные Е.С. Филимоновым, позволяют определить товарность конского стада притрактовой полосы. Из всех выставившихся на продажу на сибирских ярмарках рабочих лошадей Московско-Сибирский тракт притягивал около 85,5 %¹¹⁷.

Работы Г.А. Бочановой, З.П. Горьковской, Е.И. Соловьевой о развитии обрабатывающих промыслов, их влиянии на мелкотоварное производство, о специализации крестьянского хозяйства использованы

нами при освещении вопроса о воздействии тракта на развитие промыслов, сопутствовавших извозу¹¹⁸.

Таким образом, история трактового дворничества, земледелия и скотоводства, а также промыслов по деревообработке для нужд тракта в нашей монографии является результатом работы с источниками, частично не вводившимися ранее в исследовательскую литературу. Некоторые итоги земледельческих занятий притрактового населения подводились нами ранее¹¹⁹.

О социально-экономических последствиях влияния тракта на экономику Сибири и его население писалось много в обобщающих работах по истории Сибири.

Н.М. Ядринцев довольно категорично утверждал, что в Сибири была только одна транзитная дорога, «пробитая кяхтинской торговлей среди пустынных местностей. Сообщения в сторону, по проселкам, представляют первобытные пути среди дебрей и болот»¹²⁰. Он же, характеризуя переселения в Сибирь, отмечал, что на главной трактовой дороге Сибири крестьяне-старожилы сообщали ему как факт, что из всего числа обозов они помнят только две партии переселенцев, не побирававшихся. Таким образом, весь налог по части пропитания переселения возлагался, по мнению писателя, целиком на сибирского крестьянина¹²¹.

Отдельные вопросы функционирования Московского тракта рассматривались представителями официальных властей в связи с проблемами переселения, при освещении путей следования переселенцев в Сибирь. Официальные источники, в частности, зафиксировали неудовлетворительное состояние транспортных средств и их нехватку для увеличения потока переселенцев¹²². В ряде исследований официального направления, посвященных проблеме строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, давалось описание Московско-Сибирского тракта, отмечалось его значение в предшествовавший строительству железной дороги период, описывались подъездные к нему пути. Отдельными авторами устанавливалось приблизительное число грузов, перевезившихся по тракту из Сибири в Европейскую Россию и обратно, подсчитывалась стоимость гужевых перевозок и делался вывод о их неконкурентоспособности по сравнению с железнодорожными¹²³. Главная задача этих работ заключа-

лась в доказательстве преимуществ железной дороги и ее благотворного воздействия на весь образ жизни населения Сибири и Европейской России. (Что нами и не оспаривается.)

В эти же годы появляется этнографическая статья Н. Попова, в которой автор на основе бесед со старожилами, занимавшимися извозным промыслом в конце XIX в., приводит интересный материал об образе жизни ямщиков-извозчиков в дороге и на постоянных дворах. Н. Попов воссоздает колорит эпохи, используя образную русскую речь сибирских ямщиков¹²⁴.

Исключительно важную роль Московско-Сибирского тракта в обозно-транспортных перевозках в 40-е гг. XX в. отмечал Р.М. Кабо, исследовавший процесс возникновения, развития и размещения русских городов в Западной Сибири до середины XIX в. По мнению этого исследователя, регулярное грузовое движение между западной (тобольской) и восточной (томской) частями Западной Сибири почти отсутствовало. Перевозки грузов совершались по рекам и волокам, что требовало больших трудов и отнимало много времени. Московско-Сибирский тракт сделал возможным обозное движение между городами Западной Сибири. О влиянии трактов Р.М. Кабо писал, что «тракты привлекают новое население, которое расселялось вдоль них, и в этом сказывается косвенное влияние взаимного положения городов на размещение внегородского населения». Он считал, что причиной возникновения сухопутных сообщений явилась необходимость иметь круглогодичную связь для снабжения городов хлебом и припасами, вывоза пушнины и, наконец, военные соображения требовали устройства сухопутных сообщений между городами. Дороги прокладывались по кратчайшему расстоянию между существующими наиболее значительными пунктами, и неслучайно вновь устроенные тракты получали свои названия по городам¹²⁵.

В.И. Шунков отмечал роль верхотурского пути в формировании хлебных цен, называя его, небезосновательно для XVII в., «начальным пунктом сибирского хлебного пути»¹²⁶.

В 60-е гг. XX ст. о значении путей сообщения в Восточной Сибири, и особенно Московско-Сибирского тракта, писал Ю.В. Кожухов¹²⁷. Исследуя колонизацию региона в 1800 – 1861 гг., автор обратил внимание на заселение трактовой и притрактовой полосы, на дорожную и

ямскую повинности, на извоз как отдельный вид промысловой деятельности, а также на роль тракта в развитии земледелия и скотоводства. Работа Ю.В. Кожухова ценна богатым фактическим материалом, обнаруженным автором в центральных и сибирских архивах, а также выводами о развитии мелкотоварного производства. Автор, в частности, показывает, что города и большие тракты являлись основными потребителями продукции мелкотоварного производства и базой для развития товарно-денежных отношений. Например, ежегодное потребление зерновых на Сибирском тракте на рубеже 40 – 50-х гг. XIX в. (от 1,3 до 1,5 млн пуд.) едва уступало потреблению на золотых промыслах Енисейской губернии (от 1,1 до 1,7 млн пуд.). А в первой четверти XIX в. основными каналами потребления продукции восточносибирского земледелия были казенные заготовки (900 тыс. пуд.), снабжение северных районов (850-900 тыс. пуд.) и Сибирский тракт (1,3 – 1,5 млн пуд.)¹²⁸.

К 60 – 80-м гг. XX в. сибиреведы проделали большую работу по изучению процессов освоения Сибири, развития различных сторон ее экономики, производительных сил и социальных отношений, опыта ее исторического освоения. Обобщающим результатом этих исследований явилось издание многотомных капитальных трудов «История Сибири»¹²⁹ и «История крестьянства Сибири»¹³⁰, авторы которых подчеркивают значение Московско-Сибирского тракта в развитии извоза и кустарных промыслов, обслуживавших извоз¹³¹. К сожалению, во втором томе «Истории Сибири» использована точка зрения П.А. Слобцова и Р.М. Кабо об изменении направления тракта в обход Тары с 1763 г. «на юго-восток, на Омскую крепость»¹³². В капитальной «Истории Сибири» особое внимание уделено торговле, городам и связанной с ними транспортной сети (в частности, гужевым путям) и, что очень значимо, роли Московско-Сибирского тракта для экономической жизни Сибири до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали.

Авторы третьего тома «Истории Сибири» специально рассмотрели развитие извозного промысла, который вызывал в притрактовых городах и селах развитие кузнечного, шорного, санного и других сопутствующих ремесел, способствуя вовлечению населения в товарно-денежные отношения. Однако не стоило бы преувеличивать влия-

ние Московского тракта на отрыв крестьян от земледелия, как это делают авторы тома¹³³. Да, часть крестьян была вовлечена в извоз, ямщину и дворничество, но это только усиливало комплексность крестьянского хозяйства, делало его земледельческо-промысловым, потому что полного отрыва от сельского хозяйства в притрактовых селах не происходило.

Исследователи «Истории Сибири» отмечали роль тракта и в развитии русско-китайской торговли. Ими были названы главные центры доставки китайского чая, который в 80-е гг. XIX в. составлял 90 % всего вывоза из Китая: Москва – 80 тыс. мест-тюков, Нижегородская ярмарка – 66 тыс., Иркутская ярмарка – 15 тыс., города Сибири – 10 тыс., притрактовые селения – до 2 тыс. мест. С ярмарок чай расходился по всей стране¹³⁴.

Для нашего исследования особое значение имеет оценка роли Московско-Сибирского тракта в работах А.П. Бородавкина. Автор подчеркивал мысль о том, что в районах пролегания тракта происходил процесс ускоренного развития товарно-денежных отношений, кузнечного, шорного, санного и других ремесел. В притрактовой полосе гораздо сильнее, чем в других местах, были развиты капиталистические отношения при значительной роли торгово-ростовщического капитала¹³⁵.

Л.М. Горюшкин поставил вопрос о влиянии путей сообщения на развитие капиталистических отношений в Сибири, в том числе о глубине развития капитализма в притрактовой полосе¹³⁶.

Ни одна из работ, освещающих экономическое место Сибири в составе России в XIX в., не обходится без обозначения роли путей сообщения. В.П. Зиновьев определяет 37 гужевых трактов, связывавших основные центры Сибири¹³⁷. В.И. Пронин в материалах к спецкурсам по социально-экономическому развитию Сибири обращает особое внимание на транспортную сеть Сибири, специально выделяя тему «Сухопутный и водный транспорт. Развитие пароходства на сибирских реках». Автор отмечает, что в Сибири единственной дорогой, по которой грузы, почта и люди двигались во все сезоны года, являлся Московский тракт. По наибольшей загруженности выделяются два участка тракта: Екатеринбург – Тюмень и Томск – Иркутск. По первому участку Сибирь обменивалась своими товарами с Ев-

ропейской Россией, по второму участку шел обмен товарами между Западной и Восточной Сибирью. В.И. Пронин отмечает сочетаемость путей сообщения. Наиболее крупногабаритные и тяжелые грузы с развитием пароходства переправляли по рекам, а мануфактурные, москательные и галантерейные товары из Европейской России, чай, пушнину, золото, мед и прочие дорогие товары из Сибири – по тракту. Автор также характеризует почтовые и земские тракты, отходившие от губернских и окружных городов¹³⁸. Заслуживает внимания вывод историка о том, что «вне городов и трактовых поселений земля не имела рыночной стоимости», так как не приносила прибыли¹³⁹, а также о влиянии тракта на структуру посевов и развитие скотоводства при высоком удельном весе лошадей в связи с растянутыми коммуникациями. «Гужевые перевозки продуктов земледелия и промышленных товаров на большие расстояния, почтовая и этапная гоньба, дорожная повинность крестьян требовали дополнительного привлечения тягловой силы, увеличивая тем самым издержки производства и стоимость жизни населения Сибири», – пишет В.И. Пронин¹⁴⁰.

Показательно, что интерес к истории создания и эксплуатации Московско-Сибирского тракта не ослабевает и даже усиливается в связи с актуализацией и новой постановкой социально-экономических и политических проблем. Т.С. Мамсик считает, что тракт в начале 80-х гг. XVIII ст. одновременно с созданием наместничеств, соединяя Москву и Сибирь, «из утилитарного элемента государственного хозяйства в условиях значимых для Российской короны геополитических сдвижек должен был превратиться в символ не столько административного, сколько политического единения окраины и метрополии». Сравнивая с США, исследователь отмечает, что «Америка не знала столь выразительного материального символа национально-государственного единства».¹⁴¹

В последние годы активизировалось изучение истории сибирских ярмарок XVII – XIX вв.¹⁴² При этом исследователи связывают наличие и рост ярмарок не только с увеличением численности населения, деятельностью властей по их открытию, с расширением торговых операций купечества, но и с отлаженными путями сообщения, в том числе и с близостью Московско-Сибирского тракта. Многие наиболее значимые ярмарки находились в городах и селах, связанных этим трактом или около него¹⁴³.

Т.К. Щеглова обращает особое внимание на значение путей сообщения в развитии этой сферы рынка, выделяя роль Московского торгового тракта. Притрактовые городские ярмарки Томской губернии – Каинская, Колыванская, Томская – отличались большими объемами торговли промышленными, в частности текстильными, товарами. Первая сельская ярмарка на территории Томской губернии была открыта в трактовом с. Вознесенском в 1836 г. Вообще, по сведениям исследователя, больше всего сельских ярмарок возникло в 50-е гг. вдоль Московского торгового тракта (в селах Спасском, Вознесенском, Осиновые Колки, Покровском, Иткульском). Мотивацией в прошениях по открытию ярмарки сельские общества указывали нахождение села на большом Сибирском тракте. Т.К. Щеглова одной из причин учреждения ярмарок в притрактовых селах называет их доступность для сибирских торговцев, ведших транзитную торговлю по тракту из России и с Урала, с Нижегородской и Ирбитской ярмарок через территории Тобольской и Томской губерний в Восточную Сибирь до Кяхты.

По мнению автора, спрос на сельскохозяйственные товары, ското-торговля, извоз, развитие промыслов отрывали крестьян от занятия земледелием, втягивали население трактовых сел в товарно-денежные отношения. Это вело к усилению обмена, росту торговли, образованию ярмарок, – делает вывод автор исследования о ярмарках юга Западной Сибири. Она же отмечает, что большинство ярмарок в первой половине XIX в. было учреждено в крестьянских селениях, расположенных вдоль Сибирского тракта. Во второй половине XIX в. к югу от главного тракта сформировалась плотная сеть сельских ярмарок, в том числе в селах, находившихся на земских трактах. Но влияние Московского тракта проявлялось и в это время: лавочная торговля преобладала в волостях, через которые проходил Московский торговый путь¹⁴⁴.

На сезонность ярмарок, по мнению Т.К. Щегловой и О.Н. Сидорчук, влияли фискальные факторы (октябрь, ноябрь – время уплаты крестьянами податей), климатические и сезонные условия (зимний холод обеспечивал естественную консервацию продукции сельскохозяйственного производства и установление более или менее нормальных гужевого путей), потребности крестьян в сельскохозяйственном

инвентаре, которые возрастали весной и летом. Однако о прекращении фактически всей ярмарочной торговли в Сибири с открытием с 1 февраля Ирбитской ярмарки О.Н. Сидорчук упоминает лишь мимоходом¹⁴⁵. А ведь Ирбитская ярмарка, хотя она и принадлежала территориально к Пермской губернии, играла важнейшую роль в сибирской торговле. Показателен рассказываемый Т.К. Щегловой эпизод, связанный с купцом К. Игумновым, в 1860 г. арестованным за драку в гостинице во время Сузунской ярмарки и сбежавшим из-под ареста, поскольку он «отправил... с возчиками в Ирбитскую ярмарку жировых товаров на 15 тыс. руб. серебром, которые там приняты от возчиков, так и употребиться в продажу без личного его, Игумнова, распоряжения никем другим не могут...». Страх купца обанкротиться или потерять кредит в Ирбите был сильнее страха перед законом¹⁴⁶. Естественно, что интерес торгового капитала переключался в феврале – марте исключительно на эту ярмарку. Транспортная связь к первой четверти XIX в. была уже полностью отлажена: в селах и городах Московско-Сибирского тракта купцы или их доверенные находили и быструю ямщину, и извозчиков, готовых к транспортировке товаров. Поэтому Ирбитскую ярмарку можно охарактеризовать как еще один фактор, определявший периодичность сибирских ярмарок.

Об уровне грамотности как социальном последствии влияния тракта на трактовых крестьян в сравнении с внетрактовыми писали В.А. и К.Е. Зверевы и Е.И. Соловьева¹⁴⁷. Они отмечали два фактора, влиявших на неравномерность распределения грамотных: во-первых, разную степень сформированности у крестьян потребности в образовании и, во-вторых, наличие объективных возможностей для удовлетворения этой потребности. Оба эти фактора благоприятно проявлялись в местностях, близких к городам и важным путям сообщения (трактам, крупным рекам, железной дороге). Вышеназванные авторы связывают распространение печатных изданий в селениях Сибири в 80 – 90-х гг. XIX в. с местом расположения и развития торговли. Так, в Спасском участке Каинского округа наибольшее распространение печатная продукция находила в селениях, приближенных к Омску, и по обе стороны Московско-Сибирского тракта¹⁴⁸.

О противоречивых и неоднородных оценках влияния транспортных магистралей на нравственность и грамотность населения в дооктябрь-

ский период рассуждает В.А. Зверев. Им, в частности, дается оценка взглядов А.Молотилова, утверждавшего, что «большедорожные», «трахтовые» (жители селений по Московско-Сибирскому тракту) пользовались среди прочего («забочного») населения Сибири недоброй репутацией: «хитрые, жадные на деньги, развратные людишки, порченный народ». В.А. Зверев считает, что в таких представлениях «имеется немалая доля преувеличения реальных тенденций и даже искажение истинного положения вещей, потому что, по данным массовых обследований второй половины 1880-х гг., было статистически доказано: по мере приближения к г. Иркутску уровень грамотности крестьян-старожилов в селениях (восточносибирских. – *О.К.*) повышался. Относительно много грамотных проживало именно в притрактных волостях и крупных ремесленных селах, которые одновременно часто являлись волостными центрами, имели собственную церковь и школу»¹⁴⁹.

Демографическая ситуация на тракте впервые была представлена нами в процессе комплексного изучения социально-демографического развития сибирской деревни в досоветский период¹⁵⁰. Для изучения населения Московско-Сибирского тракта нами были использованы результаты общих исследований по истории формирования населения Сибири в XVII – XIX вв.¹⁵¹ Данные труды не содержат конкретных материалов по формированию трактового населения, но дают возможность проводить эту работу на фоне общих итогов изучения процесса колонизации, переселений, роста населения и хозяйственного освоения края¹⁵². Так, исследуя заселение Сибири в XVI – начале XVIII в., А.А.Преображенский отмечал, что заселение уездов в Сибири происходило за счет «выталкивания» части сельского населения из деревни не без влияния внедряющихся товарно-денежных отношений и в обстановке социального расслоения поморского крестьянства. Район старого заселения, которым считался и считается Верхотурско-Тобольский (Верхотурский, Туринский, Тобольский и Тюменский уезды), пересекался правительственной дорогой. Он был в XVII в. наиболее заселенным. А.А. Преображенский делает вывод, что органические связи населения Урала и Западной Сибири в период начального освоения зауральских территорий русским народом сыграли боль-

шую роль в этом процессе. Уральские владения России стали опорной базой для продвижения в Сибирь, отдали большую долю своего населения при колонизации земель «за Камнем». В рамках Верхотурско-Тобольского района к началу XVIII в. был создан костяк крестьянского населения вновь заселяемых местностей. Именно возникновение крестьянских поселений во многом создало условия для государственного единства уральско-западносибирского региона с остальной территорией России, считал автор¹⁵³. Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что первый сухопутный тракт в Сибири был заселен и обслуживался ямщиками в основном поморского происхождения.

Богатый статистический материал, дающий возможность установить численность населения трактовых округов в конце XVIII – первой половине XIX в., имеется в исследовании А.Р. Ивонина¹⁵⁴, хотя автор и не ставил целью изучение роли путей сообщения в формировании населения Сибири; им были собраны достаточно важные сведения, на основании которых можно сделать вывод о концентрации населения в земледельческой и трактовой полосе Западной Сибири. В отношении городов историк оценивает роль путей сообщения только для роста населения г. Тюмени, считая, что оно увеличилось с 6092 чел. в 1782 г. до 12 593 чел. в 1862 г., или в 2,1 раза, благодаря выгодному расположению на перекрестке сухопутных и речных путей и развитию торгово-предпринимательской деятельности¹⁵⁵. Подобные материалы в виде таблиц, относящиеся ко второй половине XIX в., можно почерпнуть из работы Ю.М. Гончарова и В.А. Скубневского¹⁵⁶.

Таким образом, демографическая ситуация на Сибирском тракте в разные хронологические периоды требует дополнительного исследования.

Для характеристики некоторых элементов образа жизни или быта притрактовых жителей нами использовались уже известные исследования. Некоторые оценки Ю.А. Гагемейстера подтверждают решающее значение тракта для развития городов и сел. Например, при описании г. Туринска, который ко времени написания труда стоял в стороне от главного тракта, чиновник отмечал, что он поэтому никакого значения уже не имеет, а «посредственное состояние жителей наилучшим образом выражается миниатюрностью домов»¹⁵⁷.

Самые обширные селения в Сибири, по данным автора, располагались по Большой Московской дороге, по которой извозом и сбытом припасов зарабатывалось несколько миллионов рублей в год. Там попадались селения в 300 дворов с отлично устроенными и роскошно убранными домами, но, как замечает этот автор, возле таких домов было больше бедных построек, чем в стороне от большого тракта¹⁵⁸. Таким образом, исследователь отметил состояние домозаводства у сибиряков и дал описание жилищ на Московской дороге.

Историей тракта, его жизнедеятельностью занимался чиновник Томского губернского статистического комитета князь Н.А. Костров. В основе его работ – материалы путешествий ученых XVIII – начала XIX в., а также исследования обычного права крестьян-старожил Томской губернии¹⁵⁹. Автору удалось передать колорит жизни притрактового населения и зафиксировать некоторые особенности обычного права у притрактовых крестьян в организации гужевого извоза.

В данной работе нами используются также труды Н. Попова и А.П. Степанова. Эти наблюдатели, как указывает Н.А. Миненко, проявили серьезный интерес к этнографии, экономике и истории Сибири, ограничивая часто свою задачу простой фиксацией и передачей фактов народной жизни (современных им или почерпнутых из архивных фондов). Описания хозяйственных занятий крестьян отдельных волостей, округов и губерний, их быта, материальной культуры, обрядности, оставленные этими авторами, дают современному историку интересный источниковый материал¹⁶⁰. Их работы выполнены в русле сложившейся методики локальной истории: выявление источников, описание, обобщение собранного материала по тематическому принципу, компиляция, экстраполяция выводов на конкретный исследуемый регион, оценка. Этим они для нас и ценны.

Исследования этнографов свидетельствуют о распространенности промыслов, возникших под влиянием извоза: санного, тележного, дворничества и др. В них же оценивается как чрезвычайно важное значение сухопутных трактов в заселении лесостепной и степной полосы Сибири, а также характеризуется быт притрактовых жителей¹⁶¹. В частности, выводы О.Н. Шелегиной о жилых и хозяйственных постройках русских крестьян Западной Сибири (строитель-

ных материалах, технике крестьянского строительства, внешнем виде жилых построек, типологии жилища, делящегося по типам горизонтальной и вертикальной планировки, а также внутренней планировке и обстановке, санитарном состоянии домов и хозяйственных построек) могут быть использованы при характеристике жилища трактовых жителей в период строительства и окончательного заселения тракта. Широкий в территориальном отношении охват проблемы позволяет увидеть региональные особенности жилища, в том числе в районах, пересекаемых трактом. О.Н. Шелегина отмечает, что по мере колонизации сельскохозяйственных районов Западной Сибири планомерно увеличивалось число построек на крестьянских усадьбах, разнообразился их состав. Определяющее значение для формирования хозяйственного комплекса имели направление деятельности населения, длительность проживания в данном районе, имущественное положение, принадлежность к определенной категории крестьянства, а также социально-экономические факторы: отсутствие крепостного права, относительно высокая обеспеченность землей и скотом, более сильное влияние городской культуры и, в определенной мере, политика администрации, внедрявшей рациональные методы строительства, а также деятельность общины, следившей за санитарным состоянием домов сельчан¹⁶².

В.А. Зверев не склонен идеализировать крестьянское жилище сибиряков, которое едва соответствовало санитарным нормам, установленным в середине XIX в., даже у наиболее зажиточной части. Он же отмечает, что дома сибиряков в период 1861 – 1914 гг. более соответствовали санитарно-гигиеническим нормам, чем жилища сибиряков после социальных конфликтов 1914 – 1925 гг. Это объясняется естественным ходом освоения Сибири. Доказано, что хозяйства старожилов были более зажиточны, так как в них укладывался труд нескольких поколений. Естественно, что и на тракте, где селения возникали в течение XVII – начале XIX в., жилища менялись от примитивных сооружений поселенцев (переселенцев), строившихся как временки (“стопы”) с постепенным сооружением более качественного жилья, соответствовавшего минимуму санитарных норм. Ученый указывает на прямую связь размеров, качества строительства и внутренней планировки жилищ, их санитарных показателей,

вплоть до чистоты содержания помещений, с социальными полюсами деревни. В.А. Зверев расширяет и дополняет имеющуюся эмпирическую базу качества жилья материалами медико-статистических и санитарных исследований крестьянских жилищ в Сибири с середины XIX в., подтверждая данные о том, что минимальным санитарным нормам соответствовали только жилища зажиточных крестьян¹⁶³.

Что касается вопроса о пище трактовых крестьян, то отдельно он не исследовался. Однако в совместной статье с З.П. Горьковской нам удалось обратить внимание на этот элемент образа жизни притрактового населения¹⁶⁴.

Комплексно, в региональном масштабе, исследована история тракта томскими историками, этнографами и краеведами. Ряд статей под общим названием «Сибирский тракт», изданных Томским областным краеведческим музеем, воссоздает прошлое тракта в разные периоды и отличается по тематике¹⁶⁵. Здесь и влияние тракта на развитие городов, архитектуру и застройку сел¹⁶⁶. На основе картографических материалов Л.А. Тимофеева описывает местоположение тракта в начале XIX в. в пределах Томской губернии. Однако автор очерка ошибочно указывает место переправы через р.Омь у Чаусского острога (Колывани)¹⁶⁷. По всем имеющимся сведениям, переправа через Омь проходила в Каинске. И.В. Чернова обратила внимание на организацию этапирования преступников в Сибирь в XVIII – нач. XIX в., в том числе и по тракту¹⁶⁸.

В.П. Зиновьев в организации извозного промысла выделил и описал специалистов по перевозке грузов – «доставщиков»¹⁶⁹.

О чаерезах на Сибирском тракте сообщает М.Г. Лоскутова. Из ее же очерка можно узнать об условиях доставки одного места чая из Кяхты до Томска, об особом налоге за провоз возов через Томск, который уходит своими корнями в эпоху средневековья (т. н. полозовой сбор), об условиях хранения товаров на бирже и в особенной кладовой, о краже грузов на тракте с возов и в местах хранения¹⁷⁰.

О традиционном значении избы и новом значении горницы в домах притрактовых крестьян сообщает Т.Ю. Назаренко, отмечая влияние тракта и товарно-денежных отношений на приспособление трактовыми крестьянами окружающего мира под свои нужды через устройство и убранство горниц¹⁷¹.

Исследования вышеназванных авторов и другие используемые нами работы расширяют представление об истории Московско-Сибирского тракта.

§ 2. Источники

Для изучения истории Московско-Сибирского тракта и его жителей нами привлекались различные типы конкретно-исторических источников: опубликованные и архивные письменные документы; вещественные материалы в виде фотодокументов предметов хозяйственной деятельности притрактowych жителей, имеющихся в краеведческих музеях; картографические сведения.

Использованные в работе письменные источники можно разделить на шесть основных групп:

- законодательные акты;
- материалы государственного и ведомственного производства, связанные с деятельностью государственных учреждений, организаций, органов крестьянского управления и т.д.;
- данные социально-экономической статистики;
- периодическая печать и публицистика;
- мемуары и воспоминания;
- картографические материалы и технические чертежи.

Среди законодательных документов важное место занимают акты, регулирующие натуральные повинности, установленные для России в целом и для Сибири в частности. В них нашла отражение эволюция отношения центральных органов власти в XVII – XIX вв. к устройству дорог и дорожной повинности и замене натуральной ее формы денежной. Кроме того, в этих документах была представлена классификация дорог, дана их техническая характеристика, определены полномочия органов, ответственных за эксплуатацию дорог, источники финансирования устройства и содержания, описаны правительственные эксперименты по замене натуральной дорожной повинности трудом ссыльных и каторжных и т.п.¹⁷²

Особо рассматривается Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири¹⁷³, в котором были заложены основы содержания сухопутных сообщений в регионе в XIX в., а также детально расписана деятельность военно-рабочих команд по устройству путей сообще-

ния и, в первую очередь, Московско-Сибирского тракта в 20-е гг. XIX в. вплоть до их отмены.

Законодательство о ссылке и этапировании ссыльных в Сибирь и по Сибири позволяет восстановить часть истории создания этапного тракта, дополнить историю ссылки, рассмотреть эволюцию ссыльного тракта, изменение порядка этапирования с XVII и до конца XIX в.¹⁷⁴ «Устав об этапах», принятый в 1822 г., предусматривал создание на всем маршруте движения ссыльных «этапов» – пунктов отдыха, регламентировал порядок отправления и движения партий ссыльных, состав и функции этапной стражи, устанавливал нормы довольствия ссыльных и военнослужащих, учреждал органы власти, ведавшие ссыльными, – Тобольский приказ о ссыльных и губернские экспедиции о ссыльных.

Для того чтобы тракт функционировал бесперебойно, необходимо было единое законодательное поле. Во-первых, дорога должна была обеспечивать элементарный проезд гужевых и легковых транспортов и экипажей. Для этого необходимо было создать элементарные условия содержания тракта, чтобы как можно более длительное время в течение года дорога была суха, имела водоотводные канавы, мосты, гати, перевозки через реки. Отсюда необходимость в технических стандартах, установленных для всей империи, в том числе и Сибири, а также и отдельные нормы для нее, находящиеся в Уставе о путях сообщения в Сибири. Во-вторых, необходимо было изыскать средства для этого. Отсюда разного рода акты, вводящие либо натуральные дорожные повинности, либо денежные сборы с проезжающих на перевозах через реки и по отдельным участкам тракта для их содержания. В-третьих, с развитием интенсивного движения необходимо было регламентировать правила проезда по дороге для обозов, почт, фельдъегерей и т. п. В-четвертых, для содержания почтовой гоньбы надо было иметь нормы, регулировавшие ее функционирование: подряды или повинности, разного рода инструкции для почтосодержателей. В-пятых, без регламентации в гражданском законодательстве сложно было бы организовать такие виды передвижения по тракту, как гужевой извоз и вольная ямщина. В-шестых, этапирования ссыльных по тракту без нормативной базы вообще не могло быть. В-седьмых, для привлечения в трактовые села не только крестьян, но и разночинцев, в том числе из ссыльных,

тоже необходима была правовая регламентация на уровне местных административных актов или обычного права сельских обществ.

По форме правовое поле Московско-Сибирского тракта регулировалось царскими указами, уставами, постановлениями Комитета министров, ведомственными административными актами МВД, Военного министерства, Министерства финансов, Ведомства водяных и сухопутных сообщений и МПС, губернскими раскладками натуральных и денежных повинностей, в том числе и дорожной, воеводскими указами, положениями об органах губернского управления, гражданским законодательством, обычным крестьянским правом. В итоге все это создавало условия для нормального со временем функционирования одной из самых протяженных дорог Российской империи.

Большое значение для нашей работы имеет разнообразная делопроизводственная документация губернских и уездных органов управления, хранящаяся в центральных и местных архивах. Это, в частности, и текущие отчеты генерал-губернаторов и губернаторов, и подготовительные к ним материалы, включающие сведения о занятиях населения. Отчеты окружных исправников содержат описание обязанностей крестьян и их занятий. Такие отчеты важны для нас тем, что в них имеются конкретные сведения о распределении дорожной повинности, состоянии путей сообщения, общей доходности от извоза, а также проекты, предложения окружной администрации, в которых отражались изменения, происходившие в сибирской деревне. Особый интерес представляют материалы по организации дорожной повинности и почтовой гоньбы по Московско-Сибирскому тракту. Первичные материалы – отчеты волостных правлений – позволяют проследить на протяжении десятилетий роль населения трактовых сел в обслуживании интересов государства и главной транспортной артерии Сибири.

За последние годы в научный оборот были введены новые источники: фонды Г.С. Батенькова, М.В. Красноженовой, таможенные книги, ревизские сказки и др. О М.В. Красноженовой писатель А. Срывцев написал очерк под названием «Хозяйка Сибирского тракта», признавая немалый вклад красноярского краеведа в изучение этнографии русского трактового населения¹⁷⁵.

Ямскому сословию посвящены разнообразные источники, в том числе и таможенные книги. Верхотурская таможенная книга 1673/74 г. сви-

детельствует, что ямщики, наряду с другими категориями населения, довольно активно участвовали в экономической жизни региона, особенно в районах проживания и Соликамска. Таможенному обложению подвергались их сделки в самом Верхотурье: чаще всего мена, покупка и продажа лошадей, торговля хлебом, привоз соли, торговля рыбой, вывоз рыбы для продажи в Соликамске. Цены, по которым ямщиками приобретались лошади, иногда были выше средних. Видимо, это связано с приобретением более качественного товара, необходимого в работе¹⁷⁶. Помимо списка ямщиков в Верхотурской таможенной книге имеются сведения о «запасных извозчиках» с указанием места их приписки («вычегжанин запасной извозчик» такой-то). Лошади, которых продавали запасные извозчики, были очень дешевы – по несколько алтын, то есть меньше рубля. Таких сделок ни ямщики, ни крестьяне вообще не совершали, так как обычно средняя цена лошади, обмениваемой или продаваемой, была два-три рубля. Видимо, запасные ямщики, придя с обозом в Верхотурье, продавали своих изработавшихся лошадей и возвращались на родину налегке, без обузы, а может, были вынуждены продавать своих коней.

В таможенной книге Туринска 1674/75 г. ямщики упоминаются в связи со сделками купли-продажи, производимыми ими по причине взимания с них таможенных пошлин. Чаще всего основным товаром был скот. Более всего пользовались спросом взрослые лошади – кобылы и меринь, реже – молодняк. Кроме купли-продажи рабочих лошадей предметом сделок был их обмен, иногда с приплатой. Ходовыми товарами были соль, привозимая из Тюмени, а также рыба. Мягкая рухлядь (пушнина) в данное время у ямщиков как товарная продукция не отмечается. Крупный рогатый скот (коровы) продавался на убой или покупался на обзаведение. Впрочем, подобные сделки зафиксированы в небольшом количестве. Таким образом, традиционные занятия порождали спрос на лошадей; видимо, в этих же ямских хозяйствах довольно основательно занимались воспроизводством лошадей, так как сделки по покупке лошадей чаще всего происходили внутри самого сословия. Тюменская таможенная книга 1672/73 г. подтверждает небольшое количество сделок со стороны ямщиков, связанных с местным рынком и ведением земледельческого хозяйства¹⁷⁷.

Таможенные книги Кузнецка и Томска более насыщены записями о сделках с пушниной. О ямщиках упоминаний в них нет. Следовательно, ямщики в своих сделках не выходили за пределы среды обитания и регистрации. Говорить об их активном участии в товарно-денежных отношениях в крупных масштабах не приходится.

В таможенной книге г. Тары за 1674/75 г. упоминаний о ямщиках как плательщиках пошлин не имеется. В основном говорится о торговых людях – бухарских купцах и служилых людях. Зато из этой книги можно узнать направления движения товаров и торговых людей. Это Ямыш-озеро, Тобольск и Томск. Интересны сюжеты о движении торговых людей на Томск через Барабинскую волость или Барабу и торговле служилых людей русским товаром с барабинцами¹⁷⁸, которые выторговывали у них лосиные кожи и горностаев. Стало быть, русские во второй половине XVII в. достаточно хорошо были осведомлены о путях сообщения с Томском через Барабу от Тары.

Конечно, особое значение для нас имеют документы Ямского приказа и Ямской канцелярии и конторы в Москве и Санкт-Петербурге. Во-первых, в документах этих архивов обнаруживаются нормативные акты по управлению ямским делом в России, в том числе и сибирскими ямщиками; во-вторых, имеется отчетность управителей ямов или ямских приказчиков; в-третьих, в документах, особенно в материалах Ямской канцелярии, присутствуют сведения по истории ямщиков в Сибири в XVIII в. Дополнением к изучению истории Ямской канцелярии является один из портфелей Г.Ф. Миллера, где он пытается определить время возникновения Ямского приказа, его упразднения и появления Ямской канцелярии¹⁷⁹. В фондах Ямской канцелярии собраны царские указы по ямским делам, указы Сената Ямской канцелярии (копии) за 1621 – 1776 гг. Ознакомление с указами и решениями Сената приводит к выводу о том, что они носили прецедентный характер, т.е. решение по делу какого-либо российского яма распространялось на всех ямщиков. Сведения об управлении сибирскими ямщиками конкретизируются в делах, имеющих указы управителям сибирских ямов¹⁸⁰.

В фондах местных архивов ТФ ГАТюМО и ГАТюМО сохранились материалы о численности сибирских ямщиков в разное время, документы, характеризующие их занятия, правовой статус, участие в си-

бирской жизни¹⁸¹. Более всего отражена деятельность сибирских ямщиков в фондах Г.С. Батенькова¹⁸² и Первого Сибирского комитета¹⁸³. Фактически мы имеем два одинаковых дела по вопросу о подготовке решения об упразднении ямщиков в Сибири как сословия и причислении их к государственным крестьянам. Рукопись Г.С. Батенькова свидетельствует о его участии в подготовке этого дела к рассмотрению в Первом Сибирском комитете, а подпись М.М. Сперанского на записке «О ямщиках, в Сибири состоящих» подтверждает его ответственность за подготовку решения в Сибирском комитете. Таким образом, историю сибирских ямщиков изучали в своей управленческой деятельности и Г.С. Батеньков, и М.М. Сперанский.

Материалы по статистике ссыльных, пришедших в Сибирь, находятся в фондах Первого Сибирского комитета (РГИА), Тобольского приказа о ссыльных, Управления Нерчинской ссылкой (ГАРФ). Первый Сибирский комитет был образован 28 июля 1821 г. в связи с рассмотрением отчета М.М. Сперанского по обозрению Сибири. М.М. Сперанский, назначенный 22 марта 1819 г. сибирским генерал-губернатором, в марте 1821 г. представил свой отчет с предложением о реорганизации управления краем. Результатом работы Комитета стало учреждение 22 июля 1822 г. административного разделения Сибири на две части: Западную и Восточную. Одновременно были утверждены уставы о ссыльных, об этапах, о сухопутном сообщении, положение о земских повинностях и др. Сибирский комитет просуществовал до 1838 г. В материалах Первого Сибирского комитета широко представлены сведения о заселении Сибири, в том числе и по Большой Сибирской дороге.

Сведения о переселенцах в Сибирь представлены здесь с начала XIX в. Сохранившиеся черновые материалы по вопросам колонизации содержат данные о количестве поселенцев по отдельным районам, о затраченных на их размещение суммах. Имеются подробные ведомости о числе людей, водворенных в Томской губернии с 1803 по 1819 г. и следовавших на забайкальское поселение и по Положению о поселении в Сибири 1806 г., о ссылаемых из внутренних губерний в Сибирь по суду. Ведомость разбита погодно с указанием уездов¹⁸⁴. В деле «О поселении в Иркутской губ. и об описании землям, приисканным в Иркутском, Нижнеудинском и Верхнеудинском округах для предполагае-

мого водворения в сих уездах» даны сведения о количестве поселенцев с 1800 по 1819 г. Материал, касающийся Сибири как места ссылки, в основном распадается на две части: использование ссыльных на работах и организация процесса ссылки (устройство этапов, маршруты и пр.), а также имеются статистические сведения о количестве сосланных. Вопрос об организации ссылки и количестве ссылаемых отражен в записках об этапах в сибирских губерниях, проекте устава об этапах и табеле о «потребном числе чинов и служителей».

Данные о количестве ссыльных встречаются в различных делах. В делах, предшествующих образованию Сибирского комитета, сведения о количестве сосланных (за первое десятилетие XIX в.) содержатся в «Списке о находящихся в Иркутской губернии секретных арестантах и других сосланных под надзор полиции». Цифровые данные о количестве населения в городах, о сельском хозяйстве подробно представлены в статистических сведениях за отдельные годы и в отчетах об управлении Восточной Сибирью¹⁸⁵.

Опубликованные указы крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. свидетельствуют об истории устройства Сибирского тракта, повинностях крестьян и истории ямской гоньбы на вновь устраиваемых участках дороги. Указы повествуют о тяжелейших нагрузках, выпавших на долю податных сословий: государственных, приписных, монастырских крестьян и разночинцев сибирских острогов, не только переведенных на дорогу, но и живших в стороне от нее. Фактически все миры должны были участвовать в обустройстве, содержании дороги и нести ямские повинности. Это было колоссальное мероприятие по масштабам и срокам его осуществления¹⁸⁶.

Через 20 лет после выхода книги Дж. Кеннана официальные власти опубликовали сборник документов «Ссылка в Сибирь. Очерк ее истории и современного положения. Для Высочайше утвержденной Комиссии о мероприятиях по отмене ссылки», который использовался советскими историками при изучении ссылки в Сибирь, в том числе и политической. Однако основными источниками изучения ссылки в Сибирь являются не только документы Главного тюремного управления, но и такие сборники статистики, как «Материалы для изучения экономического быта крестьян и инородцев Западной Сибири» и «Ма-

териалы по исследованию экономического быта крестьян и инородцев Восточной Сибири».

В советский период ссылка изучалась главным образом в связи с исследованием революционного движения в России. Большой массив источников об этапировании ссыльных в Сибирь составили мемуары декабристов, ссыльных поляков, народников и других участников освободительного движения.

Собранные предшествующими исследователями статистические, эмпирические, фактические материалы позволяют нам решить следующие задачи: обобщить статистические сведения о количестве ссыльных, проследовавших в Сибирь по этапным трактам во второй половине XVIII – XIX в.; выявить систему устройства этапного тракта в Сибири; описать положение ссыльных в пути и на этапах; дать описание этапов и определить затраты на них; подсчитать общие затраты на содержание ссыльных в пути, затраты на содержание этапной гоньбы; определить возможные доходы притрактовых крестьян от обслуживания ссыльных (продажа продуктов, подряды на содержание этапов и этапной гоньбы и др.).

Одним из главных источников по истории тракта является социально-экономическая статистика 80 – 90-х гг. XIX в. Данные опубликованы в «Материалах для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири» и «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний»¹⁸⁷. Они подготовлены на основе обследований, проведенных чиновниками Министерства земледелия и государственных имуществ в губерниях Западной и Восточной Сибири. В них содержатся общие данные о земледелии, землепользовании, системах полеводства, повинностях, найме рабочей силы, торговле, рынках сбыта и промыслах крестьян. Статистические материалы в этих изданиях обобщены и дополнены целостной характеристикой крестьянского хозяйства – транспортной промысловой деятельности. Однако не все материалы данных источников равноценны. Статистические таблицы, предоставляющие возможность произвести подсчет численности трактового населения и хозяйств в селах, групп населения, размеров запашки, численности рабочего и рогатого скота в хозяйствах, количества лиц,

занимавшихся извозным промыслом и т.п., имеются только по Иркутской и Енисейской губерниям, а также по Ялуторовскому округу Тобольской губернии¹⁸⁸.

Содержащийся в этих томах материал позволяет подсчитать число населенных пунктов по Московско-Сибирскому тракту и количество жителей в них; выявить данные о наемных рабочих и хозяйствах, нанимавших рабочую силу и отпускаявших наемных работников; провести группировку крестьянских хозяйств по количеству запахиваемой земли и рабочего скота; вычислить процент безлошадных и безземельных хозяйств; сравнить уровень расслоения крестьянства трактовых и вне трактовых сел и волостей. Материалы выпусков дают конкретные сведения о числе крестьянских хозяйств, занимавшихся извозом, дворничеством, о бюджетах жителей притрактовой полосы, основном грузопотоке, социальной организации крестьян при перевозке грузов и пассажиров.

Для определения объема перевозок в Сибири важным источником служат материалы ведомственной статистики: городских дум Тюмени, Томска и Иркутска. Наиболее полно представлены сведения по Иркутской городской думе, так как они печатались в изданиях думы. «Известия Иркутской городской думы» за 1886 – 1896 гг. дают возможность подсчитать число возов с грузами, проходивших мимо застав, где с них брался повозный сбор. «Известия» сообщают не только о количестве возов, но и о характере товара, о времени и направлении привоза и вывоза грузов. По Тюмени и Томску подобные сведения не публиковались. Некоторые отрывочные сведения о числе возов, проходивших через Томск и Тюмень, обнаружены в фондах городских дум и губернских управлений. Имеются данные либо о сумме повозного сбора, либо о количестве груза, прибывшего в эти города. Некоторые данные об объеме перевозок в Сибири обнаруживаем в фондах Департамента торговли и мануфактур (о доходах г. Томска с характеристикой суммы повозного сбора, где, в частности, отмечалось, что повозный сбор составлял 1/5 всех сборов г. Томска)¹⁸⁹.

Подсчет численности хозяйств, занимавшихся содержанием постоянных дворов, позволяют произвести материалы Первой всероссийской переписи населения 1897 г. Так как перепись проводилась во время строительства Транссибирской железнодорожной магистрали,

то указания на содержание постоянных дворов имеются только на участке Московско-Сибирского тракта между Томском и Иркутском, т.е. там, где железная дорога не совпадала полностью с трактом или работы находились в стадии завершения. Сведений о наличии постоянных дворов на участке между Тюменью и Томском нет¹⁹⁰.

В работе использованы сведения из личного фонда Н.М. Ядринцева, собиравшего фактический материал о грузоперевозках и действии торгово-транспортных фирм в Сибири,¹⁹¹ а также фонда купца М.Ф. Немчинова, в котором находятся приходно-расходные книги, телеграммы обозных приказчиков, данные о ценах на доставку грузов, договоры-подряды с транспортными фирмами¹⁹². Несмотря на неполноту имеющихся материалов, они позволяют в целом осветить порядок и организацию транспортировки товаров из Забайкалья в Европейскую Россию.

Важным источником по изучению товарного извоза сибирских крестьян являются маклерские книги, хранящиеся в государственных архивах Томска, Иркутска и Красноярска. Из этих книг мы узнаем условия подрядов на доставку грузов, время или сроки доставки, меру ответственности доставщиков, число подрядчиков и т.д. Маклерские книги дают возможность выявить основные районы распространения извозного промысла, «гнезда», откуда вышли хозяева фирм – доставщиков грузов, т.е. районы, где наиболее активно действовал торговый и предпринимательский капитал. Но книги сохранились не за все годы, и это затрудняет их обработку.

Частично вопрос о численности притрактового населения удалось решить, обратившись к фондам Центрального статистического комитета – Первой Всеобщей переписи населения России 1897 г. В волостях, пересекавшихся Московско-Сибирским трактом, нами подсчитано количество жителей, в том числе по половому и возрастному признакам. Это дало возможность определить долю населения трактовых сел и волостей в общей массе сельского населения трактовых уездов и губерний Сибири, размеры населенных пунктов по числу жителей и дворов, людность двора, динамику трактового населения; установить концентрацию населения в трактовых селах, его удельный вес в общей массе жителей Сибири. Данные переписи наиболее достоверны, так как охватывают весь массив населенных пунктов¹⁹³.

Многие аспекты изучаемой темы нашли отражение в повременных изданиях и периодической печати XIX в. Общественно-политические журналы и периодические сборники публиковали заметки путешественников, очерки, посвященные крестьянам Сибири. Весьма ценны издания научных обществ, ставивших одной из своих задач изучение быта крестьянства.

В работе использованы местные официальные издания, например, газета «Губернские ведомости» (Томск), в которой сотрудничали представители чиновничьего аппарата, в том числе председатель Томского губернского статистического комитета князь Н.А. Костров. В газетах демократического направления – «Сибирская жизнь», «Восточное обозрение», «Сибирь», «Сибирский вестник» и др., в разделах очерков и публицистики, в корреспонденциях с мест, фельетонах их авторы – писатели, путешественники, крестьяне – характеризовали различные стороны жизни притрактового населения. Газетные публикации отличаются злободневностью и позволяют выявить проблемы, волновавшие притрактовых жителей. Например, в газетах поднимались вопросы о тяжести дорожной повинности и содержании почтовой гоньбы, состоянии путей сообщения. По этим вопросам часто выступали Н.М. Ядринцев и Н.М. Астырев. Публикации этнографического характера содержат описание элементов образа жизни трактового населения.

Большой вклад в дело издания материалов повествовательного характера внесла Н.П. Матханова. Ее публикации путевых записок Н.С. Шукина о Барабинской степи, материалов и воспоминаний современников о графе Н.Н. Муравьеве–Амурском и др.¹⁹⁴ удачно дополняют увидевшие свет ранее мемуары путешественников, чиновников, офицеров, купцов, служивших или живших в Сибири¹⁹⁵. Материалы такого рода помогают воссоздать историю сооружения и функционирования Московско-Сибирского тракта, элементов образа жизни трактового населения.

Воспоминания участников революционного движения, сосланных по этапу в Сибирь, дают реальную картину функционирования этапного тракта, повествуют о положении ссыльных в пути, на этапах, о проблемах, волновавших осужденных в дороге, о быте трактовых жителей.

Картографические материалы содержат интересную информацию о тракте в разные периоды. Здесь и проложение тракта, и его проектирование, и обоснование статуса почтовых дорог и коммерческих трактов, географическое расположение тракта, указание населенных пунктов, почтовых станций, препятствий (мостов, перевозов, гатей), указание расстояний между населенными пунктами, распределение плодородных земель, переселенческих участков, даже указание маршрутов следования и мест ночевки наследника престола Великого князя Николая во время его путешествия с Дальнего Востока. Картографические материалы сохранились в разных архивах, рассредоточены по разным коллекциям. Есть карты – рукописные и изданные типографским способом. Встречаются карты, в легенде которых не отражено время составления, что затрудняет их хронологическое определение. На некоторых картах имеются надписи, которые носят описательный характер и дают возможность узнать имена составителей карт, время их начертания, провести подсчет затрат, необходимых для устройства тракта (строительство мостов, загачивание болот), узнать объем всех необходимых работ. Часто карты, вырванные из дел, помещаются в коллекции, поэтому очень трудно воспроизвести общую картину исследуемого предмета. Но нахождение карт иных регионов в местных архивах свидетельствует о том, что карты находили довольно широкое применение в разных кругах сибирского населения, особенно чиновников, купцов и офицеров.

В процессе изучения картографических источников нам удалось уточнить датировку карт-планов томской почтовой губернской дороги Сибирского тракта, хранящихся в ГАОО, не 1839 г., как определяет опись, а 1819 г., обнаружив отдельную переписку в другом фонде того же архива между томским гражданским губернатором Илличевским и сибирским генерал-губернатором М.М. Сперанским.

К сожалению, работ историков картографии о путях сообщения в Сибири до сих пор не имеется. Нами было подготовлено библиографическое пособие по истории старой карты Сибири (XVII – XIX вв.), которое поможет со временем написать исследование по истории картографирования Сибири, в том числе и путей сообщения¹⁹⁶.

В целом в архивах страны накоплен значительный массив карт и планов, включающих и пути сообщения Сибири, начиная с картогра-

фических материалов С.У. Ремезова и русских картографических служб от петровских геодезистов и географического департамента АН до военно-топографических подразделений Военного и Морского министерств и различных ведомств: землеустроительных, почтовых, путей сообщения и губернских и уездных служб, что дает нам хорошую почву для определения маршрутов пролегания Московского тракта в Сибири. Те карты, что были нами исследованы, показывают колоссальную роль центральных и местных властей, специалистов и населения Сибири по его сооружению и устройству, а землемеров и картографов характеризуют как усерднейших специалистов, нанесших местоположение тракта и условно обозначивших на нем разного рода объекты. Карты путей сообщения позволяют подсчитать затраты, понесенные жителями в натуральном виде, если на них изображались сооружения, сделанные руками людей. Кроме того, картографические материалы позволяют уточнить изменение местоположения тракта, его смещение в разные периоды, доказывая, что он постоянно совершенствовался властями и населением. Таким образом, картографические материалы послужили важным источником по истории сооружения, содержания, эксплуатации и статистике тракта.

Источником по истории инженерных сооружений на Сибирском тракте послужили материалы фонда № 198 ГАОО, где сконцентрированы разные планы и чертежи насыпной дороги (гатей и плотин) по болотистым, топким и мокрым местам, которые дают представление о техническом устройстве деревянных мостов через реки, мостиков для съезда на боковые дороги, отводных канав для стока воды, боковых дорожных канав, профилей дорог с уточнением условий их сооружения. Такие чертежи одновременно являлись инструкцией для строителей дороги¹⁹⁷.

В альбоме чертежей деревянных мостов через реки разной ширины при каждом чертеже сметы указывается необходимое количество плотников, чернорабочих и строительного материала: бревен сосновых разной ширины, болтов и проч. Имеются также чертежи ледорезов и разных инструментов, используемых при устройении дорог, труб и мостов, планы копра, катка, тачки, сваебойной бабы, а также фасонных дорог. Указывается количество чернорабочих на 500 саже-

ней дороги и количество необходимых на такой участок фашин и деревянных кольев¹⁹⁸.

План наплавного моста через р. Омь, разработанный 30 августа 1812 г., с изображением его трех проекций дает представление о наплавных мостах того времени¹⁹⁹. Описаны виды столбов для обозначения верст от одной почты до другой, устанавливаемых у въезда в селение, на перекрестке больших дорог и у каждой почтовой станции – типовые для всей империи. Согласно А.С.Кудрявцеву, их установка началась в 1805 г.²⁰⁰ В этом же деле имеются чертежи шлагбаума и надолбов²⁰¹.

Планы разных конструкций перевозов, стоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам, описывал и чертил капитан строительного отряда Шматов. Использовались в XIX в. перевозные средства семи видов, длиной от 4 до 8 саженой, шириной от 1,5 до 2,5 саженой, от двух до шести гребцов при рулевом. Обнаруживается среди этих материалов и план паромного перевоза²⁰².

План и фасад этапного лазарета в г. Колывани для 15 больных и фельдшера с прислугой конкретизирует историю ссыльно-этапного тракта²⁰³.

Каждая из использованных в данном исследовании групп конкретно-исторических источников имеет свои недостатки. Во всех опубликованных статистических материалах, особенно в текстовых таблицах, преобладают «средние величины». Большинство обследований, даже проводившихся на однородных объектах, велось по разным программам, так что их данные трудно сравнивать между собой. Часть источников представлена фрагментарно в связи с недостаточной сохранностью.

Вышеназванный комплекс источников позволяет проанализировать основные аспекты проблемы: историю Московско-Сибирского тракта, его устройство и эксплуатацию, историю сибирских ямщиков, динамику численности населения, ссылку по тракту, хозяйственную деятельность жителей тракта, появление и развитие промыслов, влияние тракта на социальную структуру притрактowych деревень и быт их обитателей.

Примечания

¹ *Горюшкин Л.М., Миненко Н.А.* Историография Сибири дооктябрьского периода (конец XVI – начало XX вв.). Новосибирск, 1984. С. 158.

² *Миллер Г.Ф.* История Сибири. М., 1999. Т. 1; М., 2000. Т. 2.

³ *Сибирь XVIII века* в путевых описаниях Г.Ф. Миллера /Отв. ред. Н.Н. Покровский; Изд. подготовил А.Х. Эллерт // История Сибири. Первоисточники. Новосибирск, 1996. Вып. 6.

⁴ *Словцов П.А.* Историческое обозрение Сибири. Стихотворения. Проповеди / Вступит. ст., сост., подготовка текста В.А. Крещика. Новосибирск, 1995.

⁵ *Беликов Д.Н.* Первые русские крестьяне – насельники Томского края // Научные очерки Томского края. Томск, 1898; *Буцинский П.Н.* Указ. соч.; *Головачев П.М.* Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков. Тобольск, 1893; *Он же.* Сибирь. М., 1902; *Он же.* Сибирь: Природа. Люди. Жизнь. М., 1905.

⁶ См.: *Григорьев А.Д.* Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Изв. Ин-та исследования Сибири. Томск, 1921. № 6. С. 88, 23.

⁷ Там же. С. 74 – 82.

⁸ *Покшишевский В.В.* Заселение Сибири. Иркутск., 1951. С. 108.

⁹ *Кабо Р.М.* Города Западной Сибири. М., 1949. С. 143.

¹⁰ *Покшишевский В.В.* Указ. соч. С. 106.

¹¹ *Кузьмина Ф.С.* Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. Новосибирск, 1970. Вып. 45. С. 23 – 34; *Кузнецова Ф.С.* Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVII – начале XIX века // Земледельческое и промысловое освоение Сибири: XVII – начало XX века. Новосибирск, 1985. С. 19 – 32; *Она же.* Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. Новосибирск, 1983. С. 3 – 18; *Колесников А.Д.* Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в. Омск, 1973; *Быконя Г.Ф.* Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. Новосибирск, 1981; *Вилков О.Н.* К истории Красноярска и Сибирского тракта в XVIII в. // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири. Новосибирск, 1977; *Миненко Н.А.* По старому Московскому тракту. Новосибирск, 1986; *Емельянов Н.Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия и повинности). Томск, 1980.

¹² *Колесников А.Д.* Указ. соч. С. 88 – 90.

¹³ Там же. С. 93 – 94.

¹⁴ Там же. С. 100.

¹⁵ *Кузьмина Ф.С.* Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь. С. 22 – 34.

¹⁶ Там же. С. 22

¹⁷ Там же. С. 27.

¹⁸ Там же. С. 28 – 29.

¹⁹ Там же. С. 29.

²⁰ Там же. С. 31 – 32.

²¹ *Миненко Н.А.* Указ. соч. С. 5.

²² *Быконя Г.Ф.* Указ. соч. С. 112.

²³ Там же. С. 113.

²⁴ Там же. С. 114.

²⁵ Там же. С. 115.

²⁶ Там же. С. 116.

²⁷ Там же. С. 125.

²⁸ Там же. С. 118, 126 – 127.

²⁹ Там же. С. 127 – 129.

³⁰ Там же. С. 140.

³¹ Там же. С. 161.

³² *Бахрушин С.В.* Пути в Сибирь в XVI – XVII вв. // Научные труды. Т. 3: Избранные работы по истории Сибири XVI – XVII вв. Ч. 1: Вопросы русской колонизации Сибири в XVI-XVII вв. М., 1995. С. 86.

³³ *Вилков О.Н.* Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в. Новосибирск, 1990. С. 41.

³⁴ Там же. С. 42, табл. 1; с. 43, табл. 2; с. 47 – 48, табл. 3; с. 49, табл. 4.

³⁵ Там же. С. 45.

³⁶ Там же.

³⁷ *Преображенский А.А.* Урал и Западная Сибирь в конце XVI - начале XVIII в. М., 1972. С. 106.

³⁸ Там же. С. 106 – 117.

³⁹ *Вилков О.Н.* Указ. соч. С. 47 – 48.

⁴⁰ Там же. С. 49 – 50.

⁴¹ Там же. С. 51.

⁴² Там же. С. 52 – 55.

⁴³ Там же. С. 63.

⁴⁴ *Миддендорф А.Ф.* Бараба. СПб., 1871. С. 63, 78.

⁴⁵ *Бородавкин А.П., Рабинович Г.Х., Сухотина Л.Г.* Об особенностях развития капитализма в Сибири (1861 – середина 90-х гг. XIX в.) // Вопросы истории Сибири. Томск, 1965. Вып. 2. С. 3-10; *Разгон И.М., Сухотина Л.Г.* К вопросу о «государственном феодализме» в Сибири // Вопросы истории Сибири. Томск, 1967. Вып. 3.

⁴⁶ *Тюкавкин В.Г.* Сибирская деревня накануне Октября. Иркутск, 1966. С. 471.

⁴⁷ *Горюшкин Л.М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. Новосибирск, 1967. С. 359.

⁴⁸ *Сухотина Л.Г.* Крестьянство Томской губернии в конце XIX – начале XX в.: Дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1963. С. 213 – 214.

⁴⁹ Там же. С. 208.

⁵⁰ *Емельянов Н.Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. Томск, 1980. С. 203.

⁵¹ Там же. С. 202 – 204.

⁵² *Кожухов Ю.В.* Русские крестьяне Восточной Сибири во второй половине XIX века (1800 – 1861 гг.). Л., 1967. С. 222.

⁵³ *Горюшкин Л.М.* О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Изв. Сиб. отд. АН СССР. 1963. № 5. С. 110.

⁵⁴ *Тюкавкин В.Г.* Социально-экономическое развитие сибирской деревни в эпоху империализма: Дис. ... д-ра ист. наук. Иркутск, 1976. С. 291.

⁵⁵ *Худяков В.Н.* Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. Томск, 1986. С. 208.

⁵⁶ *Островский И.В.* Аграрная политика в Сибири периода империализма. Новосибирск, 1991. С. 217 – 219.

⁵⁷ *Андрющенко В.К.* Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии в первой половине XIX в. // Человек в истории: Памяти профессора З.Я. Бояршиновой: Сб. науч. матер. Томск, 1999. С. 168 – 176.

⁵⁸ Там же. С. 176.

⁵⁹ Там же.

⁶⁰ *Крестьянское движение в Сибири. 1861 – 1907 гг.: Хроника и историография / Горюшкин Л.М., Кучер В.В., Ноздрин Г.А. и др.* Новосибирск, 1985. С. 164.

⁶¹ *Кудрявцев А.С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). М., 1951; *Бабков В.Ф.* Развитие техники дорожного строительства. М., 1988.

⁶² *Бабков В.Ф.* Указ. соч. С. 95.

⁶³ Там же. С. 122.

⁶⁴ Там же. С. 124 – 127.

⁶⁵ Там же. С. 110 – 111, 115.

⁶⁶ Там же. С. 121.

⁶⁷ Там же. С. 95 – 96.

⁶⁸ *Кудрявцев А.С.* Указ. соч. С. 190.

⁶⁹ Там же. С. 191.

⁷⁰ Там же. С. 230 – 231.

⁷¹ *Мамсик Т.С.* Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII-XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // Опыт природопользования в Сибири в XIX-XX вв. Новосибирск, 2001. С. 6 – 29.

⁷² *История дорожного дела в Томской области.* Томск, 1999.

⁷³ *Тимофеева Л.А.* Из истории Большого Сибирского тракта в Томской губернии (местоположение, содержание, состояние) // Труды ТОКМ. Томск, 2002. Т. 12. С. 32 – 35; *Андрющенко В.К.* Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // Труды ТОКМ. Томск, 2002. Т. 12. С. 37 – 40.

⁷⁴ *Катионов О.Н.* Дорожное устройство в Сибири в XIX в. // Россия и социально-экономическое развитие Сибири в XIX в.: Зональная науч. конф., посвященная 60-й годовщине образования СССР и 400-летию присоединения Сибири к России: Тез. докл. и сообщ. Тюмень, 1982. Ч. I. С. 52 – 53; *Он же.* Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. Новосибирск, 1983. С. 78 – 86.

⁷⁵ *Катионов О.Н.* О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО // Моя Сибирь: Вопросы региональной истории и

исторического образования: Сб. науч. тр. / Под ред. В.А. Зверева. Новосибирск, 2002. С. 16 – 23.

⁷⁶ Буцинский П. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. Харьков, 1889.

⁷⁷ Гурлянд И.Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. Ярославль, 1900.

⁷⁸ Александров В.А., Покровский Н.Н. Указ. соч.

⁷⁹ Покровский Н.Н. Томск. 1648 – 1649 гг. Воеводская власть и земские миры. Новосибирск, 1989.

⁸⁰ Миненко Н.А. Северо-Западная Сибирь в XVIII – первой половине XIX в.: Историко-этнографический очерк. Новосибирск, 1975; *Она же*. Русская крестьянская семья в Западной Сибири (XVIII – первой половине XIX в.). Новосибирск, 1979.

⁸¹ Катюнов О.Н. Сибирские ямщики в конце XVIII – начале XIX вв. // Сибирь – мой край: Проблемы региональной истории и исторического образования: Сб. науч. тр. / Под ред. В. А. Зверева. Новосибирск, 1999. С. 236 – 250.

⁸² Ларионов Д.Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. Иркутск, 1870. С. 83 – 85, 212, 220.

⁸³ *Материалы* для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. СПб., 1888 – 1898. Вып. 1 – 22.

⁸⁴ Кауфман А.А. Сибирское переселение на исходе XIX в. СПб., 1901. С. 70 – 80; *Хозяйственное* положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии. СПб., 1895. Т. 1. Ч. 1, 2; 1896. Т. 1. Ч. 2; *Хозяйственное* положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. СПб., 1895.

⁸⁵ Кауфман А.А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения*... СПб., 1892. Вып. 18. Т. 2. С. 167 – 168.

⁸⁶ *Материалы* по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. М., 1890. Т. 2. С. 167 – 168.

⁸⁷ Кауфман А.А. Сибирь // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. СПб., 1900. С. 782.

⁸⁸ Кауфман А.А. Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения*... СПб., 1889. Вып. 13. Ч. 1. С. 147, 167.

⁸⁹ Молодых И. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // Изв. ВСОИРГО. Иркутск, 1890. Т. 1. № 1. С. 34 – 59.

⁹⁰ Там же. С. 45.

⁹¹ Покишиевский В.В. Указ. соч. С. 110.

⁹² Покишиевский В.В. Указ. соч. С. 106, 109.

⁹³ Цит. по: *История* Сибири. Т. 3. С. 63.

⁹⁴ Катюнов О.Н. Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в.: Дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1987. С. 87; Дмитриенко Н.М., Зиновьев В.П. Купеческая семья Кухтериных // *Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX в.)*. Барнаул, 1995. С. 191 – 203; *Томск: История города от основания до наших дней*. Томск, 1999. С. 106.

⁹⁵ Бойко В.П. Томское купечество в конце XVIII – XIX вв.: Из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996. С. 144.

⁹⁶ Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А. Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Новосибирск, 2000. С. 173.

⁹⁷ Соловьёва Е.И. Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861 – 1893 гг.) // Из истории Сибири. Новосибирск, 1972. Вып. 64. С. 51 – 61.

⁹⁸ Соловьёва Е.И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. Новосибирск, 1975. С. 66 – 84.

⁹⁹ Там же. С. 81.

¹⁰⁰ Там же. С. 88.

¹⁰¹ Кузьмина Ф.С. Извозный промысел сибирских крестьян в 20 – 30-е годы XIX в. // Крестьянство Сибири периода разложения феодализма и развития капитализма. Новосибирск, 1979. С. 27 – 33.

¹⁰² Бойко В.П. Указ. соч. С. 141.

¹⁰³ Кузьмина Ф.С. Извозный промысел сибирских крестьян... С. 32.

¹⁰⁴ Шмудевич М.М. Очерки истории Западного Забайкалья (XVII – середина XIX в.) Новосибирск, 1985. С. 95, 99.

¹⁰⁵ Катионов О.Н. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX века // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII – начало XX века): Сб. науч. тр. Новосибирск, 1982. С. 24 – 42.

¹⁰⁶ Бойко В.П. Указ. соч. С. 128 – 148.

¹⁰⁷ Томск: История города от основания до наших дней / Отв. ред. Н.М. Дмитриенко. Томск, 1999. С. 106.

¹⁰⁸ Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А. Указ. соч. С. 148 – 195.

¹⁰⁹ Катионов О.Н. Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в. // Источники по освоению Сибири периода капитализма: Сб. науч. тр. / Отв. ред. Л.М. Горюшкин. Новосибирск, 1989. С. 46 – 58.

¹¹⁰ Вигилев А.Н. История отечественной почты. 2-е изд. М., 1990. С. 249 – 259.

¹¹¹ Казаркин Т.А. Из истории Московско-Сибирского тракта // Труды ТОКМ. Томск, 2000. Т. XII. С. 15-21; Андреева Е.А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Там же. С. 22 – 27.

¹¹² Катионов О.Н. Ямщики на Московском тракте // Сов. Сибирь. 1991. 26 июня; Катионов О.Н., Кузнецова Ф.С. Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области: Сб. науч. тр., посв. 60-летию Новосибирской обл. / Под ред. Л.М. Горюшкина и В.А. Зверева. Новосибирск, 1997. С. 48 – 58.

¹¹³ Кодан С.В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия первой половины XIX в.: Учеб. пособие. Иркутск, 1980. Дворянов В.Н. В сибирской дальней стороне... (Очерки истории политической каторги и ссылки: 60-е годы XVIII в. – 1917 г.). Минск, 1985; Марголис А.Д. Тюрьма и ссылка в императорской России: исследование и архивные находки (20-е гг. XIX – нач. XX вв.). М., 1995; Казарян П.Л. Ссылка в Сибирь (конец XVI – начало XIX в.): Учебное пособие. Владивосток, 1999; Болонев Ф.Ф. Старообрядцы Забайкалья в XVIII – XX вв. Новосибирск, 1994. С. 38 – 47.

¹¹⁴ Кодан С.В. Указ. соч. С. 54.

¹¹⁵ Болонев Ф.Ф. Указ. соч. С. 38 – 47.

¹¹⁶ *Катионов О.Н.* Сельский тракт в Сибири в конце XVIII – XIX в. (Источники и историография) // Историческое образование в школе и вузе в условиях его диверсификации: Тез. докл. и сообщ. Новосибирск, 2000. С. 71 – 72; *Он же.* Сельский тракт на территории Новосибирской области в XIX в. // Новосибирская область в контексте российской истории. Новосибирск, 2001. С. 43 – 46.

¹¹⁷ *Филимонов Е.С.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии // Материалы для изучения... СПб., 1892. Вып. 17. С. 195, 206 – 209.

¹¹⁸ *Бочанова Г.А.* Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX в.). Новосибирск, 1978; *Горьковская З.П.* Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: Дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1983. С. 63 – 64; *Соловьева Е.И.* Указ. соч.

¹¹⁹ *Катионов О.Н.* Роль извозного промысла в земледелии притрактового населения Сибири во второй половине XIX в. // Земледельческое и промышленное освоение Сибири XVIII – начала XX вв. Новосибирск, 1985. С. 87 – 93.

¹²⁰ *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония. 2-е изд. СПб., 1892. С. 221.

¹²¹ Там же. С. 214.

¹²² *Колонизация Сибири* в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900. С. 8 – 9.

¹²³ *Сибирь* и великая сибирская железная дорога. СПб., 1893. С. 275 – 276; *Сибирь* под влиянием рельсового пути. СПб., 1902. С. 25 – 26; *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. С. 24 – 25.

¹²⁴ *Попов Н.* Очерки старой ямщины в Прибайкалье // Жизнь Бурятии. 1925. № 5/6. С. 114 – 117.

¹²⁵ *Кабо Р.М.* Указ. соч. С. 71, 140, 144.

¹²⁶ *Шунков В.И.* Очерки по истории земледелия Сибири (XVII век). М., 1956. С. 337.

¹²⁷ *Кожухов Ю.В.* Указ. соч.

¹²⁸ Там же. С. 222, 242, 278.

¹²⁹ *История Сибири.* В 5 т. Л., 1968. Т. 2: Сибирь в составе феодальной России; Т. 3: Сибирь в эпоху капитализма.

¹³⁰ *Крестьянство Сибири* в эпоху капитализма. Новосибирск, 1983.

¹³¹ Там же. С. 84, 118.

¹³² *История Сибири.* Т. 2. Л., 1968. С. 268.

¹³³ *История Сибири.* Т. 3. Л., 1968. С. 63.

¹³⁴ Там же. С. 65.

¹³⁵ *Бородавкин А.П., Говорков А.А.* К истории торговли и торгово-ростовщического капитала в Сибири (1861 – 1891 гг.) // Вопросы истории Сибири. Томск, 1965. Вып. 2. С. 18, 57 – 59.

¹³⁶ *Горюшкин Л.М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900 – 1917 гг.). Новосибирск, 1976. С. 81, 117 – 127.

¹³⁷ *Зиновьев В.П.* Сибирь в экономике России XVIII – начала XX в. // Сибирь в составе России XIX – начала XX вв. Томск, 1999. С. 22.

¹³⁸ *Пронин В.И.* Сибирь в период капитализма. Новосибирск, 1997. Вып. 1: Экономическое развитие Сибири в 1861 – 1900 гг. С. 59 – 67.

¹³⁹ Там же. С. 18.

¹⁴⁰ Там же. С. 38, 44 – 45.

¹⁴¹ *Мамсик Т.С.* Указ. соч. С. 9 – 10.

¹⁴² *Резун Д.Я., Беседина О.Н.* Городские ярмарки Сибири XVIII – первой половины XIX в.: Ярмарки Западной Сибири. Новосибирск, 1992; *Они же.* Городские ярмарки Восточной Сибири в XVII – первой половине XIX веков. Новосибирск, 1993; *Сидорчук О.Н.* Сибирские ярмарки во второй половине XIX – начале XX в.: Дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2001; *Щеглова Т.К.* Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. Барнаул, 2001; *Она же.* Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX века: Из истории российско-азиатской торговли. Барнаул, 2002.

¹⁴³ *Сидорчук О.Н.* Указ. соч. С. 54, 56 – 57, 60 – 62, 70 – 71, 86.

¹⁴⁴ *Щеглова Т.К.* Ярмарки юга Западной Сибири... С. 76, 79, 80, 91, 133, 144, 151, 161, 162, 371.

¹⁴⁵ *Сидорчук О.Н.* Указ. соч. С. 76, 105.

¹⁴⁶ Цит. по: *Щеглова Т.К.* Ярмарки юга... С. 90.

¹⁴⁷ *Зверев В.А., Зверева К.Е.* Распространение печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861 – 1904 гг.) // Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): Сб. науч. тр. Новосибирск, 1999. С. 118 – 139; *Соловьева Е.И., Зверева К.Е.* Образовательный уровень крестьянства Сибири (конец XIX – начало XX в.) // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период. Новосибирск, 1987. С. 78 – 89.

¹⁴⁸ *Соловьева Е.И., Зверева К.Е.* Указ. соч. С. 81; *Зверев В.А., Зверева К.Е.* Указ. соч. С. 125; *Зверев В.А., Зверева К.Е.* Круг чтения крестьянства Сибири в период капитализма (80-е гг. XIX в. – 1917 г.) // Распространение книги в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): Сб. науч. тр. Новосибирск, 1990. С. 87.

¹⁴⁹ *Зверев В.А.* Региональные условия воспроизводства крестьянских поколений в Сибири (1861 – 1917 гг.): Учеб. пособие. Новосибирск, 1998. С. 29.

¹⁵⁰ *Катионов О.Н.* Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. // Социально – демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период: Сб. науч. тр. Новосибирск, 1987. С. 117 – 123.

¹⁵¹ *Александров В.А.* Русское население Сибири XVII – начала XVIII вв.: Енисейский край. М., 1964; *Он же.* Заселение Сибири русскими в конце XVI – XVIII в. // Русские старожилы Сибири: Историко-антропологический очерк. М., 1973. С. 7 – 49; *Беликов Д.Н.* Указ. соч.; *Бояршинова З.Я.* Западная Сибирь накануне присоединения к России. Томск, 1967; *Буцинский П.Н.* Заселение Сибири...; *Быконя Г.Ф.* Указ. соч.; *Воробьев В.В.* Формирование населения Восточной Сибири. Новосибирск, 1975; *Громыко М.М.* Западная Сибирь в XVIII в. Новосибирск, 1965; *Емельянов Н.Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху...; *Ивонин А.Р.* Западносибирский город последней четверти XVIII – 60-х гг. XIX в. Барнаул, 2000.; *Кабузан В.М., Троицкий С.М.* Движение населения Сибири в XVIII в. // Сибирь в XVII – XVIII вв. Новосибирск, 1962; *Колесников А.Д.* Указ. соч.; *Кузьмина Ф.С.* Крестьяне Барабинской степи в XVIII – первой пол. XIX в.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1970; *Лебедева А.А.* Из истории заселения Забайкалья и Дальнего Востока в XIX в. // Русские

старожилы Сибири. С. 50 – 68; *Преображенский А.А.* Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII в.; *Степанын В.А.* Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. Красноярск, 1962; *Пронин В.И.* Население Сибири за 50 лет (1863 – 1913 гг.) // История СССР. 1981. № 4; *Зверев В.А.* Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – начало XX в.) // Город и деревня Сибири в досоветский период. Новосибирск, 1984; *История Сибири.* Т. 2, 3; *История* крестьянства Сибири. Т. 2, 3; *Соловьева Е.И.* Численность и структура русской крестьянской семьи Сибири во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение Сибири и рост ее народонаселения (XVIII – XX вв.): Сб. науч. тр. Новосибирск, 1979; *Миненко Н.А.* Русская крестьянская община в Западной Сибири: XVIII – первая половина XIX в. Новосибирск, 1991.

¹⁵² *Катионов О.Н.* Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период. Новосибирск, 1987.

¹⁵³ *Преображенский А.А.* Указ. соч. С. 70, 88.

¹⁵⁴ *Ивонин А.Р.* Западносибирский город последней четверти XVIII в. – 60-х гг. XIX в. (Опыт историко-демографического исследования). Барнаул, 2000. Приложения.

¹⁵⁵ Там же. С. 50 – 52.

¹⁵⁶ *Гончаров Ю.М., Скубневский В.А.* Города Западной Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Часть I: Население. Экономика. Барнаул, 2003. Прил. 1, 4, 6, 7, 10, 12, 15, 23, 24, 25, 28, 30 – 34, 44, 45, 46, 47, 59, 60.

¹⁵⁷ *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского Величества повелению, при Сибирском комитете. СПб., 1854. Т. 2. С. 139.

¹⁵⁸ Там же. С. 111.

¹⁵⁹ *Костров Н.* Каинская Бараба // Томские губернские ведомости. 1874. № 25 – 45; *Он же.* Юридические обычаи крестьян-старожилы Томской губернии. Томск, 1876.

¹⁶⁰ *Горюшкин Л.М., Миненко Н.А.* Историография Сибири дооктябрьского периода (конец XVI – начало XX вв.). С. 58.

¹⁶¹ *Лебедева Н.И.* Хозяйственный быт Приангарья (XIX – начало XX в.) // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири. Новосибирск, 1971. Ч. 1: Приангарье. С. 91; *Хозяйство* и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX в. М., 1979; *Этнография* русского крестьянства Сибири (XVII – середина XIX в.). М., 1981; *Шелегина О.Н.* Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири (XVIII – первая половина XIX в.). Новосибирск, 1992.

¹⁶² *Шелегина О.Н.* Указ. соч. С. 91, 98–99.

¹⁶³ *Зверев В.А.* Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном изменении (по материалам обследований в Томско-Кузнецком крае конца XIX – первой трети XX вв.) // Крестьянская семья и двор в Сибири в XX веке: проблемы изучения: Сб. науч. тр. Новосибирск, 1999. С. 13 – 33; *Он же.* Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы // Этнография Алтая и сопредельных территорий. Барнаул, 1998. С. 60 – 64; *Он же.* Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. // Сибирь в XVI – XX вв. Новосибирск, 1997. С. 139 – 154.

¹⁶⁴ Горьковская З.П., Катионов О.Н. Пицца русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) // Культурный потенциал Сибири в досоветский период: Межвузовский сб. науч. тр. Новосибирск, 1992. С. 55 – 67.

¹⁶⁵ Труды Томского областного краеведческого музея: Сб. статей / Отв. ред. Л.И. Боженко. Томск, 2002. Т. XII. С. 3-65.

¹⁶⁶ Пивень С.П. Освоение сибирских просторов до строительства Московско-Сибирского тракта и его влияние на развитие прилегающих территорий // Труды ТОКМ. Т. XII. С. 11, 12.

¹⁶⁷ Тимофеева Л.А. Указ. соч. С. 30 – 31.

¹⁶⁸ Чернова И.В. Этапирование преступников в Сибирь в XVIII – начале XIX в. // Труды ТОКМ. С. 43-48.

¹⁶⁹ Зиновьев В.П. Доставщики // Труды ТОКМ. Томск, 2002. Т. XII. С. 49-52.

¹⁷⁰ Лоскутова М.Г. Несколько слов о чаеделах и чаерезах // Труды ТОКМ. Томск, 2002. С. 54-56.

¹⁷¹ Назаренко Т.Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды ТОКМ. Томск, 2002. С. 58-62.

¹⁷² Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗРИ). 1-е собр., 1830. Т. 36; Свод законов Российской империи (далее – СЗРИ). СПб., 1842. Т. 4; СЗРИ. Устав путей сообщения. СПб., 1857. Т. 12. Ч. 1. Тетр. 1; Никольский Ф.С., Томашевский В.К. Устав путей сообщения (Свода законов т. 12, ч. 1). СПб., 1877; Никольский Ф.С. Систематическое изложение законов о путях сообщения. СПб., 1881; СЗРИ. СПб., 1899. Т. 12. С. 65; ПСЗРИ / Сост. Савич Г.П. СПб., 1903.

¹⁷³ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38.

¹⁷⁴ Там же. Т. 1 – 45; 2-е собр.

¹⁷⁵ Срывцев А. Хозяйка Сибирского тракта // Свидание. Рассказы о писателях. Кемерово, 1972. С. 129 – 159.

¹⁷⁶ Таможенные книги сибирских городов. XVII в. Вып. 3: Верхотурье, Красноярск. Новосибирск, 2000.

¹⁷⁷ Там же. Вып. 2: Туринск, Кузнецк, Томск. Новосибирск, 1999; Вып. 4: Тюмень. Пельм. Новосибирск, 2001.

¹⁷⁸ Там же. Вып. 1: Сургут и Тара. Новосибирск, 1997. С. 81 – 82, 88, 91.

¹⁷⁹ РГАДА. Ф. 199. Оп. 338. Д. 4.

¹⁸⁰ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 342, 375, 387, 389 - 391, 394, 756, 770.

¹⁸¹ ГАТюмО. Ф. 47: Тюменская приказная изба и воеводская канцелярия; ТФ ГАТюмО. Ф. 10: Тюменский земский суд.

¹⁸² РО РГБ. Ф. 20: Батеньков Г.С. К. 1. Д. 20. Л. 3 – 11 об.

¹⁸³ РГИА. Ф. 1264: Первый сибирский комитет. Оп. 1. Д. 3. Л. 166 об.-170.

¹⁸⁴ Окуль С. Сибирский комитет // Архивное дело. 1936. № 1 (38). С. 92, 99.

¹⁸⁵ Там же. С. 100 – 101.

¹⁸⁶ Белявский М.Т. Наказы сибирских крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. // Археография и источниковедение Сибири. Новосибирск, 1975. С. 177 – 212; Белявский М.Т., Омельченко О.А. Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. // Источниковедение и археография Сибири. Новосибирск, 1977. С. 202 – 220.

¹⁸⁷ *Материалы* для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. СПб., 1888-1898. Вып. 1-22; *Материалы* по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. М.; Иркутск, 1889-1894. Т. 1-4; *Крестьянское* землевладение и землепользование в Тобольской и Томской губерниях. СПб., 1894; *Куш Н.К.* Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии. М., 1897. Т. 1.

¹⁸⁸ *Материалы* по исследованию... Иркутская и Енисейская губернии. Иркутск, 1889. Т. 1; 1893. Т. 3; *Куш Н.К.* Указ. соч. Т. 1.

¹⁸⁹ *Известия Иркутской городской думы.* Иркутск, 1886 – 1896; РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 221.

¹⁹⁰ Там же. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 648, 654, 657, 693, 699, 703-704, 2483, 2486.

¹⁹¹ ГАИО. Ф. 295: Личный фонд Н.М. Ядринцева.

¹⁹² ЦГА РБ. Ф. 111.: Личный фонд купца М.Ф. Немчинова.

¹⁹³ РГИА. Ф. 1290: Центральный статистический комитет. Оп. 11. Д. 648, 654, 657, 692, 693, 699, 703, 704, 2434, 2453, 2456, 2459, 2462, 2477, 2483, 2486.

¹⁹⁴ *Матханова Н.П.* Путевые записки Н.С. Щукина о Барабинской степи // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области: Сб. науч. тр. Новосибирск, 1997. С. 164 – 169; *Она же.* Граф Н.Н. Муравьев-Амурский в воспоминаниях современников. Новосибирск, 1998.

¹⁹⁵ *Максимов С.В.* На Востоке. Поездка на Амур. Дорожные заметки и воспоминания. СПб., 1864; 2-е изд. 1871; *Паптелев Л.Ф.* Воспоминания. М., 1958; *Струве Б.В.* Воспоминания о Сибири 1848 – 1854 гг. СПб., 1880; *Черепанов С.* Воспоминания сибирского казака // Древняя и новая Россия. 1876. № 10. С. 180-187; *Чукмалдин Н.М.* Мои воспоминания. Тюмень, 1997; *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. Л. 1924. Ч. 1; *Кропоткин П.А.* Дневник. М.; Пг., 1923.

¹⁹⁶ *Катионов О.Н.* История научно-картографического изучения Сибири и Дальнего Востока XVII – начало XX вв.: Библ. указ. лит. (вторая половина XVII в. – 1995 г.). Новосибирск, 1998.

¹⁹⁷ ГАОО. Ф. 198. Оп. Д. 750.

¹⁹⁸ Там же. Д. 751.

¹⁹⁹ Там же. Д. 747.

²⁰⁰ *Кудрявцев А.С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). М., 1951. С. 183.

²⁰¹ ГАОО. Ф. 198. Д. 820.

²⁰² Там же. Д. 821.

²⁰³ Там же. Д. 836.

Глава 2. МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ В XVII – XIX вв.

§ 1. История возникновения тракта

1.1. Становление тракта в Западной и Восточной Сибири

До конца XVI в. главная дорога в Сибирь шла через Урал от г. Соликамска по так называемому Лозьвинскому пути: «От Соликамска мимо Чердыни водным путем Вишерой через Камень, в Лозву, Лозвой в Тавду, Тавдой до Тобола, Тоболом до устья Туры, Турой до Тюмени». Длина этого пути приближалась к 2000 верстам¹. Хотя русскому правительству известен был и другой путь в Сибирь. Так, в 1594 г. воеводе, князю Андрею Васильевичу Елецкому, был дан наказ, по которому он направлялся строить г. Тару с двумя письменными головами – Борисом Доможировым и Григорием Елизаровым, а также со 145 стрельцами под командой двух сотников – Самуила Лодыженского и Замятни Шокурова. Князь должен был соединиться в Тобольске с отрядами из Казани и Уфы. В их число вошли под командованием Мамлея Мальцова сотня казанских и свияжских татар, триста башкир и четыре сына боярских, а кроме них, той же Казани сотник Никита Карякин с полусотней польских казаков (т.е. пленных поляков, поступивших на казачью службу). Команда Мамлея Мальцова отправилась из Казани через Уфу по прямой дороге через степь и в Тобольске соединилась с князем Елецким².

Конечно, таким путем могла проследовать только крупная воинская сила. Г.Ф. Миллер отмечал, что дорога через Чердынь, Лозьвинский городок и Пелым была тогда наиболее безопасной. На Лозьве располагался склад для припасов, которые привозились туда зимой из Устюга и Сольвычегодска³.

В 1597 г. соликамский посадский человек Артемий Бабинов «проведаль» более близкую и удобную дорогу в Сибирь от Соликамска, минуя Чердынь до Верхотурья.

О том, что правительство уделяло большое внимание устройству проезжей дороги между Соликамском и Верхотурьем, свидетель-

ствует грамота царя Бориса воеводе Василию Головину о починке новой дороги между Соликамском и Верхотурьем от 22 апреля 1599 г. (см. прил. 1). Г.Ф.Миллер встречал потомков Бабинова, которые жили в д. Чикмане в Верхотурских горах на «большой» дороге. Они очень гордились заслугами своего предка и хранили у себя жалованную грамоту царя Михаила Федоровича, присланную Бабинову за то, что он указал эту дорогу и сделал ее удобной для проезда. В этой грамоте от 9 января 1617 г., данной в Соликамск воеводе Богдану Лупандину, говорилось, что с Артемки Бабинова как «вожа» Сибирской дороги, Федор Иванович «с его деревнишки и двора, что на посаде у Соли Камской, в сибирские запасы и оброков никаких с него имати не велел, и велел ево во всех податех обольготить, и велел ему на той же новочистой Сибирской дороге на Ейве реке на льготе, и слободу устроить для проезду воевод наших и служилых и всяких людей... и по той де блаженные памяти царя и великого князя Федора Ивановича всеа Руси жалованной грамоте даны ему на ту вотчину грамоты при царе Борисе и при царе Василье, а велено де ему по тем жалованным грамотам владети по Ейве реке вверх от Сибирской дороги 20 верст да до Чикмана речки, и по Чикману вверх до взвоза Сибирской же дороги... пашнею и сенными покосы и всякими угоды за его службу, что он в Сибирь прямую дорогу протравил и прочистил»⁴.

Бабиновский путь значительно сокращал расстояние между Соликамском и Тобольском. Если по прежней Лозьвинской дороге для проезда из Соликамска до Тобольска требовалось не менее 30 дней, то по новой дороге через Верхотурье ямщик с легкой кладью проезжал за 22 дня⁵.

О значении верхотурской дороги пишет А.А. Преображенский. По его данным, за март – август 1625 г. верхотурская таможня пропустила 691 подводу торговых и промышленных людей. В 1635/36 г. «полозовое» взыскали с 965 подвод. А.А. Преображенский считал, что оживление движения по дороге от Соликамска к Верхотурью, вызванное, в частности, активизацией торгово-промышленной деятельности в Русском государстве, не прошло бесследно для уральского и западносибирского населения, что наложило свой отпечаток и на миграционные процессы. В августе 1671 г. по верхотурской дороге в Си-

бирь князю И.Ф. Щербатову встретились «извозчики Соли Камской больши 30 человек». В 1709 г. через Верхотурье по делам торгово-промышленного характера прошло около 1500 подвод, чаще всего – на Ирбитскую ярмарку и обратно. Из них почти половина (722) принадлежала жителям Верхотурского, Соликамского и Кунгурского уездов. За 40 лет, считает А.А. Преображенский, число подвод, отпущенных урало-сибирскими жителями, почти утроилось⁶.

Исследователь обращает внимание на то, что помимо указной Верхотурской (Бабиновской) дороги, на которой учреждены были ямы и поставлены таможенные заставы для взимания пошлин с товаров и проезжих людей и выполнения полицейских функций по пресечению прохода в Сибирь людей, не имевших проездных документов, т.е. беглых, использовались и другие пути. Так, в 1654 г. верхотурский воевода установил наличие дороги в Сибирь, на слободы, минуя Верхотурье, по которой ездили не только торговые и промышленные, но также и служилые люди. Последние особо свирепствовали, насильно забирая подводы у слободских крестьян. В числе нарушителей оказался «даурский посол» Дмитрий Зиновьев, которому понадобилось 35 подвод.

Но власти больше тревожил беспошлинный проезд. А.А.Преображенский считает, что первый запрет ездить в Сибирь «неуказными» путями датируется 1659 г.: тогда тобольский воевода обратился к туринскому, чтобы тот запретил выдачу подорожных до Москвы, минуя Верхотурье. Воевода ссылался на царскую грамоту от 16 декабря 1659 г., выданную в ответ на отписку верхотурского воеводы, который сообщал в Москву, что «наложена де из Сибири мимо Верхотурскую заставу вновь окольная дорога по слободам через Утку и Кунгур на Каму реку в разные города». По ней ездят «летним и зимним путем беспрестанно». Однако в царской грамоте не было решительного запрета на поездки по новой дороге, так как в ней была оговорка, разрешающая ездить новой дорогой на Верхотурье по особо срочным служебным делам.

С большей бдительностью стало относиться правительство к «недозволенным» дорогам в Сибирь в годы крестьянской войны. В 1671 г. надзор за движением за Урал усилился. А.А. Преображенский называет восемь запретов ездить «неуказными» дорогами во

второй половине XVII в., не считая вышеназванного запрета тобольского воеводы, однако, как пишет исследователь, «шло время, а практический результат запретительных мер на „неуказных“ дорогах был, по-видимому, не очень заметен... Усилия властей в конечном счете не принесли успеха. „Неуказные“ дороги продолжали существовать, их роль росла. В середине XVIII в. путь в Сибирь через Кунгур – Екатеринбург был, наконец, узаконен, что вполне отвечало изменениям в размещении населения по обоим склонам Уральского хребта и успехам хозяйственного освоения этих краев»⁷. Хотя правительство и в XVIII в. постоянно подтверждало прежние запретительные указы о непроезде мимо Верхотурья, вплоть до наказания не только конфискацией товара, но и «ссылкой в каторжную работу вечно» (Указ 1739 г. и 27 сент. 1754 г.)⁸.

Итак, Верхотурье с 1598 г. в течение всего XVII в. и до 1763 г. оставалось главными воротами в Сибирь, через которые шли все официальные сношения Москвы с Зауральем. В XVIII в., с развитием Екатеринбургского горнопромышленного района, значение верхотурской дороги стало снижаться, и с 1763 г. ее сменил более короткий тракт, шедший из Москвы через Кунгур на Екатеринбург и из Екатеринбурга прямо на Тюмень⁹.

Верхотурской дорогой официально пользовались до 1863 г., т.е. до упразднения уральских таможен. За этот период дорога от Верхотурья до Туринска тоже подвергалась исправлениям и улучшению маршрута. После построения Туринска через два года царь Борис в грамоте от 29 января 1602 г. туринскому голове Федору Фофанову со ссылкой на челобитье «туринских ямских охотников Семейки Якимова Кривошея да Фефилко Григорьева и во всех товарыщей своих место 50 человек» отметил, что по показаниям Епанчинского юрта татар десяти человек знают они прямую дорогу к Верхотурью от Туринского острога до Тагильского устья, по которой не надо переплывать и бродить реки. «А как те татары про тое прямую дорогу скажут, и ты б с ними послал ямщиков да стрельцов человек дву или трех да с ними дьячка и велел им тое прямые дороги досмотрити и урочища написати на роспись, и сколько по той дороге рек, и грязей, и сухих ровных мест и сколько от которова места до которова урочища верст. Да будет та дорога к Верхотурью пряма, и суха, и гладка, и впреды

прибыльна. И ты б послал из служилых людей, из стрельцов и ис казаков, и ямщиков, и волостных татар, сколько человек пригоже, а велел им, в которых будет местех на грязех, и на болотах, и на малых речках надобе, мосты наместить. И велел тою новою дорогою ямщикам к Верхотурью гоняти. А как тое дорогу татаровя укажут и вычистят, и ты б о том отписал и роспись той новой дороги прислал к нам к Москве и велел отписку и роспись отдать в приказе Казансково и Мещерсково дворца дьякам нашим Офоньке Власьеву де Нечаю Федорову»¹⁰.

В середине XVIII в. были построены укрепленные линии: Оренбургская, Пресногорьковская, Иртышская, Колывано-Воскресенская. Появилась возможность устройства сухопутного тракта в районах, подвергавшихся ранее опасности нападения с юга¹¹. В этих условиях Верхотурская дорога становится анахронизмом. Поэтому правительство закрывает в 1763 г. таможню в Верхотурье, и все движение переключается на Кунгур и Екатеринбург. «Тракт удобный, короткий, и к Кунгуру живописный», – так описывает его П.А. Словоцов. Он отмечал, что эта дорога еще в 20–30-е гг. XVIII в. «находилась в ходу»¹².

О верхотурской дороге в конце XIX в. И. Токмаков писал: «Ныне трактовая дорога пролегает в городе Верхотурье с одной северо-западной стороны. По ней только приходит и отходит почта на г. Екатеринбург через Благодатские, Нижнетагильские и в Богословские заводы; а прежняя дорога, пролегавшая к г. Туринску, давно оставлена, и по ней в летнее время сообщение совсем прекращено. Да и проложенная после, для сообщения с г. Ирбитью и прочими сибирскими городами, трактовая дорога, по снятию почтовых лошадей, считается проселочною и потому ныне не совсем удобна. Вообще после отмены таможни и проезда в 1863 г. г. Верхотурье остался в стороне от торговых путей»¹³.

О последствиях смещения тракта на юг для г. Туринска писал в 1862 г. И. Завалишин: «... самая Сибирь нанесла последний удар дальнейшему развитию Туринска. Сибирская дорога отодвинулась к юго-западу на Екатеринбург и Тюмень, и Туринск уже не мог подняться после этого нового подрыва его благосостояния. Но вид его носит до сих пор печать старины, какой не встретим уже ни в одном городе

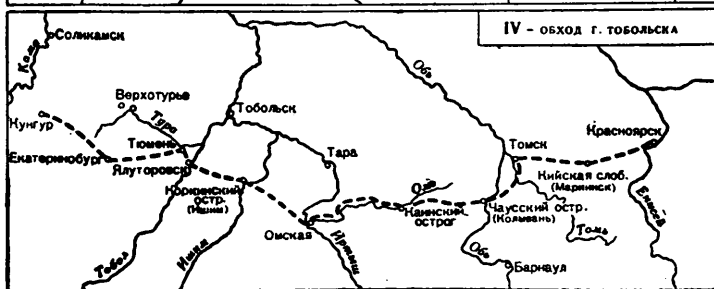
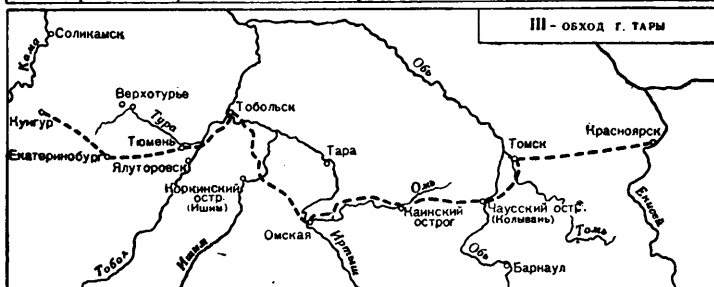
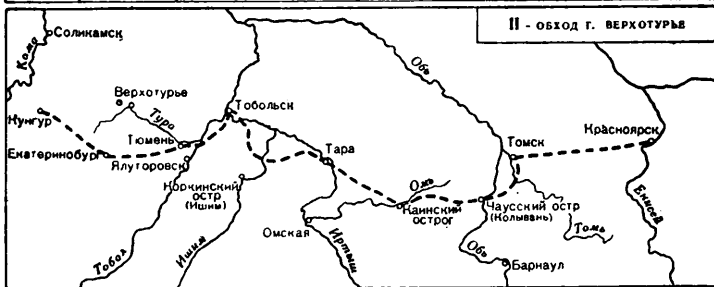
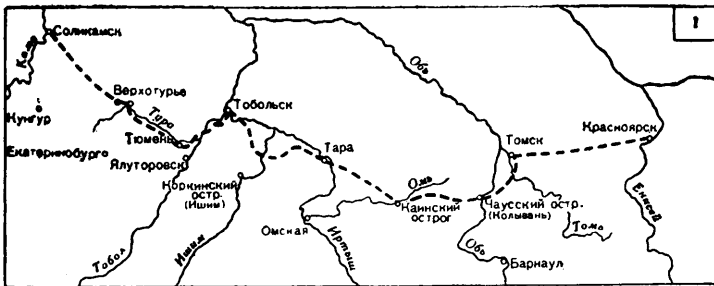
Тобольской губернии... Высокие крыши, почерневшие от времени дома, мертвая тишина на улицах, много церквей (6 и все каменные), монастырь; среди города никакого торгового движения»¹⁴.

От Тюмени тракт шел на Тобольск. Этот участок был одной из самых старых дорог Сибири. От Тобольска тракт направлялся к Таре. На этом участке еще в 1744 г. были учреждены от Тобольска до Тары 20 почтовых станций. На каждую станцию выставлялось по шесть лошадей от трех ямов – Демьянского, Самаровского и Тарского¹⁵.

Дискуссионным является вопрос о том, когда Московский тракт пошел в обход Тары. Ф.С. Кузнецова считает ошибочным сложившееся в исторической литературе мнение о том, что в 1763 г. почтовый тракт был проведен в обход Тары по дороге от д. Готопуповой на притоке Ишима к слободе Абацкой, затем степью до слободы Тюкалинской, отсюда на восток около озер Матюшкина, Андрюхина, Пёстрога через Иртыш до д. Крутой. Отсюда дорога должна была идти прямо на восток до р. Еланки, притока Оми, и выходить к д. Назаровой и Тонтурской станции на существовавший тракт¹⁶.

Ф.С.Кузнецова полагает, что ошибка берет свое начало с работы Р.М.Кабо, и ее повторил В.В.Покшишевский¹⁷. Однако корни этой ошибки имеются и у П.А.Словцова, который отмечает, что сообщение Тобольска с Томском через Тару продолжалось до 1763 г. Он пишет, что столь незначительная по времени эксплуатация участка Тобольск – Тара объясняется трудностью пути через болотистый Аевский волок и тем, что тракт уклоняется от прямого направления на восток. Поэтому бригадир Фрауендорф, начальствовавший на Пресногорьковской линии, предложил в 1762 г. сибирскому губернатору проложить дорогу через слободы Абацкую, Тюкалу, д. Крутую до станции Тонтурской. Благодаря этому дорога между Омском и Тобольском сокращалась на 150 верст. «Сей тракт вышел короче, суше, веселее, – писал П.А. Словцов, – однако в водополе, при пятиверстном разлитии Ишима, когда бывает остановка в проезде, прежний к Омску тракт через Тару не был забыт»¹⁸.

Точку зрения П.А. Словцова принимает А.Д. Григорьев, который дополняет ее сведениями о возникновении населенных пунктов на пути в обход Тары¹⁹. Эту версию и воспроизвели Р.М. Кабо и В.В. Покшишевский.



Направления Московско-Сибирского тракта (Кабо Р.М. Города Западной Сибири. М., 1949. С.143)

Ф.С. Кузнецова утверждает, что в 60-е гг. XVIII в. тракт оставался на прежнем месте, т.е. шел через Тару, так как перенос его на новое 400-верстное расстояние по безлюдной местности влек за собой дополнительные трудности в организации почтовой гоньбы.

Мы видим причину ошибки в том, что предложение бригадира Фрауендорфа в 1762 г. было принято вышеназванными авторами как окончательное решение вопроса об изменении направления тракта. На самом деле 20 мая 1763 г. Сенат принял решение не переносить почтовый тракт на новую дорогу, а лишь принять меры к заселению ее крестьянами, ссылаемыми в Сибирь по указу 1760 г. в зачет рекрутов²⁰. В нем говорилось об учреждении новых путей с указанием мест и названий почтовых станций и деревень по дороге «... А как по приложенной к нему Соймонову при том рапорте от него генерал-майора Фрауендорфа карте»²¹.

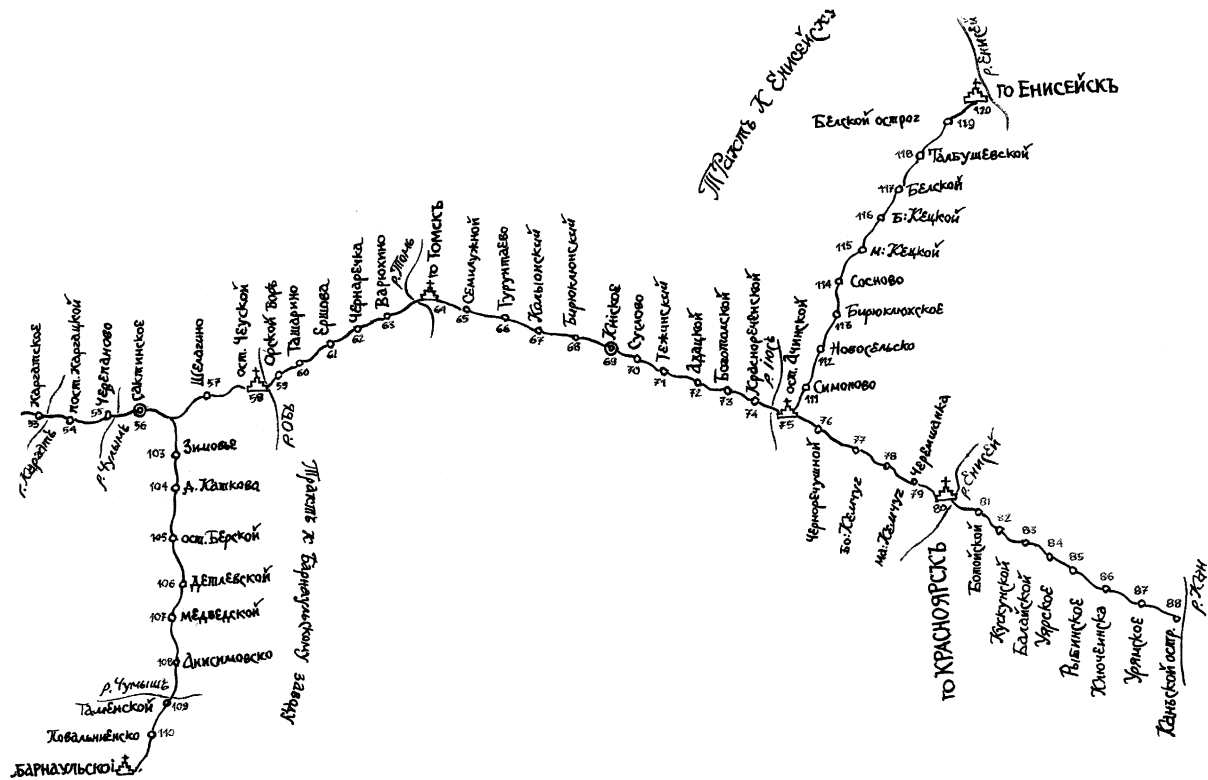
Такой вывод вступает в противоречие с обнаруженной нами картой, составленной 27 февраля 1766 г. в Тобольской губернской канцелярии. На карте указаны селения по вновь устроенной дороге от д. Готопуповой через слободы Абацкую и Тюкалинскую до Тантуры, а тракт через Тару отмечен таким текстом: «Прежний почтовый тракт через Тару оставлен за неспособностью и далее 34 верст». Точно так же отмечен и тракт через Верхотурье к Тюмени: «Прежний почтовый тракт через Верхотурье от Соли Камской, оставленный за неспособностью и дальностью»²².

Итак, неясно: дорога через Верхотурье как почтовый тракт закрывается, но тракт через Тару продолжает действовать. Но в 1788 г. было проведено описание почтовых трактов всех губерний России, в том числе и Тобольского наместничества. Ценно это описание тем, что в нем приводятся данные прежнего положения, т.е. до 1788 г., и сведения на 1788 г. В итоге становится очевидным, что почтовое сообщение осуществлялось по такому маршруту: от г. Камышлова Пермской губернии через Тюмень – Тобольск – Тару – Каинск – Томск – Ачинск – Красноярск²³. Таким образом, точка зрения Ф.С. Кузнецовой подтверждается еще одним документальным источником. Вероятно, карта 1766 г. являлась картой-проектом, где были только намечены почтовые станции с предполагаемым числом ямщиков в каждой. Возможностей у властей, центральных и местных, видимо, не

хватило, чтобы почтовую гоньбу организовать в обход Тары. Публицист Семивский, давая маршрут или расписание главного пути от Санкт-Петербурга до Иркутска, ссылаясь на «Указатель дорог Российской империи» 1804 г., отмечал путь через Тару и при этом писал: «Проезжающие в Томскую и Иркутскую губернии, так и купеческие обозы с товарами, нередко туда проезжают на Долматов монастырь, или бывший сего названия город в Пермской губернии и на Ишим, поворачивая для того с первой станции от Екатеринбурга из деревни Косулиной, в 10 верстах от нее вправо и после выезжают на большую дорогу, или главный, Сибирский, почтовый тракт за Тарою в деревню или зимовье Копьево, сокращая тем самым 220 верст²⁴.

Все ведомости о почтовых дорогах в Тобольской губернии показывают преобладающее число лошадей на станциях от Тобольска через Тару: в 1818 г. – по 7 пар почтовых лошадей, в то время как на уездных трактах к Ишиму и от Тюмени к Ялуторовску – по 3 пары²⁵. Только в конце первой четверти XIX в. проект 1766 г. удалось воплотить в жизнь с некоторыми изменениями. По «Уставу сухопутных сообщений в Сибири» в 1822 г. изменялось направление почтового тракта, в основном соединившегося с той самой дорогой торгующих людей, о которой говорилось выше. Таким образом, Устав законодательно закреплял изменение маршрута тракта²⁶. А предшествовало этому событию письмо сибирскому почт-директору от М.М.Сперанского, отправленное из г. Иркутска 26 мая 1820 г., в котором он писал: «Прежде я имел уже честь объясняться с Вашим высококородием на счет почтовой дороги, идущей от Тобольска чрез Тару к Томску... нахожу, с одной стороны, что содержание Тарской дороги при малом населении весьма обременительно для жителей по качеству непрерывно болотистого там грунта... и бесполезно, потому что, кроме почт, никакого значительного сообщения по ней не происходит. При высоких снегах зимой две лошади рядом уместиться не могут. С другой стороны, [дорога] от Тюмени через Ишим, сделавшись главным трактом в Сибирь по торговым отношениям, требует учреждения там почтовых станций. Казалось бы выгоднее:

1. Учредить ход почт от Тобольска чрез с. Готопупово прямо на Абацкую слободу; отсюда в одну сторону до Ишима, в другую же или чрез Омск и Сыропятское селение по правому берегу р. Оми на



Учрежденный по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачитской крепости до первой станции Иркутской губернии села Тулуна. 1766 г. (РГВИА. Ф.422. Д.1344. Карта)

д. Новоназарову, оставляя влево станцию Мурашеву Томской губ.: или чрез село Крупянское и деревню Копьеву на самую Мурашеву. 2. Учредить почтовые станции между Ялуторовском и Ишимом. 3. Уничтожить [дорогу], учрежденную к сему последнему городу от Истяцких юрт чрез село Малышевское. 4. Для хода почт в г. Тару оставить по одной паре лошадей между Готопуповою и Тарою, или же вовсе уничтожить там почтовые станции и обратить почты на Абацкую, село Крупянское, дер. Копьеву, Татмыцкое село и Мешковскую станцию. Прибавка расстояния почты в 100 верст к устороннему городу почти не значит ничего в сравнении с теми усилиями и трудами, какие требуются для содержания дороги на 300 верст в местах неудобных. 5. Почту из Тары к Ишиму отправлять также чрез Копьеву и Крупянское: следственно, не нужно будет иметь между сими городами особенных станций.

Все сие относится до Тобольской губернии. Из двух прочих [губерний] представляется ныне нужным только изменить дорогу на двух последних станциях к Томску, направляя оную чрез село Ярское и дер. Батурину»²⁷. Но и это еще не было окончательным решением вопроса об изменении направления маршрута почтового тракта.

После того как Омск в 1824 г. стал административным центром «Степного края», да и Западно-Сибирского генерал-губернаторства, Московский тракт в Западной Сибири значительно сократился, оставив в стороне Тобольск и Тару, выгнувшись несколько к югу на восток от Тюкалы для захода в Омск. С этого времени он стал проходить от Тюмени через Ялуторовск, Ишим (бывшая Коркина слобода), Тюкалу, Омск, затем вверх по р. Оми до с. Еланского. Западная часть его от Тюмени до Абацкой слободы оставалась в основном прежней, а центральная часть, от Абацкой до Омска, и восточная, от Омска до Еланского, обновилась²⁸. На западном участке выпрямленного тракта от Тюмени до Абацкой насчитывалось 23 населенных пункта²⁹.

В первой половине XVIII в. на будущей центральной части тракта от Абацкой к Омску существовало всего четыре деревни, восточная часть, от Омска до Еланского, проходила дугой вдоль р. Оми в течение 15 лет, с 1825 до 1840 гг., когда в порядке спрямления и обхода болотистых мест удалось провести более прямую дорогу через с. Юрьево и д. Кабурлы³⁰.

Как видим, почтовый тракт вплоть до первой четверти XIX в. непрерывно переустраивался, однако в 80-е гг. XVIII в. он уже сложился и действовал как торговый. В это время уже были известны и проложены пути от Тюмени до Ялуторовска, Ишима, Омска и Каинска. От Тары до Ишима и Омска и по другим направлениям по ним, по описанию почтовых дорог империи, «почтовых отправлений не было». Однако в описании 1788 г. говорится об «особенной дороге торгующих людей», которая шла от Тюмени до Ялуторовска, Ишима, от него до слободы Тюкалинской, а от нее «по повороту купецкой дороги до станца села Крупянского», затем в зимовье Тарбулесское, Богданово, Нижнеомскую, с. Еланское, д. Усть-Тарку, д. Хохлово, с. Вознесенское, д. Турумову, с. Антошкино, с. Булатово и г. Каинск. В то время по почтовой дороге от Тюмени до Каинска через Тобольск и Тару выходило 1157 верст, а по дороге «торгующих людей» – 791 верста, т.е. путь этот был короче почтового на 366 верст и им широко пользовались купцы и проезжающие. В 1825 г. эта дорога с небольшими изменениями и была признана почтовым трактом³¹.

Не надо забывать, что почтовый тракт от Тюмени до Тобольска никогда не упразднялся. Власти в течение XIX ст. пытались улучшать пути сообщения на участке между Тюменью и Омском. В 1856 г. генерал-губернатор Западной Сибири Гасфорд специально организовал изыскания по улучшению дорог в Западной Сибири. По предложению инженер-майора Лазарева был выбран именно этот участок тракта. Майор Лазарев обращал внимание на то, что «это путь главный, почтовый, и частью коммерческий, не везде и не во всякое время удобный для проезда и по тому преимуществу при прочих требует скорейшего улучшения»³². Была составлена инструкция для проведения изысканий по улучшению почтовой дороги от Омска до границы Пермской губернии и вызваны инженерные офицеры из разных городов империи – Цешковский и барон Ган, которые и должны были произвести изыскания с целью дальнейших работ по обустройству полотна дороги³³.

Наиболее трудным делом было устройство тракта по Барабинской степи, где до 60-х гг. XVIII в. существовала опасность со стороны кочевников, потому что Бараба была очень слабо заселена русскими. Постепенное продвижение русских в Барабинскую степь началось

одновременно с двух сторон – из Тарского и Томского уездов. В июне 1713 г. на левом берегу Оби по р. Чаусу был построен Чаусский острог³⁴. В 1716 г. около устья р. Оми была заложена Омская крепость³⁵. В 1722 г. вдоль наметившейся через Барабу дороги были построены Убинский, Каинский и Усть-Тартасский форпосты³⁶.

Дорога через Барабу не представляла собой сколько-нибудь устроенного тракта. Во многих местах она была топкая и кочковатая. Из-за ее плохого состояния и отсутствия станций с ямщиками проезд по Барабинской степи был трудным и долгим. Основной причиной медленного устройства тракта была малочисленность населения: некому было исполнять подводную повинность.

Правительство проводит определенные мероприятия с целью организации постоянного движения по тракту. Обслуживание проезжей дороги через Барабу Сибирская губернская канцелярия возложила на крестьян Чаусского острога, Тарского уезда и Ишимского дистрикта. В 1747 г. в помощь чаусским крестьянам были назначены крестьяне Сосновского, Верхотомского острогов и с. Спасского, которые должны были обслуживать третью часть указанной дороги. В результате переселений в 50-е г. XVIII в. в Барабинской степи появилось 53 деревни. Все населенные пункты располагались в полосе, где строился главный Сибирский тракт³⁷.

В итоге заселения лесостепных пространств Западной Сибири в 60 – 80-е гг. XVIII в. правительство сумело наладить постоянное движение по Московскому тракту через Барабу. Согласно Н.М. Ядринцеву, «окончательное создание тракта на Барабе, на протяжении 600 верст, выпало на долю тобольского губернатора Д.И. Чичерина, который в четыре года населил степь помещичьими крестьянами, сосланными «в зачет рекрут»³⁸. В 1773 г. по тракту через Барабинскую степь от Чаусского острога до г. Тары П.С. Паллас проехал 600-верстный путь за четверо суток. В деревнях, расположенных по тракту друг от друга на расстоянии 20 – 30 верст, без задержки меняли лошадей³⁹. От Чаусского острога тракт проходил к Томску через 11 населенных пунктов⁴⁰.

Сухопутная дорога между Томском и Красноярском к началу XVIII в. представляла собой верховую тропу. Прямую колесную дорогу между этими городами в 1737 г. Гмелин называл новой, возник-

шей, видимо, в связи с распоряжением Сената в апреле 1733 г. об устройстве правильной почты до Нерчинска. На ней были редкие почтовые станции и существовала смена лошадей, поставляемых по концам ее русскими, а в середине – татарами (за плату)⁴¹. Здесь в дальнейшем, как отмечал П.А. Словцов, «на расстоянии 557 верст семисотых брошено было несколько зимовьев, от времени до времени заселяемых ссыльными и за рекрутов посылаемыми, особенно в 1762 и 1763 гг. по случаю неурожая в Нерчинском краю»⁴².

В первой трети XVIII в. на этом пути чаще пользовались летней степной конской тропой через верховья Качи, Малого и Большого Кемчуга к низовьям Июса на реки Соксу и Урюп, оставляя Ачинск значительно севернее этой дороги⁴³. Но южная дорога от Томска до Красноярска просуществовала всего 25 лет, так как была излишне длинна, в некоторых местах (особенно у Красноярска) очень тяжела и слабо заселена русскими, стало быть, и небезопасна⁴⁴. Спрямоленный тракт прошел через с. Кийское (ныне Мариинск) и Ачинск, несколько севернее старой дороги⁴⁵. В 1770 г. на тракте между Томском и Красноярском насчитывалось 22 населенных пункта⁴⁶. Г.Ф. Быконя нашел у Г.Ф. Миллера сведения, свидетельствующие о промерах прямого пути и установке верстовых столбов в Красноярском уезде до Томска, Канска и Нижнеудинска местными служилыми казаками еще в 1726 г.⁴⁷

На отрезке Красноярск – Иркутск тракт сложился также ко второй половине XVIII в., когда на нем «не ранее 1768 г. были устроены изрядные почтовые станции от Томска по дороге Иркутской»⁴⁸. До середины XVIII в. Красноярско-Иркутский участок Московского тракта имел два направления: северная дорога выводила к Балаганску и достигала Иркутска по правому берегу р. Ангары; южная дорога, считавшаяся летней, стала основной, проходя восточнее Канска значительно южнее, чем старая зимняя (северная) дорога⁴⁹. В начале 70-х гг. XVIII в. на Красноярско-Иркутском участке Московского тракта находилось 40 населенных мест⁵⁰.

Таким образом, в Средней Сибири на расстоянии 790 верст от Боготола до Тулуна на Ачинском, Красноярском и Канско-Тулунском участках Московско-Сибирский тракт благодаря интенсивному заселению окончательно сложился к 80-м гг. XVIII в. По устройству он стал соответствовать трактам Западной Сибири и Европейской Рос-

сии. Проезжая часть составляла 10 сажень, а по обе ее стороны было расчищено еще по 10 сажень для прогона скота. Станции размещались через 25 – 35-верстные промежутки⁵¹.

Заселение тракта продолжалось в XIX в. В 1827 г. было принято решение об устройстве 22 казенных поселений из ссыльных в Канском, Ачинском и Минусинском округах Енисейской губернии. Раньше всего строительство казенных поселений развернулось в Канском округе в трактовых волостях Иланской и Рыбинской, во вновь создаваемых по главному Московскому тракту между селениями старожилов поселениях: Лавинском, Степановском, Бородинском, Елизаветинском и Ловати. К 1829 г. было выстроено 316 домов и размещено 1258 ссыльных. Строительство всех казенных поселений было завершено в 1837 г. Ю.В. Кожухов сделал вывод, что «енисейские поселения второй четверти XIX в. по существу ничем не отличались от иркутских, создававшихся в начале столетия»⁵².

Труднее шло устройство и заселение тракта в Иркутской губернии, особенно в Нижнеудинском уезде. К 1819 г. в Иркутской губернии было основано 62 казенных селения: в Нерчинском округе – 34, в Верхнеудинском – 7, в Иркутском – 3, в Нижнеудинском – 18 (по тракту от Нижнеудинска до границ Томской губернии)⁵³. Не все они размещались на тракте, так как целью их создания было сельскохозяйственное, наряду с транспортным, освоение Сибири. Наспех построенные для поселенцев дома не отвечали требованиям крестьянского быта: были холодны, неудобны, каждый был рассчитан на два семейства, а семейств-то и не было: как правило, поселенцы были одиноки, в редком доме можно было видеть женщину. А. Беляев свое впечатление о казенных поселениях описал так: «их пустынные улицы» наводят грусть: «... ни одного женского лица, ни одного ребенка, или кой-где, как исключение...»⁵⁴. Бегство поселенцев не прекращалось. Иркутский губернатор писал в годовом отчете: «По Нижнеудинскому округу во многих селениях, расположенных по Московскому тракту, многие дома из построенных казною до 1820 г. для жительства поселенцев... остаются без жильцов опустелыми... по случаю побегов сих людей из новых своих жилищ»⁵⁵. Таким образом, путем принудительной колонизации удалось заселить и устроить часть Московского тракта в Сибири. В этом и про-

является отличие от заселенной Европы, в которой можно было устраивать дороги где угодно за счет окрестного населения, в Сибири же, чтобы проложить дорогу, надо было ее заселить русскими, а параллельно этому технически обустраивать.

В первой половине XIX в. русские в Восточной Сибири селились преимущественно в ее средней и южной части, в лесостепи, примыкавшей к Московскому тракту, а также по долинам основных рек. В Енисейской губернии направление расселения крестьянства определялось двумя основными артериями этого региона – Московским трактом и р. Енисеем. В Ачинском округе наиболее густо были заселены притрактные районы (по Московской, Минусинской и Ачинско-Енисейской дорогам), а также северные районы в бассейне р. Чулыма. В Канском округе самые лучшие земли лежали вдоль дороги от Красноярска на Канск и по правому берегу р. Енисея. Эти районы и стали в первую очередь объектом колонизации. К востоку от Канска тянулись сплошные массивы хвойных лесов, и потому русских поселений в этом направлении почти не было. Заселялись эти территории в основном не вольными, а ссыльными поселенцами. В Иркутской губернии, так же как и в Енисейской, колонизовались земли по Московскому тракту и по главной реке – Ангаре, причем наибольшее скопление русского населения, а следовательно, и обрабатываемых земель наблюдалось в районе наибольшего сближения этих двух путей – сухопутного и водного, т.е. в Иркутском округе, крестьянское население которого в 1840 г. составляло 33 534 чел., тогда как в Нижнеудинском – 13 482 чел.⁵⁶ Нижнеудинский округ в северной его части, которая примыкала к тракту, был неудобен в сельскохозяйственном отношении, поэтому его пришлось колонизовать властям при помощи принуждения и за счет ссыльных. Поселения по тракту в Енисейской губернии и Нижнеудинском и Иркутском округах Иркутской осуществлялись дополнительно в конце 20-х гг. XIX ст. под контролем специальных устроителей. Об окончательном устройстве поселений ссыльными в конце сентября 1831 г. в Иркутском округе было доложено в столицу 10 янв. 1833 г. Таким образом, процесс устройства деревень, станций и заселения Московско-Сибирского тракта от Тюмени до Иркутска проходил непрерывно в течение ста лет, начиная с 1733 г., и завершился в основном к 1833 г.⁵⁷

1.2. Кругобайкальский тракт. Другие примыкающие тракты

В прямой связи с освоением Забайкалья находилось проведение сухопутной дороги из Иркутска в Кяхту через Верхнеудинск и из Верхнеудинска через Читу и Нерчинск в Нерчинский завод. Первоначально русские проникли в Забайкалье по северным сухопутным путям с восточных притоков р. Лены. Только с 1658 г., со времени похода Бекетова, русские начинают пользоваться для передвижения больших отрядов и более южным путем, через Байкал и вверх по Селенге и Хилку, причем этот путь был исключительно водным и использовался в редких случаях. Сообщение Еравинского, Иргенского и Нерчинского острогов с Иркутским через южную часть Байкала было гораздо короче и быстрее сообщения через восточные притоки Лены, но оно стало возможным также и для небольших отрядов только после занятия русскими Селенги, постройки в 1665 г. на ее правом берегу Селенгинского острога и Удинского зимовья, превращенного в 1668 г. в острог. Однако нападения монголов и табунов в 70 – 80-х гг. XVII в. на Селенгу и Хилок показали ненадежность сообщения через южный Байкал и по нижнему течению р. Селенги. Поэтому около 1690 г. на нижнем течении Селенги были устроены остроги Кабанский, Ильинский и Иганцинский. После их устройства сообщение Иркутска с Забайкальем через южный Байкал и вдоль нижнего течения Селенги стало безопаснее. К этому времени русские уже пользовались и сухопутными дорогами по Южному Забайкалью: одной – для сообщения с Верхнеудинском и Селенгинском, а другой – для сообщения через Верхнеудинск с острогами Еравинским, Иргенским и Нерчинским (основан в 1653 г.) и Аргунским (основан в 1681 г.).

По «Чертежной книге Сибири», составленной Ремезовым в 1701 г., в «Чертеже земли Иркутского города» и «Чертеже земли Нерчинского города» дорога из Иркутска в Верхнеудинск проходила северным берегом Ангары, пересекала Байкал и от Усть-Прорвы, южнее устья р. Селенги, а затем южным берегом ее подходила к Верхнеудинску, переходила на восточный берег Селенги и поднималась им до Селенгинска, который в то время стоял еще на восточном берегу реки, и вдоль Селенги и Орхона уходила в Пекин.

Дальнейшее развитие этой и других дорог в Забайкалье находилось в связи с развитием русской торговли с Китаем в Кяхте, основанной в

год заключения Буринского договора в 1727 г., и устройством Аргунских (впоследствии Нерчинских) заводов. К началу 1701 г. по дороге из Иркутска в Верхнеудинск и Селенгинск, судя по «Чертежу земли Иркутского города», по обоим берегам Ангары и Селенги находилось 21 населенное место. После Буринского договора 1727 г. количество русского населения и русских населенных пунктов на Иркутско-Селенгинской, продолженной до Кяхты, и на Верхнеудинско-Нерчинско-Аргунской дорогах продолжало увеличиваться. К 1735 г., когда по этим дорогам проехал Гмелин, обе они были уже вымерены, снабжены верстовыми столбами, зимовьями, редкими станциями с лошадьми и стали почтовыми, хотя кое-где проезд по ним был возможен только верхом⁵⁸. По Иркутско-Кяхтинской дороге в это время до Посольского монастыря на Байкале было 19 населенных пунктов (в основном зимовья, заимки, заставы). В Никольской заставе собиралась таможенная пошлина со всех товаров, шедших с китайской границы. Причем дорога между этой заставой и Лиственничным зимовьем оказалась очень опасной. От Посольского монастыря на юго-восточном берегу Байкала до Кяхты Гмелин проехал вверх по Селенге пять деревень, три слободы вместе с Кяхтинской, три острога, заимку, пять зимовий, два монастыря, включая Посольский, крепость и два города. Таким образом, в 1735 г. от юго-западного берега Байкала до китайской границы по верстовой дороге находилось 22 селения⁵⁹.

Со второй половины XVIII в., особенно с начала 60-х гг., Забайкалье усиленно заселяется в связи с устройством новых заводов, необходимостью обеспечения продовольствием работавших там людей, содержания армии, путей сообщения. Территории эти заселялись выведенными из Польши (точнее, Украины и Белоруссии) старообрядцами, сосланными в зачет рекрут крестьянами, ссыльными преступниками. В 1772 г. П.С.Паллас, проезжая от Иркутска к Кяхте, отметил по правому берегу р. Ангары на только что проложенной с большим трудом сухопутной дороге 15 населенных пунктов и зимовий, на юго-западном берегу Байкала 2 пункта и до Кяхты еще 24 пункта. К этому времени участок от Иркутска до Байкала был только что построен, и при том с большим трудом⁶⁰.

Сообщение по Иркутско-Кяхтинскому участку тракта, проходившему через оз. Байкал, было неудобно и совсем прекращалось во

время сильных штормов, особенно осенью. Суда часто разбивались, а во время распутицы весной и осенью купеческие товары долго лежали на месте в ожидании отправки. Вследствие этого осенью, объезжая Байкал, ехали по р. Иркуту до Тунки, а затем по нагорным рекам Дзонмуруну и Джиде до Селенгинска или же по юго-западному берегу Байкала от Култука. Идея проведения из Иркутска в Кяхту в обход Байкала сухопутной дороги, полезной не только для коммерции, «но и для сообщений с Нерчинскими заводами и вообще с пограничным тамошним краем»⁶¹, обсуждалась с конца XVIII в.

В 1794 г. иркутский губернатор Нагель предложил провести дорогу к Кяхте на 102 версты короче существовавшего в то время Иркутско-Кяхтинского участка Московского тракта. Дорога строилась с 1797 по 1805 гг. Но все-таки центральный участок Кругобайкальской дороги не удовлетворял растущих потребностей: во-первых, дорога через перевал Хамар–Дабан оказалась ненадежной и ежегодно требовала серьезного ремонта, во-вторых, на этой дороге на протяжении 189 верст от Култука сообщение поддерживалось только со второй половины июня до конца декабря при помощи верховых лошадей. В течение же апреля, мая и первой половины июня проезда по ней не было из-за глубоких снегов, вследствие чего на это время тракт переводился на старую длинную и трудную дорогу через Тункинскую крепость⁶².

Изучая по поручению сибирского генерал-губернатора М.М.Сперанского историю вопроса о строительстве Кругобайкальской дороги и используя при этом документы из губернского правления, установив, что сообщение с Кяхтой, Селенгинском и Нерчинском, как казенное, так и торговое, происходило единственно через оз. Байкал на лодках и плоскодонных дощаниках, Г.С. Батеньков отметил, что ближняя от Иркутска пристань была Никольская и суда от нее вытягивались сначала бичевой в Байкал (через две версты) до Посольской пристани. Впоследствии, когда учреждение почт распространилось и на Иркутский край, для сокращения пути через Байкал решено было учредить казенные суда (галиоты) и пристани им назначены были при устье рч. Бугульдеихи, а на той стороне находилось верхнее устье Селенги. «Так как расстояние между этими пристанями было через Байкал не более 30 верст, то и сообщение было довольно верное, потому что при самой малой опытности штурманам можно было, не-

сколькo приспособившись к свойствам озера, избежать все опасности от постоянных и сильных ветров»⁶³, которым подвергались суда, шедшие из Никольской пристани к Посольску. Но зато переезд до р. Бугульдеихи от Иркутска должен был быть трудным и дальним, поскольку пролегал по Якутскому тракту и далее через горы при Байкале. Г.С. Батеньков считал, что в позднюю осень, до покрытия Байкала льдом, и, вероятно, весной, перед очищением его, почты ходили из Иркутска в Култук, а от него по берегу Байкала до Посольского верхом. Эти сведения хотя и были достоверны, отмечал чиновник, «но по кратости времени теперь нельзя их укрепить надлежащими доказательствами из губернского архива. В доказательство хода почты вокруг Байкала по берегу до Посольска свидетельствует академик Георги, бывший здесь в 1772 г. помощником Палласа, обошедший весь Байкал на галиоте и получивший в начале ноября почту сим путем в Кабанском остроге, что на Селенге»⁶⁴.

Сухопутное сообщение между Иркутском и Кяхтой по китайской границе бывало, отмечает Батеньков, и прежде по караулам, начиная от ближней дистанции Тункинской – по самой границе до Харагуйской и наконец уже до Кяхты или Троицкосавской крепости. До которого времени ход почты продолжался этим путем, по неимению актов неизвестно. Еще до 1781 г. начальство обратило внимание на изыскание удобнейших способов к сообщению между Иркутском и Кяхтой.

Г.С. Батеньков отмечает, что плохое сообщение заметно влияло на русско-китайскую торговлю в Кяхте, ибо с середины октября начинались на Байкале штормы, затем появлялись большие льды и туманы, так что в течение трех месяцев, пока Байкал покроется льдом, до «морестыва», сообщения не было. Русские купцы, обороты и выгоды которых требовали, чтобы «вымененные товары сколько можно более перевозить по зимнему пути на бывающую в феврале месяце Ирбитскую ярмарку и далее в Россию, спешили всегда меною с китайцами и... уступали меною несколько процентов, для того единственно, чтобы успеть вовремя переправиться через Байкал. Китайцы, зная это, всегда медлили с меной и, продержав таким образом наших купцов, заставляли их потом пускаться из Кяхты в самое позднее время и подвергаться опасностям и бедствиям»⁶⁵.

Эти причины, доходя до сведения самодержавной власти, побудили правительство принять проект инженер-капитана Чернасова о проложении дороги от Иркутска до Харацайской крепости через Тункинские горы. Генерал-прокурор князь Вяземский, согласно высочайшему повелению, отписал 20 ноября 1781 г. бывшему здесь губернатору Кличке и, приложив план Чернасова, потребовал, чтоб он на это полезное дело обратил все свое внимание, обещав по воле императрицы отпустить на расчистку дороги до 50 тыс. руб. Дорога эта предполагалась через Тункинский острог по горам близ границы до Харагуйской крепости и известна была во времена Г.С. Батенькова под названием Старо-Кругоморской⁶⁶.

Губернатор Кличка в 1782 г. отправил сержанта Бритова в те места, чтобы он провел изыскания и составил смету. Кяхтинское купечество, поддержав идею, обязалось выделять ежегодно по 2 тыс. руб. По смете Бритова предполагалось проложить дорогу в 10 лет силами ста ссыльных и сумма назначена была в 36 501 руб. 62,5 коп. Если бы эта дорога делалась вольными людьми, то по тогдашним дешевым на все припасы и работы ценам потребовалось бы 145 991 руб. 30 коп.⁶⁷

По каким-то причинам это предприятие осталось без исполнения до 1787 г., когда генерал-губернатор Якоби получил от кяхтинского (или селенгинского) обер-коменданта генерал-майора Ладыженского журнал Черепанова – сержанта екатеринбургского полевого батальона, в котором описывал он подробно «вновь обретенную им от Иркутска до Кяхты дорогу с показанием мест, требующих исправления». На черепановскую дорогу послан был землемер, поручик Дедов. Дедов с Черепановым представили подробную опись и смету на сооружение новой дороги, по которой исправление ее вольными людьми без инструментов оценивалось в 133 220 руб., а ссыльными в 22 тыс. руб. Дорога предполагалась быть тележной⁶⁸.

Однако до 1794 г. дело не шло. В сентябре 1794 г. по указанию ратмана иркутского магистрата Ларионова вновь был командирован землемер Дедов для изыскания по рч. Слюдянке, но возвратился «без успеха по случаю высоких снегов в горах с лошадиный рост»⁶⁹.

Между тем Дедов обратил внимание на Хамар–Дабанскую дорогу. 5 сентября 1795 г. он представил план и смету в Правительствующий сенат. Он полагал, что за пять лет при использовании труда 200 ссыльных можно было исправить эту дорогу за 22 тыс. руб.⁷⁰

Губернатор Нагель считал эту дорогу выгодной по сокращению расстояния даже против дороги через Байкал на 102 версты и по обилию сенных покосов в местах станций⁷¹.

Наконец, очередному сибирскому генерал-губернатору Селифонтову именованным указом Павла I от 15 июля 1796 г. предписано было устроить ближайшую и удобную дорогу от Иркутска до Кяхты. «По приезде на место рассмотреть надобно все обстоятельства, касающиеся до повеленного предместнику вашему изыскания новой дороги, ближайшей и удобнейшей от Иркутска до Кяхты, минуя море Байкал, невыгодным своим судоходством причиняющее многие препятствия кяхтинской нашей торговле, и стараться наилучшим образом устроить сию дорогу, которая не только для тамошней коммерции полезна, но и для сообщения с нерчинскими заводами и вообще с пограничным тамошним краем необходимо нужна. Для сей новой дороги приказали мы отпустить в ваше распоряжение 22 тыс. руб. с тем, что как устройство упомянутой дороги долженствует производиться под собственным вашим наблюдением, то и надлежащие отчеты в деньгах, на нее ассигнованных, обязаны вы будете дать, кому по законам следует, и об успехе в том нам и Сенату доносить»⁷².

На заседании 29 ноября 1797 г. Сенат одобрил привлечение к устройству дороги «ссылных, за вину туда присылаемых», и определил расход провианта и денежной платы солдатам. Устройство дороги происходило под руководством иркутского губернатора Нагеля и непосредственным контролем Сената и императора Павла, потребовавшего доносить ему лично об успехах строительства⁷³.

Нагель летом 1797 г. отправил для устройства этой дороги землемера Дедова и до 200 ссылных. Работа шла с большим трудом до 1800 г. включительно. Дедов делал исправления в плане. Часто только что оконченные строения повреждались потоками. Ранние и глубокие снега останавливали работу. Колодники периодически пускались в бега. Наконец, часто посылавшийся для ревизии работ землемер Лосев не одобрял их. После окончания ассигнований пресеклись всякие исследования и новые изыскания. Нагель посчитал, что Хамар–Дабанская дорога утверждена и не заботился об исследовании новых маршрутов.

В 1800 г. военный губернатор Лещано отправился для обозрения новой дороги. Он доехал только до Култука и донес Сенату, что, «ос-

матривая дорогу, нашел ее способною к проезду, так что ни в какое время года не может быть затруднения и остановки». Введя в заблуждение правительство, Лещано спровоцировал указ от 14 января 1801 г. о поселении при новых станциях 120 отставных солдат. На эти нужды купечество в марте 1801 г. должно было собрать 12 тыс. руб. Сбор осуществлялся с обменных в Кяхте товаров по 2 руб. с каждой тысячи. Но собранных средств хватило только на 20 человек. Для первоначального обзаведения этих 20 человек иркутский купец Киселев пожертвовал 500 руб.⁷⁴

Лещано издал распоряжение, чтобы товары из Иркутска в Кяхту и обратно следовали бы по новой дороге, а не через Байкал. Однако поселенцы не смогли пройти к назначенным им местам из-за глубоких снегов и вынуждены были возвратиться в Иркутск. А Главное Правление Российско-Американской компании и именной гражданин Сибириков принесли жалобу на запрещение Лещано возить товары через Байкал.

Действительный тайный советник сенатор Селифонтов после удаления Лещано от должности получил высочайший указ от 16 января 1802 г., которым велено было ему привести дорогу в действующую, расположив по ней поселения.

Иркутский военный губернатор Лебедев, сменивший Лещано, начал с освидетельствования этой дороги. Ассессор Потемкин, возвратясь 24 августа 1802 г. из экспедиции, донес, что дорога расчищена и обустроена на 194 верстах, но надо еще расчистить 36 верст и 250 саженьей. По сделанной смете отпущено было 23 мая 1803 г. 4544 руб. 86,25 коп. и на поселение 120 душ м. п. 9267 руб. 30 коп.

Вновь был отправлен землемер Дедов с 66 работниками. В 1803 г. Дедов нашел дорогу в завалах и заносах. В октябре 1804 г. два инженерных офицера, Деканор и Камков, доносили с дороги, что она расширена Дедовым не более семи аршин. Потоками повреждена дорога и смыто 16 мостов. Во многих местах необходимы расчистки и исправления. Иркутские купцы выделили необходимые на это 902 руб. В 1805 г. Деканор сообщил, что дорога готова. Однако тункинский комиссар Нариус доносил, что мосты настланы из тонких бревен и при переезде гнутся и качаются, а мостовые быки ничем не укреплены и их может снести водой; что

мост и плот на р. Снежной не окончены; что переезд через Хамар–Дабан и гольцы крут и можно при спусках разбиться и что насыпанная для выравнивания дороги земля уже смыта и дорога делается непроезжей.

Отправленные на место ревизоры 7 октября 1806 г. дорогу нашли совсем не в том виде, в каком ее представлял инженер-поручик Деканор⁷⁵. Однако губернское начальство с 1805 по 1807 гг. отправило на заселение дороги 247 человек⁷⁶.

В таком положении дорога оставалась до 1808 г. Тогда министр коммерции граф Румянцев, получив сведения, что осенью 1807 г. разбило опять на Байкале несколько купеческих судов, отнесся к генерал-губернатору Пестелю с замечанием, что дорога вокруг Байкала, якобы оконченная в 1805 г., нисколько не соответствует предназначенной цели, потому что купцы продолжают отправлять свои товары по Байкалу, и просил сообщить о той дороге сведения и заключения. Генерал-губернатор передал это отношение для исполнения иркутскому гражданскому губернатору Трескину, который немедленно обратил большое внимание на этот предмет. Проектов о проложении новых и гораздо удобных дорог вокруг Байкала появилось несколько. Трескин составил комиссию из купца Филиппа Трапезникова, крестьянина Ширияева и геодезиста Пшеницына для проезда по всем новым дорогам и определения наиболее удобной. Трапезников с самого почти начала отказался от участия в экспедиции, а на его место был назначен инженер-поручик Чертов⁷⁷.

Комиссия снаряжена была лошадьми от Тункинского тайши, деньгами на припасы и прочим от двух купцов, Губанского и Портнова, и в мае 1808 г. отправилась в путь. Новые проектированные дороги пролегали: 1-я – от Култука по берегу Байкала до р. Муриной, по ней вверх и хребтами до Оглоцкого поселка на Кругоморской дороге; 2-я – также по берегу Байкала до р. Снежной и вверх по ней и хребтами до того же поселка; 3-я – также по берегу Байкала до р. Выдриной, вверх по ней и хребтами до Енхорского станца на Кругоморской дороге; 4-я – от Торского станца между Култуком и Тункинским острогом по речкам и хребтам, минуя голец Хамар–Дабан, на вершину р. Снежной и по ней вниз до Снежинского поселка на Кругоморской дороге.

Впоследствии к этим проектам прибавился пятый проект ссыльного – бывшего князя Горчакова. Он предлагал путь от Тункинского острога по старой Кругоморской дороге до Ключевского пограничного караула и от него старой дорогой до Харацайской крепости.

Все эти дороги были тщательно осмотрены, описаны и сделаны им подробные сметы⁷⁸. Видимо, в 1808 – 1820 гг. особых действий по изысканию более удобных дорог между Иркутском и Кяхтой не проводилось. Фактически Г.С. Батеньков констатировал и описал то, что было сделано до 1808 г.

Однако и в 20-е гг. продолжали пользоваться Хамар–Дабанским участком тракта. О том, что проезд там был очень затруднителен, говорится в изъяснении иркутской губернской почтовой конторы, которая 3 февраля 1822 г. объясняла, что «по причине трудности почтовых трактов: от Иркутска до Кяхты в летнее время вокруг Байкал моря, от Верхнеудинска до Нерчинска во всякое время года, проходящие по сим трактам почты никак не могут иметь определительного для них течения по 10-ти верст в час... Поэтому назначено движение почт: между Иркутском и Кяхтою в летнее время по 6-ти, а между В-Удинском и Нерчинском во всякое время года по 7 верст в час»⁷⁹.

В 1823 г. между Иркутском и Кяхтой на тракте было 23 населенных пункта⁸⁰.

В 1827 г. главноуправляющему путями сообщения герцогу Александру Вюртембергскому был представлен проект инженер-майора Медведева на устройство Кругоморской дороги от г. Иркутска до Кяхты после трехлетних изысканий, произведенных им в связи «с чрезвычайными неудобствами и затруднениями, в особенности испытываемые следующими во множестве в Кяхту и из оной купеческими обозами». Проект этот заключал историческое и топографическое обозрение сообщений г. Иркутска с Забайкальским краем с показанием на карте всех тех путей, какие были отысканы с 1781 по 1827 гг., и предположение о новой дороге⁸¹.

Все кругобайкальские дороги, ведущие из Иркутска в Забайкалье, проходили сначала через р. Ангару у Иркутска, следовали по существовавшему тележному почтовому тракту через Веденскую, Мотскую, Большеглубокую и Култукскую. Через 99 верст, у селения Култукского, лежащего на юго-западной оконечности оз. Байкал, они раз-

делялись и пересекали в различных направлениях высокие кряжи Байкальских гольцов, ограждавших юго-восточный берег Байкала. К 40-м гг. XIX в. пользовались в основном двумя трактами. Первый, так называемый пограничный тракт, пригодный во всякое время года, был длиннее Хамар–Дабанского. От с. Култукского пограничный тракт входил в долину р. Иркуты, крепость Тункинскую, пересекал хребет Байкальских гор у гольца Ургудеевского, откуда опускался в долину р. Джида и по пограничным караулам китайской линии достигал Кяхты. От Култука до Тункинской на расстоянии 82 верст он был проселочным, колесным, временно почтовым, пролегал большей частью по высоким горам, от Тункинской крепости через Иргудеевский гонец до караула Ключевского на протяжении 142 верст был верховым и временно почтовым. На нем было мало снега, поэтому с апреля, когда езда по озеру становилась опасной, почтовые станции переводились на пограничный тракт, где оставались до июня, пока Хамар–Дабанский тракт не освобождался от снега. Здесь доставлял трудности проезд верхом через гонец Иргудеевский. Участок от караула Ключевского по пограничным караулам до г. Троицкосавска (298 верст) был проселочным и временно почтовым. По нему можно было ездить во всякое время года. Кружность этого пути достигала 621 версты.

Почтовый Хамар–Дабанский тракт от с. Култукского тотчас начинал подниматься на хребет Байкальских гор и на первой же станции Слюдянской пересекал знаменитый гонец Хамар–Дабан. От ст. Слюдянской до р. Снежной тракт пролегал по высоким отрогам гольцов, покрытых снегом большую часть года, а оттуда по несколько менее возвышенным горам до ст. Торейской. Здесь входил он в долину р. Джида и следовал параллельно и в близком расстоянии от пограничного тракта вплоть до Троицкосавска. Хамар–Дабанский тракт по роду езды делился на два отдела: от Култука до Торей – верховой и от Торей до Троицкосавска – колесный. Первый делился еще на две части: северную от Култука до р. Снежной и южную – от Снежной до Торей. Северный участок был самый трудный для проезда на всем тракте из-за непрерывных подъемов по гольцам Хамар–Дабанскому, Шубутуйскому, Шибетскому и их отрогам, из-за каменных россыпей, топей и грязей, дурных гатей, обвалившихся перил, мостов, совершенно снесенных или полуразрушенных, трудных бро-

дов через бурные речки и нагорные потоки. В рапорте капитана генерального штаба Атце, проехавшего по Кругобайкальской дороге зимой и летом 1843 – 1844 гг., читаем: «оставшиеся следы работ свидетельствовали о труде замечательном на огромном пространстве; направление тракта – почти прямо, без выбора удобных объездов – доказывает, как мало была известна местность Байкальских гор при проложении этого пути. Северный участок, не поддерживаемый, приходит в совершенное запустение... Между тем, сообщение это есть покамест единственное в известное время года между Иркутском с Забайкальем. Можно с уверенностью сказать, что совершенное оставление северной части верхового Кругобайкальского тракта является с каждым годом более неизбежным».

Хамар–Дабанский тракт представлял собой следующее состояние. От ст. Култукской до р. Снежной 121,5 верст – верховой и затруднительный. Неудобства из-за большого снега, отчего с 1-го апреля по 1-е июня почтовые станции переносились на пограничный тракт. Здесь были недостатки сенокосов, совершенная ненаселенность, дурное состояние дороги и трудная местность. От р. Снежной до д. Капчиранки – 76,5 верст. Путь был верховой до р. Торая, но менее затруднительный, представлял возможность быть обращенным на всем протяжении в колесный. От Капчиранки до г. Троицкосавска – 123 версты колесной почтовой дороги. Сообщение устроено для всякого времени года. Особенных неудобств не представляло. Итого 420 верст. Торговая дорога через Хамар–Дабан в 1845 г. по описанным неудобствам была совершенно оставлена из-за трудностей на северном участке, а провозилась по ней только почта, да и та только с 1-го июня по 1-е января. С 1-го января по 1-е апреля – через Байкал, а с 1-го апреля – по пограничному тракту. В связи с открытой с 1838 г. коммерческой дорогой по почтовому тракту через Хамар–Дабан не провозились товары, исключая незначительное количество провезенных в 1838 – 1839 гг. товаров, принадлежащих купцам, отказавшимся провозить плату на устройство коммерческой дороги, предложенной коммерции советником Игумновым.

Более удобная дорога по проекту купца Игумнова была построена кяхтинскими купцами к лету 1843 г. В 1847 г. соединили северную часть Игумновской дороги с южной частью Хамар–Дабанской. В свя-

зи с этим четыре почтовые станции – от Култукка до Снежной – были закрыты и учреждено пять станций на новом Игумновском участке тракта. Упразднены были Слюдянская, Шубутуйская, Шибетская, Снежная (всего 120,5 верст), а учреждены Утуликская, Муринская, Лангетуйская, Нукун–Дабанская, Усть–Байринская на р. Снежной (127 верст).

Игумновский проект был одним из многих, но более приемлемый, хотя и не исчерпывал всех трудностей пути вокруг Байкала.

Коммерческая Кругобайкальская дорога, устроенная за счет кяхтинского купечества купцом Игумновым, от станции Култукской до устья р. Хара–Мурина следовала берегом Байкала, откуда по долине р. Ланготуй постепенно поднималась до гольца с таким же названием, пересекала его и чуть меньший Нукун–Дабан и через Байринский хребет опускалась в долину р. Снежной. От р. Снежной, пройдя незначительные высоты Зыбкосенские, р. Оглок, Орчинский хребет, долину р. Темника и хр. Торейский, дорога спускалась в долину р. Джиды и при р. Капчеранке выходила на почтовый Хамар–Дабанский тракт. От д. Капчеранки до Троицкосавска (123 версты) следовали по почтовому Хамар–Дабанскому тракту. Итого выходило 427 верст.

Преимущество Игумновской дороги представлено следующими данными. Товары доставлялись по купеческой дороге из Иркутска в Кяхту и обратно за 10 – 15 дней, а по Хамар–Дабанской – за 13 – 17 дней. По сведениям кяхтинской таможни, объем грузов, провозимых по коммерческой дороге, сильно колебался (табл. 1)⁸².

Таблица 1

Годы	Кол-во подвод	Вес товара, пуд.	Плата за доставку с пуда серебром
1838	2300	34 370	от 70 до 77 коп.
1839	2088	31 319	76 – 95
1840	2522	37 834	70 – 85,5
1841	2331	34 969	70 - 1 руб.
1842	919	13 784	65 – 70
1843	5105	76 579	60 – 1 руб.

По тем же сведениям, по Кругобайкальской дороге провезено через Хамар – Дабан (табл. 2):

Таблица 2

Годы	Кол-во подвод	Вес товара, пуд.	Плата за доставку с пуда серебром
1835	1788	26 821	от 71,5 до 93 коп.
1836	3466	52 664	85 – 90
1837	2322	34 839	85 – 93

В последующие годы провоз по Кругобайкальской дороге был ничтожным, а с 1844 г. совсем прекратился.

Газета «Московские ведомости» в 1840 г. сообщала: «Новая Кругобайкальская дорога, устроенная по предложению коммерции советника Игумнова, уже приведена в такое положение, что к зимнему проезду не представляет больших затруднений. Из Кяхты уведомляют, что провоз в сложности по этой дороге в 1838 г. обходился от 2 руб. 50 коп. до 2 руб. 70 коп., тогда как в зиму 1837 г. провозная плата по старой Кругобайкальской дороге была от 3 до 3 руб. 75 коп. с пуда и даже более»⁸³.

В доношении иркутского губернатора Пятницкого в 1843 г. говорилось, что Игумновская дорога, «хотя для первого зимнего пути разработана весьма хорошо, но за всем тем способна к проезду только в ноябре – декабре. Далее же, наполняясь снегами, сдуваемыми с окрестных гор, до того заносится ими, что не представляет никакой возможности к проезду, и снега эти, укрытые в ущельях гор от лучей солнечных, сохраняются до июня месяца и до сего времени преграждают всякое сообщение. Впрочем, купечество кяхтинское, устраивая тракт этот, имело только в виду перевозку купеческих тягостей, отправляемых в ноябре и декабре, когда Байкал не покрывается еще льдом и непостоянные осенние ветры делают невозможную переправу через оный на судах»⁸⁴. Официально сообщение по Игумновской дороге было открыто в 1850 г.⁸⁵

Итак, к забайкальским городам, Верхнеудинску, Селенгинску и Нерчинску, и к слободе Кяхте от Иркутска учреждены были две почтовые дороги: одна сухопутная, вокруг Байкала, называемая Кругоморской, проложенная по плану землемера Дедова в 1795 г., а дру-

гая – через Байкал, летом – водою, а зимой – по льду. Так как этим трактом нельзя было пользоваться круглогодично, то правительство было вынуждено содержать в то же время еще два тракта: один – от Иркутска на Тункинскую крепость и оттуда по караулам, расположенным по китайской границе, до Кяхты, а другой – от Иркутска по берегу Ангары к Байкалу и водой или по льду через Байкал до Посольска и далее по долине р. Селенги через г. Верхнеудинск и Селенгинск до Кяхты⁸⁶.

Однако на этом история создания данного участка тракта не завершилась. В 1861 г. шли работы по проведению новой Кругобайкальской дороги от Култука вдоль южного берега Байкала на Посольскую пристань под наблюдением подполковника Шаца на основе его изысканий 1854 – 1855 гг. Работало более 200 человек, причем большинство было из Иркутска и из окружных деревень. С января 1863 г. было открыто для проезда 60 верст, от Култука до Муринской. С 14 октября 1864 г. был открыт проезд по новой Кругобайкальской дороге до Выдринской станции в повозках, а от Выдриной до Посольского селения верхом. Станции же старого Кругобайкальского тракта были закрыты. В 60-е гг. XIX в. под руководством Шаца производились работы от Култука до ст. Лихановой (200 верст)⁸⁷.

Однако кяхтинское купечество продолжало поиски новой кратчайшей дороги к Байкалу. 8 июня 1871 г. высочайше было утверждено мнение Государственного совета об устройстве кяхтинским купечеством кратчайшей дороги от Кяхты до Байкала с правом взимать по ней шоссейный сбор. 4 февраля 1876 г. торгующее на Кяхте купечество постановило окончательное устройство высочайше утвержденной кратчайшей грунтовой дороги от Кяхты к Байкалу до р. Ивановки отдать на подряд частным предпринимателям или передать им и высочайше дарованное купечеству право пользоваться сбором по 5 коп. с пуда провозимых товаров по «имеющейся устроиться» дороге и по 3 руб. с повозки с проезжающих по частной надобности по окончании устройства дороги впредь на 25 лет. В 1878 г. эта кратчайшая от Кяхты к Байкалу дорога была завершена силами кяхтинского купечества и первые работы по ее содержанию были отданы крестьянину Кыштымову по 250 руб. с версты⁸⁸.

Таким образом, на протяжении более ста лет центральные и местные власти, а также торгующее на Кяхте купечество постоянно пытались изыскать и улучшить известные ранее и вновь открываемые маршруты вокруг Байкала для того, чтобы ускорить связь с Забайкальем, сделать продвижение товаров из-за Байкала более стабильным и удобным, сократив средства на их доставку, и обезопасить пассажиров. При этом не забывались и стратегические интересы государства.

Современник И.И. Попов так описывал эту дорогу: «На кошеве доехали до Мысовой. От Мысовой начинался так называемый купеческий тракт, проведенный кяхтинцами от Кяхты, чтоб сократить на 120 верст путь для перевозки чаев, сравнительно с почтовым трактом через Верхнеудинск. Летом тракт вполне благоустроен, с прекрасным полотном дороги, переброшенными через горные потоки и речки мостами, с выемками в хребтах, со спусками и подъемами в версту и более на горы, покрытые густым лесом... а медведи выходят на дорогу. Красота пути удивительная. Красив этот путь и зимой: но летних удобств проезда зимой уже нет. В Мысовой меня удивило, что тройку лошадей запрягают цугом: одна впереди, две позади»⁸⁹. Связано это было с узостью дороги.

На пути между Иркутском и Кяхтой Московский тракт в г. Верхнеудинске поворачивал еще в одном направлении, на Читу–Нерчинск, с ответвлением на Аргунские (Нерчинские) заводы. Устройство регулярного сообщения по нему можно отнести к середине XVIII в.⁹⁰

Следует отметить, что к Московскому тракту в разных местах примыкали другие тракты: Алтайский (от Омска), Томско-Семипалатинский, Якутский, три Кяхтинских, Амурский и др.⁹¹ Вообще «Спутник по Сибири» 1896 г. указывает на 37 трактов. В Восточной Сибири главный Сибирский тракт связывался поперечными и малопроезжими дорогами Красноярск – Енисейск, Ачинск – Минусинск, Иркутск – Качугская пристань (на Лене) – Балаганск, оз. Байкал – Нерчинские заводы. «Эту дорогу, – пишет Ю.А. Гагемейстер, – следует считать продолжением главного Московского тракта»⁹².

В XIX в. власти заселяли и устраивали еще несколько трактов. В Енисейской губернии создавался тракт от Енисейска до Туруханска по берегам Енисея. Хотя часть селений возникла еще в XVII и XVIII вв., но 30 июля 1811 г. был принят специальный указ об увели-

чении численности населения в зимовьях Туруханского края. Этим указом предписывалось поселить на зимовьях, лежащих по трактам, 360 чел. семейных (женатых) людей. С 1814 по 1825 гг. на заселение тракта на Туруханск было направлено до 200 мужчин и 150 женщин. Этими поселенцами было создано до 20 зимовий по 3 – 4 и даже до 10 дворов⁹³. Тракт на Туруханск функционировал с этого времени постоянно, хотя население на нем росло очень медленно.

В Якутской области старались организовать ямскую гоньбу по Ленскому тракту. Кроме того, открытие Охотского порта требовало создания надежной дороги между Якутском и Охотском. С этой целью еще в 1783 г. было принято решение о создании по Охотскому тракту постоянных поселений-станций, по 10 крестьянских семейств в каждом, на расстоянии 20 – 25 верст одно от другого. Поселенцами должны были стать крестьяне, ссылаемые за провинности из внутренних губерний. Этот проект стал осуществляться лишь в начале XIX в. (1807 – 1817 гг.), когда на Алдане, Аллах-Юне, Мундукане, Мети и при Медвежьей Голове были учреждены станции, на которых было поселено 64 семейства. Но опыт оказался неудачным: поселенцы разбежались и станции опустели. Значительно позднее, когда возник Аянский порт (южнее Охотска), появилась необходимость заселить Аянский тракт (от местечка Нелькан на берегу р. Май – притоке Алдана) русскими крестьянами. В 1851 г. для заселения этого тракта были вызваны «охотники» из числа казенных крестьян Иркутской губернии, Забайкальской области и других местностей Сибири. Переселенцам предоставлялся ряд льгот: отчисление от прежних обществ без согласия последних, сложение прежних недоимок, освобождение от податей и повинностей до новой переписи, а по рекрутской повинности – освобождение как их самих, так и их детей, снабжение от казны деньгами, семенами, рыболовными и звероловными снастями, скотом и одеждой. В 1852 г. 100 семейств были размещены в 27 селениях по Якутско-Аянской дороге, от устья Май, при ее впадении в Алдан, до Аяна, образовав цепь селений на протяжении 784 верст. Все поселения были разбиты на три дистанции (Усть-Майскую, Аимскую и Нельканскую), в каждую из которых было назначено по смотрителю из нижних чинов Якутского казачьего полка. Не успели крестьяне обжиться, как прекратила свою деятельность Российско-Американская компания (1867 г.), в связи с чем

остановились всякие перевозки по Аянскому тракту и для крестьян исчезла возможность заработков от ямской и почтовой гоньбы. Значительная часть аянцев переселилась на р. Амур. Селения, учрежденные по тракту, быстро опустели и их осталось только два: Усть-Майское и Новопокровское⁹⁴.

Несколько прочнее оказались результаты заселения русскими крестьянами Ленского тракта: по левому берегу р. Лены, между Витимом и Якутском, было основано 34 деревни, население которых медленно увеличивалось на протяжении первой половины XIX в. Основным занятием крестьян, расселенных по тракту, была ямская гоньба⁹⁵.

Подводя итоги устройства Московско-Сибирского тракта, проходившего по Сибири от Верхотурья до Тюмени, а затем от Тюмени до Кяхты и Нерчинска, следует отметить, что со второй трети XVIII в. начинается первый этап устройства тракта как такового. Используя накопленные географические знания русских подданных, разведавших к началу XVIII в. кратчайший путь через всю Сибирь, правительство из административно-фискальных, хозяйственных и военных целей в 1830-е гг. учредило Московско-Сибирский тракт. До середины XVIII в. на дороге и притрактовой полосе население размещалось редкими гнездами. Поэтому с середины XVIII в. встала проблема использования тракта в колонизационных целях, а также для перевозок почты, пассажиров, казны, пушнины, добытых металлов и товаров⁹⁶.

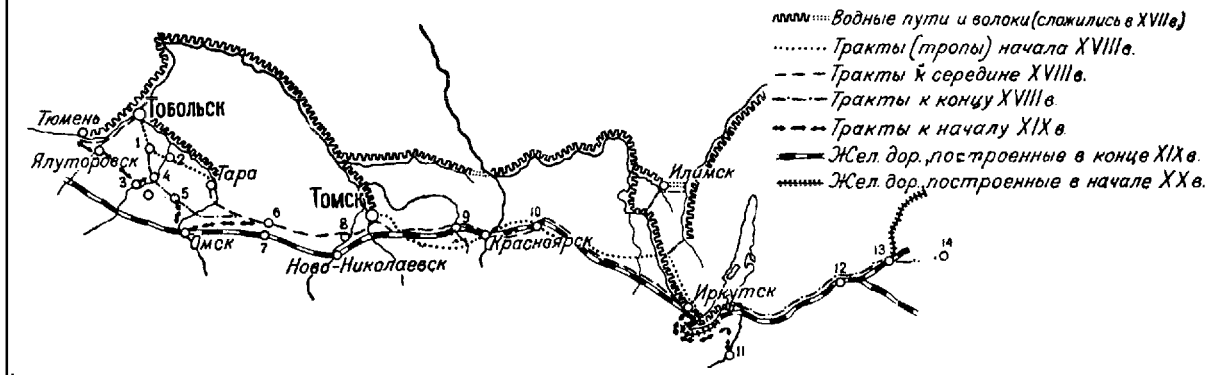
Московский тракт в основном сложился и начал действовать в 60–80-е гг. XVIII в., хотя отдельные его участки существовали еще в XVII в., а другая часть его была окончательно устроена в первой трети XIX в.

С начала XVII в. до первой четверти XIX в. тракт менял свое направление на отдельных участках, но в целом его устройство, спрямляясь все время на восток, проходило по наиболее важным в экономическом отношении районам Сибири или приближалось к ним.

В устройстве тракта большую роль играло правительство, преследовавшее политические и экономические цели, народная колонизация и торговый капитал.

В начале 80-х гг. XVIII ст. тракт стал символом политического объединения окраины и метрополии⁹⁷.

Схема сдвига „продольных“ транспортных связей Сибири



1. Голопутовское. 2. Викулова слобода. 3. Ишим. 4. Абацкое. 5. Тюкалинск. 6. Каинск. 7. Барабинск.
 8. Чаусский острог (Кольвань). 9. Ачинск. 10. Канск. 11. Кяхта. 12. Чита. 13. Нерчинск. 14. Нерчинский завод.

Схема сдвига «продольных» транспортных связей (Покшпишевский В.В. Заселение Сибири. Иркутск, 1951. С.108)

Следует отметить, что Московско-Сибирский тракт в последней четверти XVIII – первой трети XIX в. еще не превратился в окончательно устроенную дорогу, которая удовлетворяла всем требованиям того времени. Поэтому мы и рассматриваем его функционирование со второй трети XIX в. не как деятельность властей и народных масс по его проведению и устройству, а в основном как их работу по его эксплуатации и улучшению использования, за исключением Кругобайкальского участка тракта, проложением и эксплуатацией которого власти и купцы продолжали заниматься фактически до устройства железной дороги.

§ 2. Организация дорожного дела. Содержание и техническое устройство тракта

2.1. Из истории дорожного дела в России и Сибири

В докапиталистической России первоочередное внимание уделялось водным путям сообщения, по которым перевозились основные массы грузов. Сухопутные же дороги были попросту скверными.

Первые исторические сведения, позволяющие проследить некоторую организацию дорожного дела в России, относятся к XVII в. и указывают на существование почтовых сообщений от Москвы до Великого Новгорода, Смоленска и западных рубежей. При царе Алексее Михайловиче уже видны заботы правительства об улучшении путей сообщения. В 1722 г. последовало приказание о постройке новой дороги от Москвы до Волхова и об установлении для этой цели особого налога. Проектируемой дороге было присвоено наименование «перспективной»⁸.

Во времена императрицы Анны Иоановны последовало повеление начать сооружение «перспективной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы». Тогда же была образована Канцелярия перспективной дороги и изданы правила построения дорог и мощения их фашинами.

Работы продвигались крайне медленно. В указе императрицы Елизаветы Петровны от 19 февраля 1742 г. выражалось сожаление, что идея Петра I не воплощается, несмотря на большие траты денег. Ввиду

ускорения постройки дороги императрица поручила заведование работами генералу Фермору, и через несколько месяцев дорога была наполовину готова. На суммы сборов с проезжающих по этой дороге и создавался тракт на Москву.

При Екатерине II Канцелярия приобрела значение центрального учреждения, долженствующего «прилагать старания [к тому чтобы] приводить все государственные дороги в наилучшее состояние». Указом от 18 февраля 1764 г. ее начальником был назначен генерал Муравьев, который в своих действиях подчинялся непосредственно императрице и Сенату, всем же местным властям предписывалось доставлять в Канцелярию полугодовые ведомости о состоянии дорог. Однако, не располагая достаточными средствами и не имея в своем распоряжении техников, которым можно было бы поручить дело, Канцелярия не была в состоянии выполнить возложенные на нее задачи, поэтому с учреждением губерний попечение о дорогах было вверено исправникам и нижним земским судам по станциям, «в каком уезде каждая из них лежит», и дорожным экспедициям при казенных палатах⁹⁹.

Плохое состояние дорог вынудило Екатерину II спустя шесть лет после упразднения Канцелярии открыть под непосредственным своим наблюдением «Комиссию о дорогах в государстве», задачи которой заключались в собирании технических сведений для постройки дорог и составления общего плана их устройства и содержания. Первым опытом Комиссии должно было стать окончание строительства дороги между столицами. Комиссия просуществовала до 1796 г., когда император Павел I упразднил ее, повелев «производящиеся в ней дела распределить по местам, куда которыхя следует»¹⁰⁰.

Указ Павла I от 28 февраля 1798 г. об образовании Департамента водяных коммуникаций фактически положил начало ведомству путей сообщения. К 1809 г. сформировалось мнение о необходимости создания единого специализированного учреждения, которое занималось бы, наряду с водными, и сухопутными путями. Назначенный управляющим вновь образованной 12 сентября 1809 г. Экспедиции водяных коммуникаций принц Георгий Ольденбургский после ревизии всех дел представил проект учреждения, которое могло бы курировать возрастающие потребности водных и сухопутных сообщений. Согласно это-

му проекту, утвержденному 20 ноября 1809 г., вся территория страны была разделена на 10 округов. Сибирь составляла отдельный десятый округ. Начальником десятого (Сибирского) округа путей сообщения был назначен Филипп Филиппович Риддер – первооткрыватель крупнейшего в Рудном Алтае месторождения полиметаллических руд, названного его именем. На посту начальника округа он пробыл до 22 июля 1822 г., до упразднения округа и должности. Основным его занятием было изыскание водных и сухопутных путей сообщения¹⁰¹.

Управление начало нормально функционировать только с 1816 г. Тогда же был учрежден под председательством графа А.А. Аракчева особый Комитет о построении и содержании больших дорог в империи. Названный Комитет занялся вопросом о сооружении в России, по примеру Европы, насыпных каменных шоссе (система Трезаре), причем было решено для начала применить такой способ к шоссе Москва – Петербург.

Фактически все дороги ведомства Управления водяных и сухопутных сообщений (в 1817 г. их общая протяженность составила 3187 верст) находились на содержании казны. По степени важности они были разделены на четыре разряда: к первому разряду была отнесена дорога от Москвы до Петербурга, ко второму – главные (генеральные) тракты, идущие от столиц к границам государства и связывающие губернские города; к третьему разряду – дороги, соединяющие уездные города, и к четвертому – проселочные¹⁰². В 1816 г. Управление было переведено из Твери в Санкт-Петербург. Для активизации работ на сухопутных дорогах 5 июня 1816 г. были учреждены по государственным дорогам рабочие бригады. Каждая бригада приравнивалась к батальону и делилась на четыре роты, или команды. Во главе роты стоял офицер в чине капитана или поручика, одна рота была составлена из рабочих разных категорий, остальные – из простых работников, или пионеров. На каждую бригаду полагалось пять офицеров корпуса. Начальником этой части, бригадным командиром дорожных военно-рабочих батальонов путей сообщения был назначен 11 апреля 1817 г. генерал-майор Вельяшев. Все работы производились по Московскому тракту, но не в Сибири, а в направлении от Санкт-Петербурга на Москву¹⁰³. Этим опытом воспользовался М.М. Сперанский при управлении Сибирью в 20-х гг. XIX в. Десятый округ пу-

тей сообщения в Сибири был упразднен высочайшим указом 22 июля 1822 г., и управление путями сообщения перешло под надзор местных главных управлений¹⁰⁴. Таким образом, Сибирский округ путей сообщения просуществовал всего 12 лет – с 1809 по 1822 гг. Это было связано с реформами М.М. Сперанского по управлению Сибирью. 22 июля 1822 г. императором Александром I был утвержден Устав «О сухопутных сообщениях в Сибири».

2.2. Технология содержания тракта и переправ через реки

Генерал-поручик и сенатор Муравьев, изучив историю вопроса о строении дорог, доложил императрице, что «мосты и трубы через один год требуют уже починки, а лет через шесть и совсем пропадают... Что ж до прочих государственных дорог принадлежит, то Канцелярия ни о положении оных, ни об образе содержания их никакого сведения не имеет». Поэтому он предложил собрать сведения и доложить позже о сути проблемы¹⁰⁵.

Еще раньше обращается внимание на размеры дорог. 5 июля 1734 г. вышел указ о ширине больших проезжих дорог. В п. 14 предписывалось, чтобы «те все дороги по-прежнему, как где исстари были, запустить, а именно: большие проезжие и прогонные (для скота. – *О.К.*) дороги шириною 10 сажень, между рвов и городьбы, а прочие проезжие большие дороги, где нет больших прогонов скота, по прежнему Писцовому наказу, шириною в три сажени... Этот указ во всех городах, таможах..., при мостах и перевозах и в других удобных местах выставить»¹⁰⁶. Указ повторялся неоднократно: 7 октября 1741 г., 12 сент. 1743 г.¹⁰⁷ Причиной были жалобы купцов и скототорговцев на землевладельцев, вымогавших взятки из-за узких дорог. Они специально перепахивали прилегавшие к дорогам территории, лишая торговцев возможности двигаться вдоль дорог с большими партиями скота. 5 мая 1861 г. в указе Сената о ширине дорог со ссылками на вышеозначенные указы было велено: «большие проезжие дороги содержать шириною в 10 сажень, по Санкт-Петербургскому тракту, по обе стороны в ширину между оной 30, а по прочим по всем трактам в обе стороны дороги по 15 саж., а в полевых проселочных местах к рекам для водопоя и ко всяким угодыям те дороги оставлять шириной по 3 саж.»¹⁰⁸. Однако 17 июня 1765 г., в связи с возникшими сложностями

прохождения дорог через дачи владельцев и проводившимся генеральным межеванием земель, Сенат уточнил цифры ширины дорог, пролежавших между столицами и другими городами. Ширина дороги с полотном и краями между столицами равнялась 60 саж., т. е. на саму дорогу 10 саж. да по обе стороны по 25 саж., а на прочие дороги к городам всего по 30 саж.: 10 саж. сами дороги и по краям по 10 саж., чтобы не было остановки в межевании земель¹⁰⁹.

В Сибири так остро земельный вопрос не стоял, однако общегосударственные решения исполнялись и там. Таким образом, устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на западе России. В Сибири в это время шло заселение пролагаемого тракта, а между Москвой и Санкт-Петербургом занимались полотном дороги.

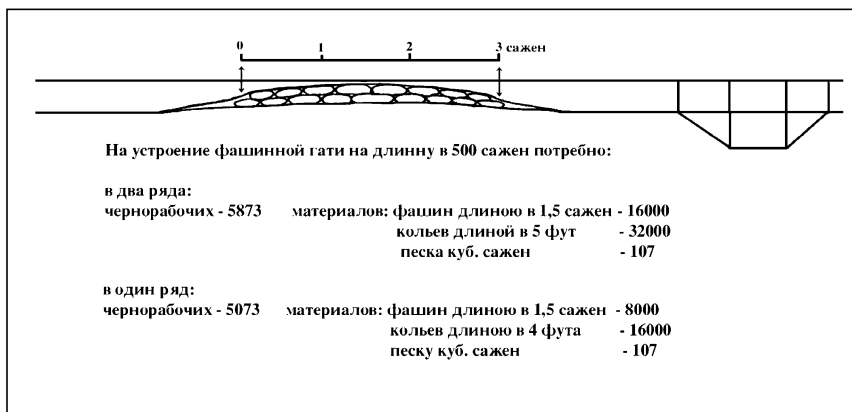
Фактически при Павле I обратили внимание на правила содержания дорог. В качестве основной инструкции Сенат разослал во все губернские правления присланные от Лифляндского, Литовского и Курляндского губернских правлений сведения, на каком основании в тех губерниях содержались дороги, мосты и плотины, с тем, чтобы они, соображаясь и применяясь к местному положению и свойству грунта, руководствовались при строении и содержании дорог, мостов и плотин. Правила содержания дорог в Лифляндии основывались на утвержденных еще в Стокгольме 22 сент. 1671 г., сочиненном в Риге 28 янв. 1668 г. Земском учреждении, на положениях Лифляндского рыцарства, на решениях Сеймов. Размеры дорог описаны в шведских локтях. В Курляндии – в саженьях¹¹⁰. Однако в 1802 г. Сенат уточнил, что дороги по правилам, в Лифляндии существующим, содержать в одних только многолюдных губерниях, к коим Сибирь не относилась¹¹¹.

Сооружение дорог было делом трудоемким и технически достаточно сложным. Дороги, устраиваемые в лесистых местах, в крепком, но не каменистом грунте, должны были возвышаться в среднем на два фута. На них устраивались поперечные рвы для спуска воды из лощин и мостики. Вдоль дорог в степных местах на крепком грунте рассаживали деревья. Дороги на каменистом грунте только выравнивали и подготавливали рвы для стока вод. На дорогах в гористой местности старались делать отлогие спуски. На дороги в болоти-

стых местах обращалось особое внимание. Необходимо было осушать болота. Так как мосты на лежнях отличаются неустойчивостью, то старались строить их на сваях. На дорогах с солонцеватым грунтом необходимо было содержать устроенные к тому времени гати. На дорогах, подтопляемых разливом рек, рытвины заделывались немедленно, плотины и дамбы должны были строиться на фашинах. Например, для устройства фашинной дороги длиной 500 сажень и шириной 3 сажени, по нормам Главной дирекции путей сообщения, требовалось материалов: фашин длиной в 1,5 саж. – 16 тыс., кольев длиной в 5 футов – 32 тыс., песка – 107 сажень (куб.) при 5873 человеко/днях¹¹².

Мосты на реках Тобольской губернии, которые не были быстрыми, строили несложными по конструкции, если не было необходимости их возвышать для прохода льда. Все новые мосты на сваях выполнялись только по чертежам от Главного управления путей сообщения. Те части мостов, которые необходимо было предохранять от загнивания, покрывали горячей смолой или окрашивали. Мосты длиной более 200 сажень должны были иметь в ширину не менее трех сажень. Мосты ставили такой высоты, чтобы их не поднимало самой высокой водой. По концам моста земля укреплялась фашинами, чтобы не накапливалась вода. Если грунт был каменистым, то забивались сваи с железными башмаками. Зимой отряды должны были заготавливать все необходимое для строительства мостов: брусья и доски, выделывая замки так, чтобы сами мосты можно было собирать в кратчайшие сроки, т.е. заготовки надо было только состыковать. А в болотах забивку свай удобнее всего было производить в подмерзший грунт. Перевозные машины строились особыми отделениями и сплавлялись по рекам до места назначения. Материал на перевозные машины заготавливался порядным способом. Строили их по чертежам от Главного управления путей сообщения. Материалом для подводных частей строений служила лиственница, реже – кедр как менее прочный¹¹³. Дорожные плотины строились из фашинной кладки и обсаживались деревьями – по польскому образцу. Ширина плотин должна была быть не менее ширины мостов. Поверхность плотин, по возможности, покрывалась хрящем, щебнем или песком. Середина плотины приподнималась для стока воды. Для ручьев строились, если была возможность, прочные каменные своды,

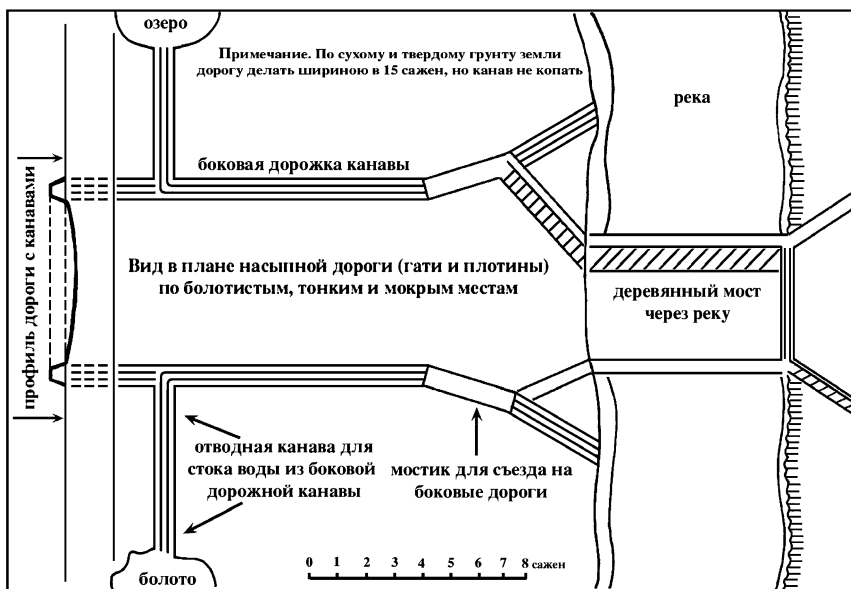
а сверху возводились плотины или деревянные мосты. Канавы рыли только в тех местах, где необходимо было осушить дорогу. Аллеи рассаживались только в безлесных местах. Столбы верстовые и на поворотах ставились при перекрестках больших дорог, при въездах в села, где имелись почтовые станции и почтовые дома. Столбы устанавливали углом к дороге, расстояние от соседней станции указывалось на сто-



Фашинная гать, шириной в три сажени, уложенная в два ряда (профиль)
(ГАОО.Ф.198. Оп1.Д.751.Л.7)

роне, к ней обращенной¹¹⁴. Ставились также шлагбаумы на перевозах или мостах, где учреждался денежный сбор с проходящих обозов; столбы были еще и в местах перевозов, на них прибывалась табличка с указанием перевозной таксы. При дорогах, идущих близ речных и озерных берегов, при рытвинах, на узких плотинах устраивались надолбы¹¹⁵.

Для покрытия трактов употреблялись различные материалы. Наибольшее применение среди них имели: речная галька (хрящ или гравий), которая давала не прорезывающееся колеями твердое полотно только тогда, когда в ней содержалось в естественном виде от 10 до 20 % глины и незначительное количество песка; боровая галька, получавшаяся в результате выветривания и разрыхления диабаз и полевого шпата, – она хорошо укатывалась и образовывала гладкую и твердую поверхность дороги, не прорезывалась колеями ни в сухое, ни в дождливое время. В некоторых местностях применялся местный твердый песчаник с основанием для щебня из песчаника же.



Чертежи дороги с отводными канавами (ГАОО.Ф.198.Оп.1.Д.750)

Весь этот материал, если его не было вблизи участка, подвозился к тракту заранее, до начала ремонта. Например, в Томском и Мариинском уездах в 90-х гг. полагалось доставить на «годную душу» по 12 возов гальки¹¹⁶. Для подвоза на тракт песка или гальки использовались специально сделанные для этого таратайки-двухколески.

Полотно исправляемой дороги посыпалось слоем песка и гальки, разравнивалось тяжелыми катками. При хорошем ремонте тракт принимал вид шоссе, имел в поперечном разрезе выпуклую форму, понижающуюся к канавам. Канавы, идущие по обе стороны, прочищались, насыпи канав со стороны дороги тоже подправлялись. На спусках трактов в лога по внешнему краю устанавливались прочные перила или близко поставленные друг к другу столбики для предохранения от падения экипажей или возов с обрыва, особенно вероятного в ночное время. В тех местах, где были ручьи или речки, работа осложнялась еще ремонтом мостов. Хуже было на участках с болотистой почвой, так как много труда уходило на засыпание болот и настилку на большом пространстве гатей. Однако гати мало помо-

гали: через некоторое время болото засасывало гать и все повторялось снова.

Попытки устроить трактовые пути шоссейным способом заставляли власти отыскивать материал, удобный для шоссе – щебенку, которая далеко не всегда находилась вблизи. Очевидец этого вспоминал: «Как раз в трех верстах от д. Кулаковой на всем пологом холму, в 300 десятин, под именем Борка, на глубине аршина – двух залегал большой крупный хрящ, называвшийся галькой, который иногда появлялся на дворе и перед окнами на улицу у какого-нибудь домовитого кулаковского крестьянина. Это давало повод начальству искать месторождение гальки – и такой же повод для всей деревни скрывать ее. Всем обывателям деревни было ясно, что для них наступит страшная принудительная работа – возить гальку на дороги, а посему и надо было всячески скрыть ее от властей. Для этого копались даже на Борку ямы в таких местах, где не было гальки, или где она находилась слоем не более вершка толщиной, заполнялись вновь землею, чтобы в присутствии начальства в том месте пробовать колодцы и доказывать, что гальки мало или нет вовсе. Война в находку, война в сокрытие велась все время между начальством и крестьянами. Начальство чуяло, что есть где-то мощным слоем залегающая галька, но каждый раз или не находило ее вовсе, или находило в таком ничтожном количестве, что доставать ее не стоило труда и времени. Между крестьянами не находилось предателя и даже мироеды не рискнули рассказать начальству в чем суть дела – таким это казалось всем ужасным преступлением против себя, соседа, каждого жителя Кулаковой и соседних деревень, ибо представлялась впереди неминуемая тягчайшая повинность натурой, которая могла принести всем без исключения полнейшее разорение»¹¹⁷.

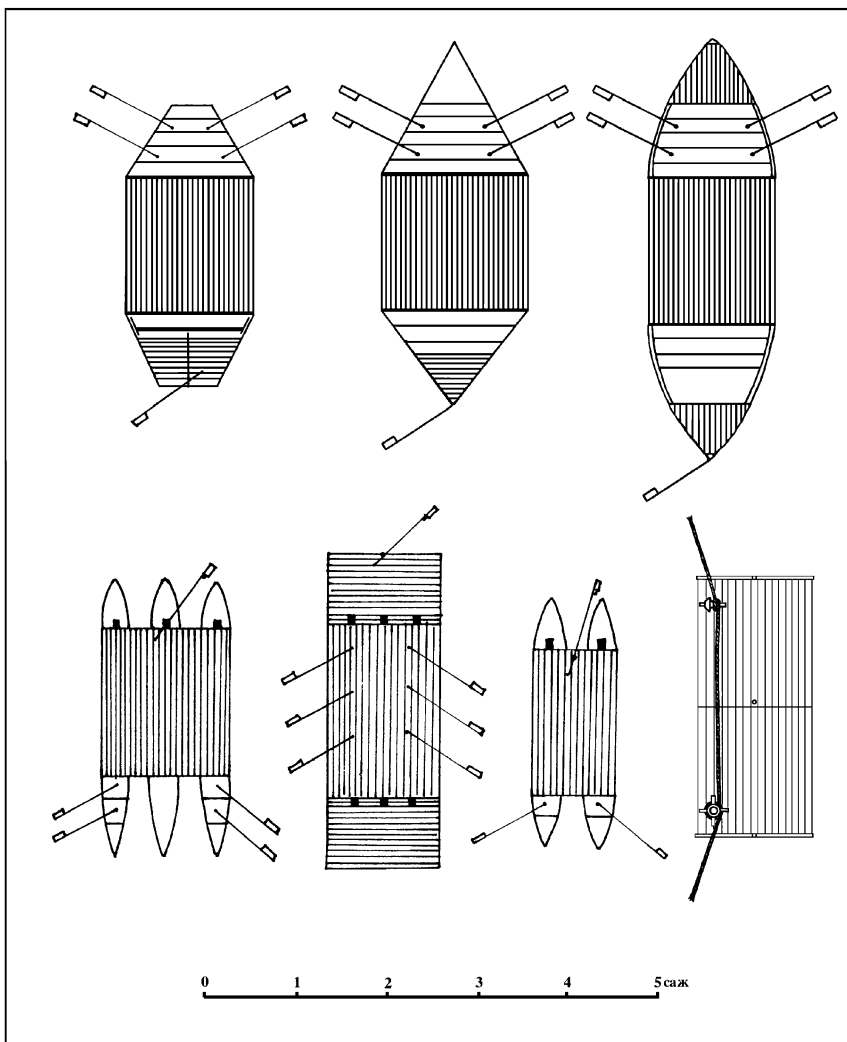
Крестьянам помимо сухопутного полотна приходилось содержать мосты и перевозы за счет средств земского сбора.

В Тобольской губернии перевозы и мосты по почтовым трактам содержались из сумм земского сбора. В Тобольске перевоз в Подчувашском предместье сдавался в эксплуатацию полицейским управлением в аренду за счет казны. В 1870 г. он был отдан за 1279 руб.¹¹⁸ Вообще в Западной и Восточной Сибири переезжали через реки на пароммах, «самолетах», плашкоутах, которые перетягивались через реку на канатах или шли на веслах, на колесах, приводимых в движение

воротом, а ворот вертели лошади; «самолеты» же на длинном канате, закрепленном на якоре, двигались течением реки, ударявшей в нос баржи; баржа управлялась рулем, у которого стояли два и более рулевых. На самолеты въезжали, не распрягая лошадей. Иртыш переезжали на лодках даже во время ледохода, когда, как говорят сибиряки, «шла шуга». Тарантасы перевозили также на лодках, но отдельно от пассажиров¹¹⁹. Планы перевозных средств составлены и начерчены в 20-е гг. XIX в. капитаном строительного отряда Шматовым и носили название: «Планы разным конструкциям перевозов, состоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам». Чертеж исполнен на листе ватмана 41 x 53 см. Иллюминирован коричневым и черным цветом. Масштаб: в английском дюйме две сажени. Всего изображено семь перевозных конструкций¹²⁰.

В Западной Сибири перевозки были через крупные реки, такие, как: Иртыш, Омь, Тара, Обь, Томь. В Тобольской и Томской губерниях в 1818-1819 гг. были обмерены все конструкции на большой почтовой дороге. По имеющимся у нас данным, по Томской губернии того времени по уездам Каинскому, Томскому и Красноярскому на большой дороге перевозов было на 1 версту 150 сажений без учета Оби и Енисея, мостов на 2 версты 529 сажений, гатей на 108 верст 405 сажений¹²¹. По данным профессора Е.В. Болдакова, на современных дорогах в условиях среднепересеченного рельефа одно малое водопропускное сооружение приходится на 1,5 – 2 км¹²², т.е. содержание большой дороги в Сибири отвечало современным требованиям по количеству таких сооружений. В Каинском уезде на расстоянии 468 верст было 1,1 версты мостовых сооружений, т.е. приблизительно по одному на каждый километр¹²³.

Вопрос о содержании мостов и перевозов был решен Сенатом 5 янв. 1754 г., когда были уничтожены сборы с мостов, перевозов, прорубей и ледоколов и отданы оные в вольное содержание. Фактически мосты и перевозки сдавались на содержание за счет казны. Деньги поступали за счет сбора внутренних пошлин. Если за вышеозначенные суммы отказывались содержать, то ответственными назначались соответственно губернские, провинциальные и воеводские канцелярии. Они должны были принять в свое ведение состоящие на магистратах и ратушах и на откупках мосты и перевозки и сдавать их на содержание либо городов,



Планы разным конструкциям перевозов, состоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам. Чертил капитан Шматов (ГАОО.Ф.198.Оп.1.Д.821)

либо жителей, проживавших у мест перевозов через реки. Гати и дороги предписывалось содержать жителям сел и деревень: «Исправлять и

починивать принуждать»¹²⁴. Фактически такое состояние сохранялось на протяжении второй половины XVIII и в XIX ст.

Со временем в губерниях и областях Западной и Восточной Сибири строительство переправ через реки и исправление мостов на почтовых трактах производилось за счет средств земского сбора. Так, в Томской губернии в смете на трехлетие с 1884 г. из постоянной дорожной повин-



На Волге. Фото Каррика (Великая реформа. М., 1911 Т.VI. С.69)

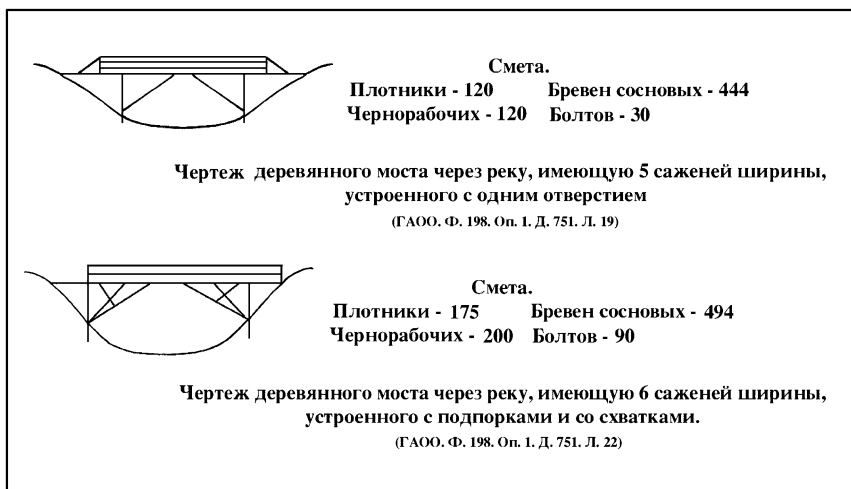


Переправа через Енисей. Неизв. худ. (Беляев А.В. Воспоминание декабриста о пережитом и перечувственном. Красноярск, 1990. С.134)

ности в 11653 руб. 87,3 коп. на содержание перевозов заложено было 9102 руб., что составило 1/11 части всех постоянных земских повинностей и 8/10 постоянной дорожной повинности. Помимо этого, еще устанавливались временные повинности в сумме 47164 руб. 8 коп., из коих на потребности дорожной повинности выделялось 11042 руб. 36 коп., что составило чуть менее четверти всех затрат. К ним относились: постройка мостов на почтовых дорогах – 7756 руб. 36 коп., так как на губернский земский сбор было принято содержание мостов через широкий лог на 7-й версте от с. Тяжинского к с. Итатскому на ручье Становом и через р. Антибес; ремонт мостов на почтовой дороге (2070 руб. 63, 4 коп.); постройка дорожных сооружений на вновь пролагаемой почтовой дороге из г. Омска до станции Бекишевой (3286 руб.)¹²⁵.

В Енисейской губернии в 1870 г. в течение восьми месяцев содержанием перевозов занималось 305 чел. Перевоз через Енисей был не в Красноярске, а в с. Березовском, и попытка перевести его в город в 1870 г. не осуществилась, так как назначенная за перевоз красноярским городским обществом такса была найдена генерал-губернатором слишком высокой, и проект был возвращен для уменьшения таксы¹²⁶. Красноярский перевоз назывался «самолетом»¹²⁷. В 1879 г. содержанием перевозов занимались 238 чел.¹²⁸ В 1886 г. перевозки в течение семи месяцев содержало 176 чел.¹²⁹ В Иркутской губернии переправ было 21: по Московскому тракту: в Иркутске – через Ангару, в Биликтуе – через р. Китой, в Мальте – через р. Белую, в Зиме – через Оку и Зиму, в Тулуне – через Ию, в Нижнеудинске – через Уду, в Бирюсе – через Бирюсу. По Кругобайкальскому тракту: в Иркутске – через Ангару и в Снежной (на границе с Забайкальской областью) – через р. Снежную, а по Якутскому тракту – через р. Лену в Качугском и Пономаревском селениях. Три из них (два в Иркутске и один в Биликтуе) устроены были на плашкоутах, остальные производились обыкновенными карбасами. 11 перевозов содержались подрядчиками, а 10 – обществами¹³⁰. Переправа через Ангару в Иркутске совершалась на плашкоутах с большой осторожностью из-за быстрого и сильного течения реки¹³¹. Всего на Московско-Сибирском тракте от Тюмени (без захода в Тобольск) до Кяхты было 22 переправы и перевоза через крупные реки: в с. Богандинском (Килки) переправа через р. Пышму, в с. Заводоуковском – через р. Тобол, в д. Камы-

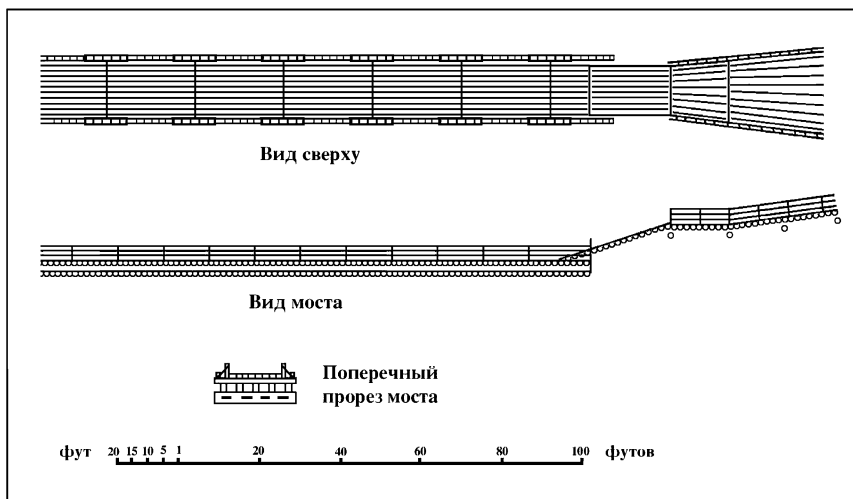
шенке – через р. Ишим, в г. Омске через р. Иртыш, в с. Сыропятском – через р. Омь, в с. Спасское – через р. Тартас, в с. Дубровино – через р. Обь, в г. Томске – через р. Томь, в д. Турунтаево – через р. Яю, в г. Марининске (с. Кийское до 1856 г.) – через р. Кию, в д. Красноречинской Енисейской губернии – переправа через р. Чулым, в д. Больше-Кемчугской – через р. Кемчуг, в г. Красноярске – перевоз через р. Енисей, в д. Половино-Черемховской – перевоз через р. Би-



Чертежи деревянных мостов (ГАОО.Ф.198. Оп.1.Д.751.Л.19, 22)

рюсу, в г. Нижнеудинске – через р. Уду, в Тулунской – через р. Ию, в Зиминской – через реки Зиму и Оку, в д. Мальтинской – перевоз через р. Белую, в д. Боковской (в 13 верстах от Иркутска) – переправа через р. Ангару. Летом в навигацию производилась переправа в Лиственничном через оз. Байкал (либо через р. Снежную в Снежной по Кругобайкальскому тракту). Далее переправа была в д. Джидинской через р. Селенгу на пароме¹³².

На почтовых трактах Иркутской губернии было устроено 73 моста, а именно: в г. Иркутске – 2, по трактам: Московскому – 34, Ангарскому – 2, Амурскому – 7, Кругобайкальскому – 21 и Якутскому – 7. Исправление и постройка мостов производилась за счет губернского земского сбора и обошлась в 1881 г. в 12,5 тыс. руб.¹³³ В 1882 – 1883 гг. в Нижнеудинском округе Иркутской губернии было



План наплавного моста через р.Омь (ГАОО.Ф.198.Оп.1.Д.747)

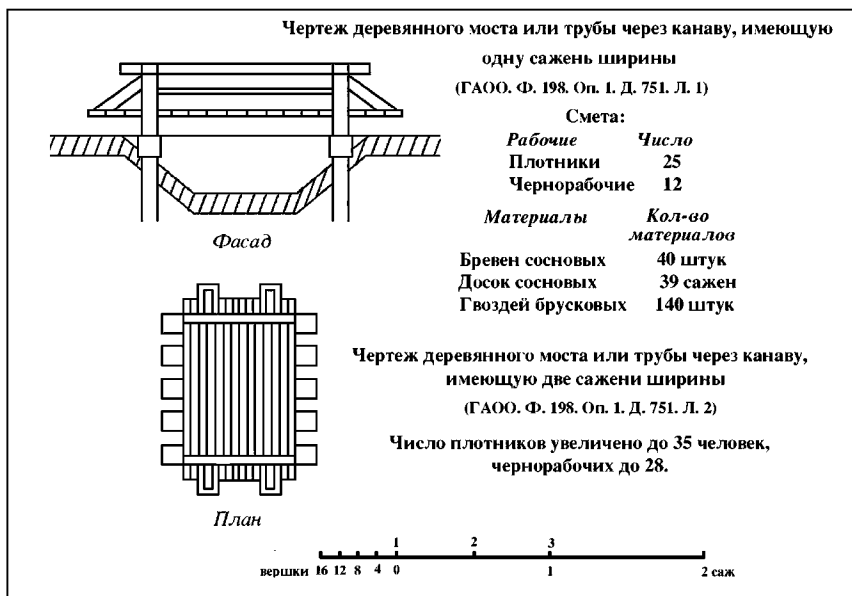
исправлено несколько старых мостов через реки Курзан, Окульшед, Кимильтей, Шерагуль. Ремонт обошелся в 11 тыс. руб. Новые мосты были построены через р. Озерную № 1, рч. Шебарту, на 8-й версте от ст. Шерагульской к Тулуновской, через рч. у с. Тулуновского и с. Замзорского. Постройка новых мостов вышла дороже ремонта – в 13 тыс. руб. Один только мост у ст. Замзорской обошелся в 5947 руб. 42,5 коп.

Мостами дело не ограничивалось. Надо было ремонтировать подъезды и исправлять гати у мостов. Например, ремонт гати у р. Окульшед в июне – октябре 1883 г. стоил 1419 руб. 66 коп., у р. Курзал – 683 руб., с. Тулинского – 525 руб., на 8-й версте от с. Шерагульского к Тулуновской – 510 руб., через р. Кимильтей – 449 руб. Кроме Московского тракта, на Амурском тракте было исправлено 11 мостов за 5 тыс. руб. Все работы по исправлению этих мостов были отданы с подряда и выполнены в течение 1883 г.¹³⁴

В 1887 г. в Забайкальской области на Кругобайкальском тракте проводились работы по устройству мостов через речки Переемную, Мантуриху и Выдренную за счет средств земского сбора¹³⁵. Всего же по Восточной Сибири насчитывалось 1069 мостов, 1882 гати и 165

перевозов. На дорогах Енисейской губернии было 332 моста, 603 гати и 20 перевозов, по Иркутской губернии – 400 мостов, 120 гатей и 114 перевозов, по Якутской области – 337 мостов, 79 гатей и 31 перевоз¹³⁶. Таким образом, процесс постоянного сооружения и поддержания в порядке инженерных сооружений на главном почтовом тракте Сибири происходил непрерывно с использованием достижений инженерной мысли того времени.

В целом состояние инженерных сооружений и перевозных средств современниками оценивалось как не вполне удовлетворительное. Так, в 1856 г. инженер-майор Лазарев, состоявший при генерал-губернаторе Западной Сибири Гасфорде, в докладной записке на его имя писал о состоянии дороги от г. Омска до границы Пермской губернии, обращая особое внимание на то, что этот путь – главный, почтовый и коммерческий – не везде и не во всякое время удобен для проезда: «Устроенные мосты через овраги, лощины водой повреждаются или вовсе разрушаются и разносятся, и ежегодное восстановление их в должном виде составляет для обывателей труд тяжкий, ценный и беспо-



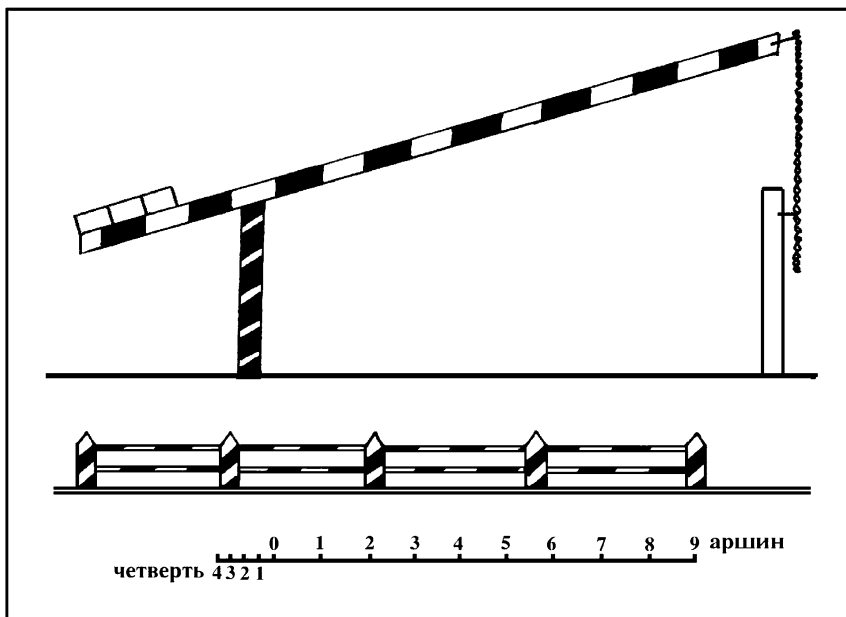
Чертеж деревянного моста или трубы через канаву (ГАОО.Ф.198. Оп.1.Д.751.Л.1)

лезный. Переправы через реки находятся в дурном состоянии и небезопасны для проезжающих: конструкции для перевозных судов и паромов не применены к характеру рек, управление ими неудобно и потому переправа производится медленно и при малейшем ветре опасна; паромы устроены в местах грязных и топких, а съезды при переправах круты, не ограждены надолбами; экипажи требуют помощи перевозчиков, не всегда в достаточном числе на переправах бывающих... Бывали случаи во время водополюя лодки с экипажами носило дня по три, снося ниже станции»¹³⁷.

Н.М. Ядринцев отмечал, что между Красноярском и Иркутском провести тракт на протяжении 1500 верст стоило огромных жертв и усилий; дорогу правили десятки лет, истратили массу средств, дорожная повинность для крестьян здесь была каторгой. Эта главная дорога постоянно ремонтировалась, но весной талые потоки, затем дожди размывают ее, идущие обозы разбивают почву, и дорога приходит в прежнее состояние. Подъемы и спуски сопровождают весь путь до Иркутска. Усилия властей, земской полиции состоят в том, чтобы постоянно поддерживать дорогу в исправности, но все усилия, весь непосильный труд крестьян отстывает перед разрушительным влиянием таежной природы¹³⁸.

Преимущественное внимание уделялось так называемым главным дорогам, то есть тем, по которым было наибольшее движение тяжестей и по которым шли товарные потоки между пунктами. Эти тракты должны были исправляться в первую очередь. Барабинская, Кемчугская, Кяхтинская и Нерчинская дороги относились к затруднительным, и на них предписывалось обращать особое внимание¹³⁹.

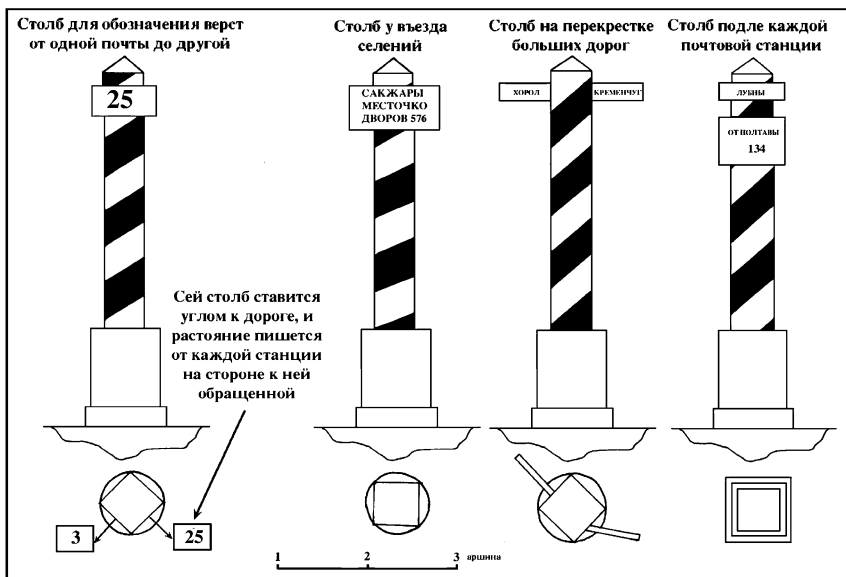
В 1833 г. шоссе Москва – Петербург было достроено¹⁴⁰. И в том же году, 25 марта, была определена, в общих чертах, сеть предполагаемых к постройке шоссежных дорог и Высочайше утверждены основные правила об устройстве дорог в государстве. Согласно этому закону, все сухопутные дороги в империи, в том числе и в Сибири, по своему значению делились на пять классов: дороги главных сообщений, или государственные; дороги больших сообщений; обыкновенных почтовых сообщений из губерний в губернию; уездных почтовых и торговых сообщений и, наконец, дороги сельские и полевые. Соответственно этому устанавливалась и различная их ширина: для дорог первого класса



Вид шлагбаума и надолбов (ГАОО.Ф.198.Оп.1.Д.820)

60 сажень; 2-го, 3-го и 4-го – 30; 5-го – 3 сажени. В период преобразования округов путей сообщения, в том числе и упразднения десятого Сибирского, дороги грунтовые, почтовые и торговые находились под управлением Министерства внутренних дел. Для заведования ими были учреждены в губерниях дорожные комиссии, но недостаток в техниках являлся для губернских начальников постоянным препятствием к успешному исправлению и сооружению дорог. После преобразования Ведомства путей сообщения в Управление путями сообщения и публичными зданиями в 1849 г. дорожные комиссии были присоединены к строительным комиссиям. Так как устройство городов, селений и грунтовых сообщений было тесно связано с местным губернским управлением, подведомственным МВД, признано было целесообразным передать гражданскую строительную-дорожную часть обратно в ведение этого министерства с 29 октября 1864 г.¹⁴¹

По содержанию дороги делились на три категории: государственные, находящиеся на содержании казны; земские – на балансе зем-



Столбы, стоявшие на дорогах (ПСЗРИ. Чертежи и рисунки к первому собранию. Высочайше утверждены 14 марта 1805 г. СПб., 1845. Л. 51)

ства и проселочные, содержимые сельскими обществами или владельцами, через дачи которых они пролегали¹⁴².

Дороги главных сообщений (государственные) были шоссейного типа, поэтому содержание их требовало особых затрат со стороны казны и соответствующего технического контроля. В Уставе путей сообщения по своему значению Московско-Сибирский тракт среди дорог 2-го класса не значился. Следовательно, он являлся дорогой 3-го класса – дорогой обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, а по содержанию относился ко 2-й категории, потому что устраивался за счет земского сбора и натуральной дорожной повинности.

У таких дорог ширина проезжей части должна была быть при сухом и твердом грунте пять саженей, а при мягком, глинистом и черноземном – десять саженей. В Уставе предписывалось, чтобы дороги были крепки, удобны для проезда, имели гладкую и ровную поверхность, в низменных и болотных местах возвышались в виде плотин на фашинах и имели канавы для осушения и стока воды. Канавы на твердом грунте могли быть от полутора до двух аршин, на мягком грун-

те (глина, чернозем) – от трех до четырех аршин, а по болотистым землям, где дорога строилась из фашичника, – от двух до двух с половиной сажень. В местах опасных и затруднительных, при спусках с гор на мосты, плотины и гати должны были быть надолбы с перекладинами; для указания необходимых мест – знаки-шесты и т.п. Рассадка деревьев была отменена¹⁴³.

Мосты должны были быть шириной в девять аршин. Выстилали их тесаными бревнами. Ширина плотин и гатей определялась в четыре сажени. Использование навоза или соломы запрещалось. Настил также должен был иметься по всей поверхности перевозных лодок, барок или плотов¹⁴⁴.

В Сибири все дороги 2 – 4-го классов состояли в ведении губернской и уездной администрации, которая должна была содержать дороги посредством денежных или натуральных повинностей. Исполнением дорожных повинностей, денежных и натуральных, заведовали губернские распорядительные комитеты. За содержанием дорог, согласно Уставу путей сообщения, наблюдали окружные правления и губернские строительные и дорожные комиссии¹⁴⁵.

Затраты сельского населения на устройство путей сообщения были колоссальными, но результаты незначительными по итогам из-за низкого уровня исполнения работ. «Вообще все дороги, изъятые из ведомства министерства путей сообщения, за отсутствием технического за ними надзора, не могут содержаться в порядке, – писалось в отчете генерал-губернатора Западной Сибири за 1880 – 1881 гг., – существующие водные и сухопутные сообщения не удовлетворяют своему назначению, оставаясь с 1822 г. без всякого специального надзора»¹⁴⁶. Под «специальным надзором» следует понимать инженерный контроль со стороны министерства путей сообщения. Ишимский исправник в 1864 г. отмечал такую ситуацию: «При исправлении дорог почти нет ни одного человека, знающего, как должно исправлять, по несколько раз переделывают одну и ту же работу»¹⁴⁷.

В связи с нехваткой в Сибири рабочих рук главное внимание уделялось стратегически важному пути – Московско-Сибирскому тракту.

Устроение дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на западе России.

2.3. Альтернативы натуральной дорожной повинности

Согласно Уставу о путях сообщения в Сибири их содержание и устройство из личной повинности жителей обращалось в денежную. Образовывалось особое Управление, которое являлось отдельной частью от общего управления сообщениями в государстве и строилось в трех уровнях: уездном, губернском и окружном. Все работы производились людьми, разделенными на отделения, которые снабжались необходимыми для этого материалами. По целям работы делились на три рода: на относящиеся к содержанию путей сообщения, на ответственных за перестройку зданий и перевозные махины (перевозы) и на «имеющие предметом улучшение сообщений». Повинность жителей по содержанию сухопутных сообщений состояла «в денежном земском сборе на содержание рабочих команд и на доставление способов к производству работ»¹⁴⁸. Для управления сухопутными сообщениями в Западной и Восточной Сибири вводилась должность начальников над сообщениями. При каждом начальнике полагались помощник, два офицера для разных поручений, канцелярия и чертежная. В каждой губернии определялся директор над сообщениями, при нем офицер для особых поручений, канцелярия и чертежная. В уездах определялся надзиратель над сообщениями. Каждый надзиратель имел помощника и письмоводителя для производства дел. Отделения работников по численности составляли: для содержания сообщений – 35 чел., для перестроек – из 72 человек, а отделение для улучшения дорог включало 82 работника. Каждый уезд содержал одно или несколько отделений. Всего же работников назначалось в Западной Сибири – 2156, а в Восточной – 2393 чел. Для управления строительством и содержанием тракта, а также наблюдением за рабочими в каждое отделение назначался мастер. Отделение для содержания сообщений включало в себя: 1 мастера, 5 плотников, 10 рабочих фашинной вязки, 4 дерновщиков, 16 чернорабочих. Таких отделений в Западной Сибири должно было быть 21, в Восточной – 26. Отделение для построек состояло: из мастера, 15 плотников, 40 чернорабочих, 2 кузнецов, 10 рабочих фашинной вязки, 5 дерновщиков. Таких отделений назначалось в Западной Сибири 11, в Восточной Сибири – 12. Отделение для улучшений состояло из мастера, 10 каменщиков, 15 плотников, 2 кузнецов, 10 мастеров фашинной вязки, 5 дерновщиков и 40 чер-

норабочих. Таких отделений определялось в Западной и Восточной Сибири по 7. Отделение для постройки «перевозных махин» включало одного мастера и пять работников. Таких отделений в Западной Сибири назначалось 11, а в Восточной – 9¹⁴⁹.

Начальник над сообщениями в Западной Сибири имел в своем ведении дороги Тобольской и Томской губерний. В Тобольской губернии определялись надзиратели в уезды: Тобольский, Тюменский, Ялуторовский, Ишимский, Тюкалинский и Тарский. Дороги по Туринскому уезду состояли в ведомстве тюменского надзирателя. На округ Березовский Устав не распространялся. Всего в Тобольскую губернию было назначено 1205 рабочих. Из них составлено отделений: для содержания сообщений – 12, для перестройки зданий – 7, для перевозных махин – 7 и для улучшения сообщений – 3. В Томской губернии надзиратели определялись в уезды: Томский, Каинский, Кольванский и Чарышский. Последний имел в своем ведении дороги по уездам: Барнаульскому, Чарышскому и Кузнецкому. Всего в Томской губернии предполагался 951 работник. Из них составлено отделений: для содержания сообщений – 9, для перестройки зданий – 4, для перевозных махин – 4 и для улучшения сообщений – 4.

Начальник над сообщениями в Восточной Сибири имел в своем ведении дороги в Иркутской и Енисейской губерниях. На Якутскую область и Камчатский край Указ не распространялся. В Иркутской губернии надзиратели определялись в уезды: Иркутский, Нижнеудинский и Нерчинский. Верхнеудинский уезд разделялся на два отделения: Верхнеудинское и Селенгинское, в каждом из которых должен был быть свой надзиратель. На уезд Киренский Устав не распространялся. Всего в Иркутскую губернию назначалось 1380 работников. Из них составлено отделений: для содержания сообщений – 17, для перестройки зданий – 6, для перевозных махин – 5 и для улучшения сообщений – 4. В Енисейской губернии определялись надзиратели в уездах: Красноярском, Енисейском, Ачинском, Канском и Минусинском. Всего в Енисейской губернии планировалось 1013 работников. Из них составлено отделений: для содержания сообщений – 9, для перестройки зданий – 6, для перевозных махин – 4, для улучшения сообщений – 3¹⁵⁰. Руководить сухопутными сообщениями в Сибири должен был инженер Корпуса путей сообщения в чине не ниже пол-

ковника. Губернским директором над сообщениями являлся подполковник корпуса путей сообщения.

Первым начальником томского строительного отряда в должности томского губернского директора сухопутных сообщений был назначен майор Шмит. Службу в инженерном корпусе он начал кондуктором 2-го класса (унтер-офицерское звание) в 1806 г. В 1821 г. он был уволен в чине подполковника с правом ношения мундира. Вновь он был определен на службу в 1823 г. в звании майора в строительный отряд путей сообщения с жалованьем 840 руб. в год¹⁵¹. Уездный надзиратель должен был иметь чин не ниже капитана строительного отряда путей сообщения, а его помощник – поручика военно-рабочей бригады путей сообщения; мастера при отделениях работников были унтер-офицерами.

Начальник над сообщениями обязан был: вести постройку мостов по образцам, изданным Главным управлением путей сообщения; осуществлять строение перевозных махин, настилку гатей, вырубку лесов, очищение дорог и т.п. Начальник составлял общую смету на три года, по которой определялся сбор с обывателей, и обязан был раз в году обозревать дороги, на которых производились значительные работы, и делать инспекторский смотр отделений работников. Помощники начальника должны были осуществлять съемки и изыскания, производить отдельные работы по инструкциям, исходящим от начальника¹⁵². Губернский директор являлся хозяином и распорядителем всего, что касалось путей сообщения в губернии. Он был под управлением начальника путей сообщений Сибири, в его подчинении находились все уездные надзиратели. Губернский директор составлял проекты новых мостов и других строений, представлял их на рассмотрение начальству и отвечал за содержание всех дорог и переправ в губернии. Уездные же надзиратели должны были сохранять воинский порядок среди работников, избирать из них старших по участкам, распределять их, непосредственно содержать дороги, не дожидаясь особых распоряжений и отвечать за все, в том числе за «тишину» и порядок на дороге. У них были помощники, которые выполняли те же функции под контролем надзирателей. Мастера должны были исполнять все указы надзирателя, распоряжаться десятскими, избираемыми из работников¹⁵³.

Военно-рабочие команды, предназначенные для строительства и ремонта дорог, формировались по образцу нестроевых военных подразделений. Уставом о содержании сухопутных сообщений укомплектование команд работниками происходило в г. Тобольске директорами сообщений в присутствии чинов Экспедиции о ссыльных. Избирали «способных» и не старше 45 лет каждого для своего ведомства. Экспедиция о ссыльных обязана была доставлять полные сведения о каждом работнике из своих алфавитных списков. В основном работники набирались и распределялись по назначению местного гражданского начальства из ссылаемых в Сибирь за нетяжкие преступления. Такой работник со вступлением его в ведомство сухопутных сообщений переставал считаться ссыльным, именовался нестроевым военно-рабочим и должен был придерживаться военной дисциплины. Мастера обязаны были стараться, чтобы «работники ходили в ногу, единообразно поворачивались, делали исполнение вдруг по команде»¹⁵⁴. По истечении пяти лет примерной службы работник получал право быть водворенным в качестве государственного крестьянина, а пробывший в должности старшины не менее года мог поступить в мещанское или цеховое сословие – по желанию. Наказанный по суду во время службы работник навсегда лишался права быть водворенным. Он оставался в ведомстве сухопутных сообщений бессрочно и в случае неспособности к работе отсылался начальством в губернское ведомство, где с ним поступали как обыкновенно поступали с неводворяемыми преступниками. Из работников избирались уездными надзирателями десятинные старшины – это звание соответствовало ефрейторскому.

Работники, как и военнослужащие, имели право на артельные деньги и довольствие. Жалованье рядовых составляло 12 руб. в год, старшины – 20 руб. В качестве обмундирования на год выдавались рабочему: куртка серого сукна, брюки, галстук с манишкой, летние брюки и куртка, овчинный полушубок, суконные портянки, две рубашки, две пары сапог с длинными голенищами, три пары кожаных рукавиц и одни варежки. Шинель, зимняя и летняя шапки рассчитаны на 2 года, водонесная фляга – на 8 лет, 10 оловянных пуговиц – на 20 лет. В расчете на месяц каждый рабочий получал 1 пуд 35,5 фунта муки, 7,5 фунта крупы, 7,5 фунта мяса, а также 8 чарок вина. Имущества при береж-

ном отношении хватало на положенный срок, пища была достаточной по количеству и калорийности, однако военно-рабочие не всегда получали положенное содержание из-за нерадивости начальников, да и сами нередко пропивали его¹⁵⁵.

Чтобы повысить ответственность ненадежного ссыльного контингента, была введена процедура принятия военно-рабочими клятвы. Текст ее содержал стереотипные фразы о верности царю и отечеству, о соблюдении всех инструкций регламентов и приказов начальства. Церемония принятия клятвы проходила в церкви в присутствии священника и свидетелей.

Военно-рабочие после пяти лет добросовестного труда могли стать свободными людьми. Для закоренелых бродяг это не представляло большой ценности, поэтому они нередко бежали из команд, однако для бывших помещичьих крестьян открывало хорошие перспективы. Беглый дворовый человек тамбовской помещицы С.М. Пудеров писал к родителям 17 сентября 1827 г.: «Я по крайней мере надеюсь со временем быть свободным и вольным человеком. В Сибири также солнце светит и здесь народ живет, но только гораздо легче вашего, потому что здесь нет кровопийц и тиранов господ»¹⁵⁶.

Томский строительный отряд был расквартирован в Каинском округе. Его основной задачей было восстановление барабинского участка Сибирского тракта. Все работы финансировались начальником сухопутных сообщений Западной Сибири через Каинское окружное казначейство. В расходных статьях предусматривались расходы на жалованье, закупку провианта и корма для лошадей, на ремонт, покупку материалов, текущие и экстраординарные траты. Сметы строительного отряда в 1827 г. составляли 32 847 руб., на 1829 г. планировалось 34 065 руб. Но эти финансовые вложения не обеспечивали объема и качества произведенных работ. Как отмечают авторы «Истории дорожного дела в Томской области», затея с военно-рабочими, лежавшая в русле военно-поселенческой политики, не оправдала себя. Собранные в принудительном порядке люди с уголовным прошлым и разрушенной социальной ориентацией в большинстве своем психологически не воспринимали свое новое положение и не хотели ежедневно трудиться. Практически сразу же после передислокации отряда в Каинский округ начались побегі, которые приняли вскоре массовый

характер. В отряде пропадали инструменты, утрачивалось обмундирование. Бежавший работник автоматически становился вором, потому что уносил на себе казенную одежду, и попадал под уголовное преследование. Не помогали ни военные суды, ни шпицрутены, ни отправка на Нерчинские заводы¹⁵⁷.

Распределение работ было следующим. Одни команды-отряды должны были заниматься содержанием дорог. Сюда входило: исправление весной и осенью образующихся рытвин и промоин; уборка кустарников и молодых деревьев, которые прорастали на уже расчищенных от лесов местах; уборка обнажившихся камней с дороги; мелкий ремонт мостов и гатей (замена досок, ликвидация выбоин); наблюдение за верстовыми столбами; восстановление мостов, смытых во время разлива рек; содержание спусков с гор; выравнивание полотна дороги (ликвидация прорезов и колеи); содержание в порядке боковых откосов; чистка канав; выравнивание дороги в зимнее время; постановка вех на дороге в степных местах и через большие реки; наблюдение за реками, промерзающими зимой до дна. К функциям команд, которые должны были заниматься постройкой зданий и машин, относилось устройство переправ, т.е. постройка мостов и плотин, паромов, лодок и плотов, а также исправление старых перевозов. Подразделения, которые отвечали за улучшение сообщений, должны были ставить мосты на тех реках, где они могли быть построены без особых затруднений; проводить шоссе в местах, «подготовленных для этого природой», поднимать дороги, подтопляемые разливом рек; устраивать съезды с гор, изменять направления дорог, рыть кюветы по сторонам дороги; рассаживать аллеи; заботиться об осушении дорог и т.п. Все отделения имели в своем распоряжении свабойные машины, подвижные кузницы, лошадей для перевозки материалов и необходимые инструменты. Все части обязаны были оказывать взаимную помощь при проведении работ и по службе¹⁵⁸.

Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири устанавливал общие правила по содержанию дорог. Надзор за мостами и улицами внутри городов к функциям ведомства сухопутных сообщений не относился.

По указу, средства на содержание сухопутных сообщений в Сибири поступали за счет замены натуральной дорожной повинности де-

нежной, и поселяне, таким образом, освобождались от личных нарядов в работу. С них собирались сборы на земские повинности. Эти суммы не должны были смешиваться с другими, и казенные палаты вели им отдельный счет. По указу, сбор на дороги не должен был превышать в Западной Сибири 1 руб. 50 коп., а в Восточной – 2 руб. с души. Потребная на содержание сухопутных сообщений сумма исчислялась на трехлетие¹⁵⁹.

По указу, на формирование военно-рабочих отделений отводилось четыре года. Таким образом, устанавливался четырехлетний переходный период, в течение которого тракты передавались в ведомство путей сообщения.

Ревизия Западной Сибири сенаторами В.К. Безродным и князем Б.Я. Куракиным в 1827 – 1828 гг. выявила не только слабую эффективность военно-рабочих команд, но и недовольство крестьян сложившейся вокруг дорожной повинности ситуацией. Они платили деньги на содержание военно-рабочих команд, а последние занимались благоустройством только отдельных участков Сибирского тракта. Дороги, по сути, все равно приходилось ремонтировать крестьянам, которые, таким образом, несли двойную нагрузку – денежную и натуральную. Крестьяне также жаловались на «притеснения, обиды и разорения... от команды сухопутных сообщений, производящей работы на большой почтовой дороге». Здесь явно сказывался криминальный характер личного состава военно-рабочих отрядов¹⁶⁰.

Опросы сенаторской комиссией крестьян Томской, Тобольской губерний и Омской области показали, что значительная их часть выступала за исправление дорог, мостов, гатей и переправ через натуральную повинность и через наемных работников. По результатам сенаторской ревизии было принято решение: «содержание дорог, мостов, гатей и перевозов во всей Западной Сибири на правилах, изложенных в Положении Томского губернского совета, единообразно обратить в личную повинность крестьян и денег на сию надобность впредь нисколько с них не собирать, наблюдая при том в уравнении участков крестьянских всевозможную и строжайшую справедливость». С учетом всех обстоятельств (поступки военно-рабочих отрядов и реакции населения) в 1827 г. действие Устава о содержании сухопутных сообщений в Сибири было приостановлено. Дорожная по-

винность вновь обрела натуральный характер в прежних размерах. Военно-рабочие команды были расформированы. Таким образом, замена натуральной дорожной повинности через устройство военно-рабочих команд из ссыльных за счет денежного сбора с крестьян на устройство дороги потерпела неудачу¹⁶¹.

В Восточной Сибири дорожные команды так и не были созданы. Уже в 1826 г. генерал-губернатор Лавинский сообщал Сибирскому комитету: «Что касается до устава о сухопутных сообщениях в Сибири, то как приведение оного в действие по Восточной Сибири сопряжено со сбором ежегодно 555 тыс. руб. с обывателей на содержание военно-рабочих дорожных команд, а соображения местных обстоятельств удостоверяют совершенно, что ни обыватели давать сей суммы не в состоянии, ни самые команды не могут содержать сообщений на непомерном расстоянии в той исправности, как ныне содержатся обывателями: посему... внесено представление о приостановлении введения тех команд по Восточной Сибири и об оставлении содержания дорог, мостов и перевозов по-прежнему на личной повинности обывателей»¹⁶². Представление это было принято, и дорожная повинность по-прежнему отбывалась натурой. 6 сентября 1826 г. Государственный совет постановил: «...остановить в Восточной Сибири введение нового порядка по содержанию сухопутных сообщений; взамен же того исправление дорог, мостов и содержание перевозов оставить по-прежнему на личной повинности местных обывателей, исключая чрезвычайных построек мостов, которые производить из общего земского сбора». В частности, за счет казны должны были строиться мосты, длиной более 30 сажень. Однако на практике и большие мосты часто строились не путем найма рабочих, а все теми же крестьянами, отбывавшими дорожную повинность натурой и ежегодно стоявшими «на дорожной чистке»¹⁶³.

Вопрос о замене натуральной дорожной повинности в Сибири организацией работ за счет ссыльных ставился на протяжении всего XIX столетия неоднократно. Имели место и попытки воплотить его на практике.

В 1848 г. в Нижнеудинске комиссия, составленная «для изыскания средств к облегчению обывателей тамошнего края», предлагала учредить дорожную команду из 254 ссыльных наподобие военно-рабочих команд¹⁶⁴. В 1851 г. иркутским губернским советом было принято решение: «По Нижнеудинскому округу на пространстве в 232 вер-

сты (по Московскому тракту. – *О.К.*) устроить дорогу по слабости грунта и по малочисленности округа за счет ежегодного формирования временной команды числом до 200 человек из имеющих проходить из российских губерний партий ссыльных, которых для предупреждения от побегов и других преступлений содержать под строгим надзором столько времени, пока возможно будет в том году работать (в теплое время), по окончании же работ к зиме препровождать этих ссыльных по назначению... Работы проводить под наблюдением офицера корпуса путей сообщения»¹⁶⁵.

С точки зрения властей Восточной Сибири, политические ссыльные достаточно эффективно работали по устройству сухопутного тракта в Забайкалье. Так, в докладе заведующего Временным управлением по надзору за политическими ссыльными в Восточной Сибири подполковника Куренкова губернатору К.Н. Шелашникову о состоянии мест заключения политссыльных в Забайкальской области отмечалось, что на исправлении большой почтовой дороги от ст. Беклемишевой к г. Чите находилось 148 ссыльных. Они работали ежедневно на исправлении трактовой дороги, и, по словам подполковника, «нельзя сказать, чтобы работа их была не производительна». Правда, этих 148 ссыльных охраняли 115 конвоиров¹⁶⁶.

Попытки заменить натуральную дорожную повинность крестьян имели место только в сложных ситуациях, когда сил самих крестьян не хватало.

Методы администрирования со стороны местной власти по содержанию дорог встречались часто. Так, в 50-е гг. XIX в. енисейский губернатор В.Н. Падалка, по словам Н.В. Латкина, «энергично принялся за устройство енисейских дорог и к концу 50-х годов достиг замечательных результатов. Почтовые дороги в губернии доведены были им до возможного совершенства и славились на всю Сибирь своим благоустройством... не стоили казне ни одного рубля денег. Правда, местному сельскому населению работы по устройству дорог были тяжелым бременем»¹⁶⁷. Часто нарушался установленный властями предел высланных на дороги – 1/5 годных душ. В 1847 г. из Балахтинской волости Ачинского округа на ремонт Московского тракта назначена была четверть крестьян. Селяне давали взятки чиновникам, чтобы не выходить на дорогу. В Сухобузимской волости за

ропуск с дороги крестьяне платили по 30 коп. с души, а когда зимой 1841 г. их отправляли доставлять к дорогам заготовленный лес, они, собрав по 1руб. 55 коп. с души, откупились от этой повинности, «подарив» исправнику 1080 руб., а заседателю Опалеву – 150 руб.¹⁶⁸

В 1866 г. неудачной оказалась попытка использовать на строительстве Кругобайкальского участка Сибирского тракта ссыльных поляков – участников восстания 1863 г. На дорогу было направлено более 700 чел., которые рассредоточились на протяжении 200 верст от Култук до станции Лихановой¹⁶⁹. Но те подняли восстание и были удалены с дороги.

Казалось бы, фактов было достаточно, чтобы убедиться в неэффективности использования на дорожных работах ссыльных, но и для крестьян эта повинность была непосильной. Поэтому в отчетах иркутского губернатора за 1881 г. вновь читаем: «Составляя важный экономический интерес по своему неблагоприятному влиянию на народное благосостояние губернии, дорожная повинность заслуживает того, чтобы на нее обращено было самое серьезное внимание; вред, наносимый существующим порядком исправления дорог, признан во всех губерниях Европейской России, и там, где только введены земские учреждения, она давно уже переложена на денежную. Многие даже из обществ Иркутской губернии в 1881 году предлагали взамен означенной повинности по 20 и более тыс. руб. с волости и инородческого ведомства. Такие предложения в связи с бездеятельностью тысячи человек каторжных, содержащихся в Александровской центральной тюрьме, дают право остановиться на мысли исправления дорог арестантским трудом. Отпущенные, с особой благодарностью, сельскими и инородческими обществами, взамен выхода на дорожные работы, денежные средства будут вполне достаточны не только для организации самого усиленного за рабочими-каторжными конвоя, но для приобретения всех нужных орудий и даже на содержание особого техника. Мера эта, при правильной постановке дела, в конечном своем результате в высшей степени благотворно отразилась бы на поднятии уровня экономического состояния населения губернии, на улучшении путей сообщения и на физическом и нравственном состоянии арестантов»¹⁷⁰. В 1885 г. предложение это повторяется: «Весьма желательно было бы употребление для исправления путей сообщения в губернии труда как каторжных,

так и вообще приговариваемых к заключению в тюрьмы»¹⁷¹. Естественно, нужны были затраты по заготовлению инструментов, содержанию арестантов и конвоя. А найти средства было трудно, поэтому разрешения на использование труда ссыльных не последовало¹⁷².

Попытка найти выход в организации контроля за нормальным состоянием Московско-Сибирского тракта имела место во второй половине 80-х годов в Восточной Сибири. По предложению генерал-губернатора А. Игнатьева, в 1887 г. был введен повозный сбор с проходящих с товарами возов, и за счет этих средств содержались дорожные инженеры, техники и мастера, которые осуществляли надзор за состоянием тракта, нанимали в случае необходимости рабочих, зимой осуществляли чистку дорог¹⁷³.

В 1888 г. в первый раз было применено исправление зимнего тракта за счет повозного сбора на участке от г. Ачинска до д. Сухой Красноярского округа под наблюдением инженера, а в остальных частях тракта – под наблюдением земской полиции при надзоре дорожных мастеров¹⁷⁴.

Инженеры и техники часто осуществляли надзор за выполнением натуральной дорожной повинности крестьянами, нанимая иногда надсмотрщиков в связи «с отсутствием полицейского надзора за точным и усердным исполнением технических указаний и требований по выполнению нарядов»¹⁷⁵.

В правилах, определявших порядок взимания повозного сбора, установленного по Сибирскому почтовому тракту между Иркутском и Ачинском, отмечалось, что повозный сбор взимается в Иркутске, Томске и на заставах, учреждаемых в Тулуне, в Канске и Ачинске. Грузы, отправлявшиеся из Иркутска и Томска, должны были обязательно оплачиваться в этих городах, а не на заставах. В случае неоплаты или отсутствия квитанций с транспортов взыскивалась сумма за все расстояние в трехкратном размере.

Между Ачинском и Иркутском сбор устанавливался в размере 1/5 коп. с каждого воза и версты¹⁷⁶. При сибирских расстояниях суммы образовались немалые (табл. 3).

В Иркутске сумма повозного сбора с каждого воза с товарами накапливалась в результате 30-копеечного сбора с возов, выходящих из города. В 1892 г. общий сбор составил 20 211 руб. Если учесть, что

Уплата повозного сбора в 1887 году*

Перегоны	Расстояние, верст	Сбор, руб./пуд.
Иркутск – Тулун	365	0,73
Тулун – Канск	400	0,80
Канск – Ачинск	350	0,70
Иркутск – Ачинск	1115	2,23
Иркутск – Канск	765	1,53
Тулун – Ачинск	750	1,50

* Известия Иркутской городской думы за 1887 г. С. 263.

натуральная дорожная повинность в денежном исчислении обходилась крестьянам Иркутской губернии более 500 тыс. руб. в год, то мы видим незначительность повозного сбора, но все-таки он позволял обеспечить технический контроль за Московско-Сибирским трактом¹⁷⁷.

В 1890 г. на Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта был установлен сбор за провоз с каждого воза и версты по 1/5 коп. Это было следствием признания крайней трудности исправления главного Сибирского тракта силами крестьян. Однако повозный сбор, предназначенный на покрытие издержек по содержанию тракта в помощь губернскому земскому сбору, не отменял их натуральной повинности¹⁷⁸.

На Томско-Ачинском участке Сибирского тракта за счет повозного сбора для проведения ремонтных работ и контроля за состоянием этого участка была создана администрация в составе инженера, двух дорожных техников и до 17 дорожных мастеров (их число постоянно менялось). Все содержание администрации с премиальными и затратами на делопроизводство обходилось ежемесячно (1896 г.) в 952 руб. 32 коп. В марте 1893 г. на долю администрации этого участка тракта причиталось 1824 руб. Сюда входили и затраты на содержание тракта¹⁷⁹.

За семь лет денежный сбор на 379-верстном Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта составил 410 тыс. руб., или 58 571 руб. 43 коп. ежегодно. Из этой суммы 25 % уходило на технический надзор, а остальная часть шла непосредственно на ремонтные работы. Денег этих, конечно, не хватало из-за высокой стоимости работ при громадных сибирских расстояниях¹⁸⁰.

В 90-е гг. XIX в. незначительные участки дороги передавались на подряд за счет повозного сбора. Подрядчиками по ремонту тракта выступали чаще всего крестьяне. Они нанимали работников или сами чистили дороги. Подрядчики, согласно заключенным условиям, должны были после каждого дождя и просушки полотна дороги выравнять, выглаживать его, углубляя и очищая канавы¹⁸¹.

Отдача в подряд тех или иных дорожных работ, заготовка и доставка строительных материалов, как правило, производились на торгах, которые организовывала специальная комиссия. Подряд могли брать сельские общества и отдельные лица. Подряды обеспечивались ручательным одобрением односельчан в размере одной трети договорной суммы или залогом, поступавшим в казначейство. Одним из условий заключаемых контрактов была выдача задатков волостными правлениями из свободных сумм. Эти задатки погашались в течение первых трех месяцев получения платы по контрактам. Поставщики строительных материалов в подтверждение выполненной работы получали от заказчика квитанции, которые потом обналичивались за счет сумм повозного сбора. На Томско-Ачинском участке весь тракт разбивался на 26 дорожных участков протяженностью от 3 до 28 верст. В зиму 1894/95 г. стоимость его содержания, согласно заключенным контрактам, составляла 22 296 руб. В среднем каждая верста обходилась в 73 руб.¹⁸²

Б.К. Андрущенко считает, что вся система организационно-технических мер и финансово-материальных средств, направленная на обустройство и содержание Томско-Ачинского тракта, обеспечивала его рабочее состояние. Причем за время функционирования этого и других трактов здесь были отработаны многие технические нормы и правила сооружения грунтовых дорог, которые в комплексе с традиционными подходами позволили сформировать основы дорожно-строительной отрасли Томской губернии¹⁸³.

Подряды использовались не только на Московско-Сибирском тракте. По сведениям чиновника особых поручений Томской казенной палаты Е. И. Овсянкина, в 1890 – 1891 гг. в Барнаульском уезде на Томско-Семипалатинском почтовом тракте исправление было сдано с торгов за несколько десятков тысяч. Эта сумма была собрана с населения и выплачена подрядчику, но дорожные работы оказались проведенными крайне неудовлетворительно, тракт остался в прежнем

состоянии, и населению пришлось выйти на него для производства новых исправлений обычным натуральным порядком¹⁸⁴.

В 1867 г. крестьяне, несшие натуральную дорожную повинность, начали нанимать подрядчиков и наемных работников от своих обществ. Практиковался и способ найма на дорогу «за себя». Власти на это реагировали по-разному. Так, еще в 1867 г. крестьяне Назаровской и Балахтинской волостей Ачинского округа Енисейской губернии по своему почину собирали деньги на ремонт дороги взамен отбывания натуральной повинности. При расследовании они подтвердили, что деньги собирали добровольно, считая это более выгодным, чем отбывание повинности натурой. В 1882 г. дело было прекращено за давностью событий. В 1894 г. крестьянское общество с. Хлопуново Красноярского округа отказалось вывозить гальку на ремонтируемый участок Енисейского тракта, наняв вместо себя работников. Окружной исправник заставил общество вернуться к прежнему порядку отбывания повинности¹⁸⁵.

Вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежным сбором крестьяне активно поднимают в последней четверти XIX в. Например, в 1884 г. Ужурское волостное правление Енисейской губернии в донесении окружному исправнику писало, что переложение натуральной дорожной повинности в денежную было бы весьма желательно, так как из-за отдаленности Московского тракта рабочие должны потратить только на проезд до места работы и обратно от 6 до 8 дней при сроках работ в 42 дня. Ввиду невозможности отвлечения от сельскохозяйственных работ на столь продолжительное время на замену натуральной повинности денежной были согласны все сельские общества волости¹⁸⁶.

Забайкальское областное правление, учитывая отчеты прошлых лет, в 1887 г. вследствие возбуждения несколькими сельскими обществами ходатайств о замене натуральной дорожной повинности денежной предлагало провести трехгодичный эксперимент содержания на новой основе главного почтового тракта от оз. Байкал до Покровки¹⁸⁷.

В 1885 г. Комитет министров специально рассматривал по высочайшему повелению замечания Иркутского губернатора Носовича о необходимости изменения порядка исполнения дорожной повинности посредством переложения ее из натуральной в денежную.

Комитет министров был не против решить вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежной, но это предполагало наличие вольнонаемной рабочей силы. Вряд ли ее можно было найти в тот период в достаточном количестве. Если крестьянство в целом отвечало за эту повинность, то богатые крестьяне нанимали за себя бедных. С отменой же натурального характера повинности кулаки могли оставлять тех же крестьян-бедняков, которых они вынуждены были нанимать на дорогу, для работы в своем хозяйстве за более высокую плату. И тогда перевод натуральной повинности в денежную не дал бы результата, которого хотели достичь власти, – содержание путей сообщения в нормальном состоянии.

В такой ситуации правительство сочло более удобным оставить дорожную повинность натуральной и разрешить сельским обществам на свою ответственность заменять повинность денежным сбором и наймом от обществ работников или подрядчиков для ремонта отведенных этим обществам участков дорог. Например, в 1890 г. сельские общества Ачинского округа, ответственные за состояние Московско-Сибирского тракта от с. Чернореченского до Больше-Кемчугского, для поддержания дороги в удовлетворительном состоянии нанимали на каждом участке за себя особые артели рабочих с лошадьми в распоряжение дорожного инженера и мастеров¹⁸⁸. При этом ответственность за выполнение работ полностью ложилась на сельское общество.

В ст. 263 Устава о земских повинностях, изданного в 1899 г., к натуральным земским повинностям относилось содержание в исправности грунтовых (почтовых, торговых и военных) дорог, соединяющих города губернские и уездные¹⁸⁹. И хотя в Уставе не было запрета на использование найма «за себя», но мы видим явную уступку тем, кто мог это сделать, т.е. зажиточной части крестьянства. В целом же дорожная повинность оставалась натуральной с некоторым послаблением в пользу найма внутри самих отработчиков. Так, в ст. 291 Устава о земских повинностях приписываемым к участкам дороги селениям предоставлено было право устраивать и содержать эти участки «лично своею работою, по нарядам и очередям или посредством найма»¹⁹⁰.

Зажиточные крестьяне, как правило, высылали вместо себя на дорожные работы наемников. Обычная плата наемнику составляла 20 – 25 руб. ассигнациями. Нередки были случаи, когда один и

тот же человек нанимался отработать на ремонте тракта за трех – четырех односельчан. Например, крестьянин д. Дербинской Балахтинской волости Петр Черемных нанялся работать за Никиту Зырянова, Федора Уфимцева, Кондратия Черемного и Ивана Лопатина. Аналогичные соглашения заключили Мартын Малышев, Кузьма Юшков и др.¹⁹¹

Естественно, что работать качественно за себя и за трех – четырех наемщиков эти люди не могли. Видимо, эту форму найма за себя имеет в виду Б.К. Андрущенко, называя ее хозяйственным способом¹⁹².

2.4. *Натуральная дорожная повинность*

Все попытки властей на протяжении XIX в. отыскать надежные меры к устройству и содержанию путей сообщения в условиях Сибири терпели неудачу из-за нехватки рабочих рук. А старый, испытанный способ – натуральная дорожная повинность – отрицательно сказывался на развитии крестьянского хозяйства, подрывая фискальные основы государства. Масштабы отвлечения рабочей силы из сельского хозяйства были весьма значительны (табл. 4).

Таблица 4

Исполнение дорожной повинности в Иркутской губернии в 1881 г.*

Округа	Кол-во работников	Кол-во лошадей
Иркутский	5778	4886
Балаганский	4860	9720
Нижнеудинский	3093	6186
Верхоленский	2369	1186
Киренский	1790	281
В с е г о	17 890	22 259

*Обзор Иркутской губернии за 1881 год. Иркутск, 1882. С. 29.

Все эти крестьяне вместе с лошадьми находились на работах в четырех округах в течение всего июня, а по Нижнеудинскому округу, вследствие неудовлетворительного состояния Московского тракта,

сверх указанного времени еще с 1 по 15 октября¹⁹³. Сильные дожди осенью 1880 г. так размыли тракт в пределах этого округа, что в легковом экипаже и на хороших лошадях 20 – 25 верст преодолевали за 10 и более часов, а движение транспортов на некоторое время остановилось совсем. Общая стоимость работ в переводе на деньги (минимум по рублю на рабочего и лошадь в сутки) иркутским губернским правлением оценивалась в 1 343 665 руб., а дороги с наступлением распутицы опять стали неудовлетворительны¹⁹⁴.

Вообще дорожная повинность в переводе на деньги обходилась населению Иркутской губернии в 284 тыс. руб. в год, что составляло до 33 % всех мирских сборов и натуральных повинностей в 1888 г.¹⁹⁵, мирские же сборы и натуральные повинности в Иркутской губернии превышали общую сумму окладных сборов в два раза, т.е. натуральная дорожная повинность в денежном исчислении превышала 60 % окладных сборов с одной души мужского пола¹⁹⁶. В Енисейской губернии на одну мужскую душу приходилось 75 коп. дорожной повинности в конце 80-х годов XIX в.¹⁹⁷ Стоимость натуральной дорожной повинности в Енисейской губернии, по сравнению с Иркутской, была втрое ниже, но по сравнению с губерниями Европейской России, где дороги исправлялись к этому времени за счет земского сбора, была выше. Об этом свидетельствуют следующие цифры:¹⁹⁸

Район	Дорожная повинность (среднедушевая), руб.
Архангельская губерния	0,68
Устюжский уезд Вологодской губернии	0,32
Пермская губерния	0,33
Иркутский, Балаганский, Нижнеудинский округа Иркутской губернии	2,34
Канский, Красноярский, Ачинский, Минусинский округа Енисейской губернии	0,75
Три волости юго-западной части Томского округа	0,98
Ишимский округ Тобольской губернии	0,65

Приведенные цифры показывают, что в перерасчете на душу мужского пола натуральная дорожная повинность в Сибири была в целом выше, чем на севере Европейской России. При огромной протяженно-

сти дорог и довольно малочисленном населении края нагрузка на душу населения возрастала.

Натуральная дорожная повинность была главным орудием в поддержании более или менее нормального функционирования трактов. Эта повинность распространялась на всех крестьян Сибири рабочего возраста, часть которых ежегодно должна была отработать в течение месяца на ремонте полотна дорог и мостов. Время основного ремонта дорог приходилось на период весенне-летних сельскохозяйственных занятий, что создавало для крестьян крайнее неудобство. Так, Тюменский земский исправник в рапорте от 28 мая 1863 г. приводил просьбу крестьян, чтобы «верстовые столбы только подкрасить, а не менять, а вырытие боковых канав отложить до осени, потому что, употребив значительное время на исправление гатей, они не успеют до наступления сенокоса подготовить землю под посев озимого и ярового к будущему году»¹⁹⁹. Ишимский исправник в рапорте от 13 июня 1864 г. записал: «Во время осмотра мною дорожных работ с 27 по 29 мая по трактам Московскому и Тобольскому крестьяне разных деревень, находящиеся в это время на дороге для исправления оной, объявили претензию, что вследствие ранней их высылки из мест жительства для исправления дорог принуждены были оставить сельские работы и недосеять разного хлеба, и льну вовсе не посеяли»²⁰⁰. Крестьян же было выслано на дорогу более одной трети.

Были случаи самовольного оставления работ крестьянами или отказ от выполнения повинности. Так, 27 июля крестьяне, ссыльные, отставные солдаты и мещане с. Зиминского Шерагульской волости Нижнеудинского округа Иркутской губернии в количестве 100 чел., работавшие на ремонте Московского тракта, самовольно покинули рабочие места. Они мотивировали это тем, что сделали «более в сравнении с другими партиями» и что рабочие Черемховского участка уже ушли домой. Заседатель Маньков попросил начальника Шерагульской воинской команды задержать их. В ночь на 27 июля крестьян, оставивших работу, встретили солдаты с винтовками «наперевес». Штабс-капитан, командовавший солдатами, приказал им выстрелить вверх, но «крестьяне бросились вперед», произошло столкновение, в ходе которого некоторые получили увечья. Дело было передано в губернский совет²⁰¹. В 1887 г. крестьянские

общества Мариинского округа Томской губернии отказались выполнять предписание окружного исправника о заготовке и доставке к месту работ в зимние месяцы материалов, необходимых для ремонта дорог²⁰². Крестьяне Алзамайской волости Нижнеудинского округа 13 июля 1888 г. самовольно ушли с ремонта Сибирского тракта, и в тот же день были задержаны солдатами на переправе через р. Уду у г. Нижнеудинска. 16 июля произошло их столкновение с солдатами. 18 июля крестьян вернули на ремонт тракта, «зачинщиков» арестовали. В том же июле крестьяне и «инородцы», занятые на ремонте Уковско-Бирюсинского участка Московского тракта, тоже самовольно ушли с дорожных работ, проявив неповиновение властям. Губернский суд приговорил 13 крестьян и 56 «инородцев» к различным срокам тюремного заключения, а должностных лиц (волостного старшину, двух помощников сельского старосты и заседателя волостного правления) – к тюремному заключению и отстранил их от должностей. В 1891 г. крестьяне с. Большеулуйского Ачинского округа Енисейской губернии уклонились от перевозки гальки для ремонта дороги и не исполнили другие предписания находившегося в селении секретаря окружного полицейского управления, командированного для наведения порядка на случай высочайшего проезда. 5 июля 1900 г. крестьяне разных сел Алзамайской волости Нижнеудинского уезда, призванные к производству ремонтных работ по устройству почтового тракта, отказались от их исполнения²⁰³.

Дорожная повинность слагалась в основном из четырех составляющих:

1. Весенняя большая поправка, продолжавшаяся с конца мая до конца июня. На нее высылались пятая часть годных работников. В это время выравнивали и засыпали галькой дорожное полотно, исправляли гати, водосточные трубы, откосы.

2. Осенняя (малая) поправка, заключающаяся в выравнивании испорченного дождями и летним движением дорожного полотна (рабочих высылали меньше и на непродолжительный срок).

3. Починка и восстановление мостов, если они не исправлялись казной за счет дорожного сбора.

4. Зимняя поправка пути – выравнивание ям и ухабов и установка вех²⁰⁴.

Руководство дорожной повинностью осуществляла местная администрация. В состав управления повинностью входили становой староста, дорожный староста и волостной начальник. На каждом лежала определенная обязанность. Становой староста избирался на каждом «стане» или дорожном участке. Его обязанность заключалась в общем наблюдении и назначении каждому рода его работы: возить песок, чистить канавы, засыпать выбоины и т.п. Он же объяснялся с начальством и отчитывался о произведенных работах.

Дорожный староста избирался один для целой волости. Его обязанность состояла в постоянном объезде дорожных участков и в определении, что именно и как должно быть сделано. Приказы отдавались становым старостам и ими приводились в исполнение.

Волостной начальник, он же волостной староста, контролировал действия дорожного и становых старост, составлял донесения «высшему начальству», т.е. окружному заседателю или исправнику о ходе и состоянии дорожных работ и их окончании²⁰⁵.

Каждую весну, в марте, сельские старосты должны были при участии понятых осмотреть свои участки трактов и о всех необходимых сооружениях и починках составить акты, которые представлялись на проверку волостному старшине. Из волостного правления проект работ направлялся к заседателю, от него к исправнику. Полицейское управление утверждало проекты или делало в них изменения, урезало или удлиняло участки некоторых сельских обществ за счет других и т.п.

К весне же волостные правления обязаны были составить списки «могущих» душ по волости, подлежащие отбыванию дорожной повинности. Списки в волостное правление доставлялись из сельских правлений, которые составлялись следующим образом. Записывались поименно к данному обществу лица крестьянского сословия от 18 до 60 лет, с показанием их возраста и с отметками о тех из них, которые отсутствуют без вести, числятся калеками, дряхлыми или вообще к труду неспособными; состоят на действительной военной службе или в отставке; совершенно неимущие и живущие по «срокам» или нищенствующие («взять с него нечего», – говорили крестьяне), находятся в тюрьме, под судом и следствием, состоят на общественной службе в качестве волостных старшин и их помощников и на прочих

должностях. Все эти лица исключались из списков, а оставшиеся должны были выставить от четырех «могущих душ» одного рабочего с двумя лошадьми, таратайкой для возки грузов, с лопатой и топором. Кроме того, несколько человек вместе должны были иметь кайло, долото, точило и т.п. Работник должен был пребывать на тракте до 30 дней, в основном в июне месяце²⁰⁶.

Авторы «Материалов по исследованию... Иркутской губернии» отмечали, что дорожными работниками «...являются обыкновенно наиболее неимущие крестьяне (так как сколько-нибудь состоятельному нет расчета отрываться от хозяйства и морить себя и лошадей перед горячей страдой) и нередко поселенцы, хотя последние не имеют права выхода на работы. Бывает также, что в числе рабочих оказываются 65-летние, почти дряхлые старики, или же 13–14-летние мальчишки. Полицейские власти постоянно борются с подобными подлогами. Но приказы действуют слабо, ибо негодного работника дешевле стоит нанять, чем годного». Далее они отмечали, что запасливые хозяева, при подходе их очереди, еще с осени, а менее запасливые или менее денежные к весне, подыскивали себе желающих взять их «душу» за известную плату. Начиналась торговля со спросом и предложением, с понижением и повышением цен. С осени и глубокой зимы, когда нанимались на чистку бедняки по нужде, цены бывали ниже весенних и майских на 20 – 40 %, скидка делалась на то, что деньги выдавались нанимающему вперед за три – шесть месяцев. На цену найма имели влияние разные причины: назначение нового исправника или заседателя, о которых ходили слухи, что они строги и будут «подтягивать» назначение более дальнего участка, чем прошлогодний, увеличение числа душ, подлежащих выходу на работы, и другие²⁰⁷.

Корреспондент газеты «Сибирь» писал, что дорожная повинность может отбываться и людьми наемными, каковыми по большей части являлись бездомовые поселенцы и подставные лица: старики-отцы или деды и дети-малолетки. А те, кто не мог послать за себя и дорожил временем для запашки и хотел освободиться от личной повинности, ставили обществу ведро или полтора вина по договоренности, и общество их освобождало, так как являлись охотники «пропить свою душу», т.е. бедняки. «Дорожная повинность, – писал тот же автор, – всей тяжестью ложится на деревенскую гольтьбу. Крестьянин се-

мейный наймет за себя или отправит кого-либо из своих, и хозяйство его не терпит убытка. А голыш-одиночка должен тянуть эту повинность самолично, оставляя на некоторое время всякое попечение о своем бедном хозяйстве»²⁰⁸.

Дорожная повинность, как и все земские денежные и натуральные повинности, была плодом крепостнической эпохи, носила сословный характер и налагалась на крестьян как на податное, тягловое сословие, хотя и удовлетворяла общегосударственные и общесословные потребности²⁰⁹.

Дорожная повинность крестьян Сибири на протяжении XVII – XIX вв. носила натуральный характер и являлась разновидностью феодалной ренты. Однако развитие товарно-денежных отношений наложило свой отпечаток на исполнение данной повинности. Во второй половине XIX в. в среде самих отработчиков-крестьян использовались формы капиталистического найма.

Дорожная повинность отрицательно сказывалась на развитии крестьянского хозяйства, особенно бедняцкого, и способствовала дальнейшему расслоению крестьянства Сибири. При отсутствии квалифицированного руководства крестьяне тратили массу сил и средств, иногда впустую, на ремонт и устройство путей сообщения. Но сохранение дорожной повинности способствовало поддержанию основного назначения тракта – функционированию его как пути сообщения.

Примечания

¹ Головачев П.М. Пути сообщения в Сибири XVI и XVII веков. Тобольск, 1893. С. 4.

² Миллер Г.Ф. История Сибири. М., 1999. Т.1. С. 281 – 282.

³ Миллер Г.Ф. Там же. Т. 1. С. 284.

⁴ Миллер Г.Ф. Там же. Т. 1. С. 297 – 299. Прил. С. 441 – 442.

⁵ Буцинский П.Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. Харьков, 1889. С. 17.

⁶ Преображенский А.А. Урал и Западная Сибирь в XVI – начале XVIII в. С. 111, 116 – 117.

⁷ Там же. С.122 – 126.

⁸ ПСЗРИ. Т. XIV. № 10302. С. 231.

⁹ Бахрушин С.В. Исторический очерк заселения Сибири до половины XIX века // Очерки по истории колонизации Севера и Сибири. Пг., 1922. Вып. 2. С.30.

¹⁰ Миллер Г.Ф. Указ. соч. Т. 1. Прил. С. 399 – 400.

- ¹¹ Кабо Р.М. Города Западной Сибири. М., 1949. С. 100 – 101.
- ¹² Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. СПб., 1886. Кн. 1. С. 270 – 272.
- ¹³ Токмаков И. Историко-статистическое и археологическое описание города Верхотурья с уездом (Пермской губернии), в связи с историческим описанием о житии св. праведного Симеона Верхотурского чудотворца... с рисунками. М., 1899. С. 48.
- ¹⁴ Завалишин И. Описание Западной Сибири. М., 1862. С. 228.
- ¹⁵ Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. Новосибирск, 1995. С. 376.
- ¹⁶ Кузнецова Ф.С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промышленное освоение Сибири: XVII – начало XX века. Новосибирск, 1985. С. 23, 30.
- ¹⁷ Там же. С. 30. Сн. 35; см.: Кабо Р.М. Указ. соч. С. 143-144; Покишишевский В.В. Заселение Сибири. Иркутск, 1951. С. 106.
- ¹⁸ Словоцов П.А. Указ. соч. Кн. 2. С. 35 – 36.
- ¹⁹ Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. Томск, 1921. № 6. С. 22.
- ²⁰ Кузнецова Ф.С. Освоение сухопутных трактов... С. 30.
- ²¹ ПСЗРИ. Т. XVI. № 11822. С. 255.
- ²² РГВИА. Ф. 422. Д. 1344. Карта.
- ²³ ТФ ГАТюмО. Ф. 341. Оп. 1. Д. 39. Л. 4 – 10.
- ²⁴ Семивский. Новейшие любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое доньше не было всем известно. СПб., 1817. С. 52.
- ²⁵ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 307. Л. 6 – 18.
- ²⁶ ПСЗРИ. Т. 38. С. 529 – 530.
- ²⁷ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 392. Л. 1 – 2.
- ²⁸ Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта... С. 29 – 30.
- ²⁹ Там же. С. 31 – 32.
- ³⁰ ТФ ГАТюмО. Ф. 341. Оп. 1. Д. 39. Л. 4 – 10.
- ³¹ Там же.
- ³² ГАОО. Ф. 3. Оп. 3. Д. 3867. Л. 2.
- ³³ Там же. Оп. 2. Д. 2041. Т. 3. Л. 382 – 386 об.
- ³⁴ Кузьмина Ф.С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. Новосибирск, 1970. С. 22 – 23; Миненко Н.А. По старому Московскому тракту. Новосибирск, 1986. С. 24 – 25.
- ³⁵ Из истории Омска. Омск, 1967. С. 19.
- ³⁶ Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. С. 287.
- ³⁷ Кузьмина Ф.С. Устройство.... С. 24 – 25; Миненко Н.А. По старому Московскому тракту. С. 33 – 38.
- ³⁸ Ядринцев Н.М. Поездка по Западной Сибири и в горный Алтайский округ // Зап. ЗСОИРГО. 1880. Кн. 2. С. 19.
- ³⁹ Кузьмина Ф.С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь... С. 32.
- ⁴⁰ Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта... С. 22 – 23
- ⁴¹ Там же. С. 35.

- ⁴² *Словцов П.А.* Историческое обозрение Сибири. С. 337.
- ⁴³ *Быкопя Г.Ф.* Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. Новосибирск, 1981. С. 113.
- ⁴⁴ *Григорьев А.Д.* Устройство и заселение Московского тракта... С. 37.
- ⁴⁵ *Покишиевский В.В.* Заселение Сибири. С. 107.
- ⁴⁶ *Григорьев А.Д.* Указ. соч. С. 37 – 38.
- ⁴⁷ *Быкопя Г.Ф.* Заселение русскими Приенисейского края... С. 114.
- ⁴⁸ *Словцов П.А.* Указ. соч. С. 377.
- ⁴⁹ *Покишиевский В.В.* Указ соч. С. 107.
- ⁵⁰ *Григорьев А.Д.* Указ. соч. С. 49.
- ⁵¹ *Быкопя Г.Ф.* Указ. соч. С. 111, 159.
- ⁵² *Кожухов Ю.В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. (1800 – 1861). Л., 1967. С. 39 – 40.
- ⁵³ *Вагин В.* Исторические сведения о деятельности графа М.М. Сперанского в Сибири, с 1819 по 1822 г. СПб., 1872. Т. 1. С. 228.
- ⁵⁴ Цит. по: *Кожухов Ю.В.* Указ. соч. С. 35.
- ⁵⁵ Там же. С. 36.
- ⁵⁶ Там же. С. 53 – 54.
- ⁵⁷ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 453. Л. 1–13.
- ⁵⁸ *Григорьев А.Д.* Устройство и заселение Московского тракта. С. 60 – 63.
- ⁵⁹ Там же. С. 63 – 64.
- ⁶⁰ Там же. С. 68
- ⁶¹ Там же. С. 72.
- ⁶² Там же. С. 73 – 74.
- ⁶³ ОР РГБ. Ф. 20. К. 3. Ед. Хр. 4. Л. 1, 13.
- ⁶⁴ Там же. Л. 13 об.
- ⁶⁵ Там же. Л. 14.
- ⁶⁶ Там же. Л. 14 об.
- ⁶⁷ Там же. Л. 15.
- ⁶⁸ Там же. Л. 15.
- ⁶⁹ Там же. Л. 15 об.
- ⁷⁰ Там же. Л. 16.
- ⁷¹ Там же. Л. 16 об.
- ⁷² ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 23. № 17485. С. 915.
- ⁷³ ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 24. № 18259. С. 809 – 811.
- ⁷⁴ ОР РГБ. Ф. 20. К. 3. Ед. Хр. 4. Л. 16 об. - 18.
- ⁷⁵ Там же. Л. 21.
- ⁷⁶ Там же. Л. 22.
- ⁷⁷ Там же.
- ⁷⁸ Там же. Л. 23.
- ⁷⁹ ГАЧО. Ф. 231. Оп. 1. Д. 46. Л. 26.
- ⁸⁰ *Григорьев А.Д.* Устройство и заселение Московского тракта... С. 73 – 74.
- ⁸¹ РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 182. Л. 1 – 2.
- ⁸² РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 1352. Л. 1-23 об.

- ⁸³ *Кругобайкальская* дорога // Московские ведомости. 1840. № 16. С. 120.
- ⁸⁴ РГИА. Ф. 169. Оп. 1. Д. 6. Л. 4 – 4 об.
- ⁸⁵ *Мордвинов А.* Об открытии и проложении путей кругом Байкала // ЗСОИРГО. СПб., 1856. Кн. 2. С. 137.
- ⁸⁶ *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири... Т. 2. С. 661 – 662.
- ⁸⁷ *Романов Н.С.* Иркутская летопись: 1857-1880 гг. Иркутск, 1914. С. 88, 126, 162, 194.
- ⁸⁸ Там же. С.267, 337,379.
- ⁸⁹ *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. Л., 1924. С. 164 – 165.
- ⁹⁰ *Покишишевский В.И.* Заселение Сибири... С. 109.
- ⁹¹ *Советская* Сибирская энциклопедия. М., 1929. Т. 1. С. 565.
- ⁹² *Гагемейстер Ю.А.* Указ. соч. Т. 2. С. 663.
- ⁹³ *Кожухов Ю.В.* Русские крестьяне Восточной Сибири... С. 64 – 65.
- ⁹⁴ Там же. С. 62 – 63.
- ⁹⁵ *Сафронов Ф.Г.* Русские крестьяне в Якутии (XVII – начало XX в.). Якутск, 1961. С. 63.
- ⁹⁶ *Быконя Г.Ф.* Заселение русским Приенисейского края. С. 114, 126 – 127.
- ⁹⁷ *Мамсик Т.С.* Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII – XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм. С. 9.
- ⁹⁸ *Краткий* исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798 – 1898 гг.). СПб., 1898. С. 3 – 4.
- ⁹⁹ Там же. С. 4.
- ¹⁰⁰ Там же. С. 4 – 6.
- ¹⁰¹ *История* дорожного дела в Томской области / Б.К. Андрищенко, В.А. Бузанова, В.П. Зиновьев и др.; Под ред. В.П. Зиновьева. Томск: Изд-во ТГУ, 1999. С. 21-22.
- ¹⁰² *Краткий* исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения... С. 44 – 45.
- ¹⁰³ Там же. С. 45 – 46.
- ¹⁰⁴ Там же. С. 69.
- ¹⁰⁵ ПСЗРИ. Т. XVI. № 12142. С. 725 – 727.
- ¹⁰⁶ ПСЗРИ. Т. IX. № 6600. С. 371 – 372.
- ¹⁰⁷ Там же. № 8778, п. 14; Т. XI. № 8457, п. 14. С. 519.
- ¹⁰⁸ Там же. Т. XV. № 11248. С. 704.
- ¹⁰⁹ Там же. Т. XVII. № 12421. С. 169 – 170.
- ¹¹⁰ ПСЗРИ. Т. XXIV. № 18120. С. 713 – 719.
- ¹¹¹ Там же. Т. XXVII. № 20319.
- ¹¹² ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 7.
- ¹¹³ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. С. 507 – 508.
- ¹¹⁴ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 820. Л. 1.
- ¹¹⁵ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. С. 501 – 506.
- ¹¹⁶ *Материалы* для изучения... Т. 2. С. 324.
- ¹¹⁷ *Чукмалдин Н.* Мои воспоминания. СПб., 1899. С. 53 – 54.
- ¹¹⁸ *Обзор* Тобольской губернии за 1870 г. Тобольск, 1871. С. 29.

- ¹¹⁹ *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. С. 154 – 155.
- ¹²⁰ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 821. Л. 1.
- ¹²¹ Там же. Д. 540. Л. 14; Д. 541. Л. 13 об.
- ¹²² *Бабков В.Ф.* Развитие техники дорожного строительства. М., 1998. С. 49.
- ¹²³ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 541. Л. 13 об.
- ¹²⁴ ПСЗРИ. Т. XIV. № 10170. С. 2 – 4.
- ¹²⁵ *Памятная книжка* Томской губернии на 1885 год. Томск, 1885. С. 62, 68, 76 – 79.
- ¹²⁶ *Обзор* Енисейской губернии за 1870 г. Красноярск, 1871. С. 23.
- ¹²⁷ *Прибылев А.В.* Записки народовольца // Историко-революционная библиотека. М., 1930. № 6 – 7. С. 142.
- ¹²⁸ *Обзор* Енисейской губернии за 1879 г. Красноярск, 1880. С. 19.
- ¹²⁹ *Обзор* Енисейской губернии за 1886 г. Красноярск, 1887. С. 21.
- ¹³⁰ *Обзор* Иркутской губернии за 1881 г. Иркутск, 1882. С. 35.
- ¹³¹ *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. Изд. 2-е. СПб., 1892. С. 39.
- ¹³² *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. Томск, 1895. С. 179 – 181, 191.
- ¹³³ *Обзор* Иркутской губернии за 1881 г. С. 35.
- ¹³⁴ *Обзор* Иркутской губернии за 1883 г. Иркутск, 1884. С. 34.
- ¹³⁵ *Обзор* Забайкальской области за 1887 г. Чита, 1888. С. 14.
- ¹³⁶ *Кожухов Ю.В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. Л., 1967. С. 336.
- ¹³⁷ ГАОО. Ф. 3. Оп. 3. Д. 3867. Л. 5 об., 7.
- ¹³⁸ *Ядринцев Н.М.* Указ. соч. 2-е изд. С. 38.
- ¹³⁹ Там же. С. 507.
- ¹⁴⁰ *Краткий исторический очерк* ведомства путей сообщения... С. 71.
- ¹⁴¹ Там же. С. 92, 117, 118.
- ¹⁴² *Устав* путей сообщения // Свод законов Российской империи (далее СЗРИ). СПб, 1857. Т. XII. Ч. I. Тетр. 1. С. 5; *Устав* путей сообщения (свода законов Т. XI1, ч. 1) / Сост. Ф.С. Никольский и В.К. Томашевский. СПб., 1877; *Никольский Ф.С.* Систематическое изложение законов о путях сообщения. СПб., 1881. С. 147.
- ¹⁴³ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 36. С. 171; *Устав* путей сообщения // СЗРИ. СПб., 1857. С. 127-128; *Никольский Ф.С., Томашевский В.К.* Указ. соч. С. 103; *Никольский Ф.С.* Указ. соч. С. 161 – 162.
- ¹⁴⁴ *Никольский Ф.С.* Указ. соч. С. 162.
- ¹⁴⁵ Там же. С. 162 – 163.
- ¹⁴⁶ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 6,7.
- ¹⁴⁷ ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 38. Л. 211.
- ¹⁴⁸ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. № 29130. С. 487.
- ¹⁴⁹ Там же. С. 487.
- ¹⁵⁰ Там же. С. 488 – 489.
- ¹⁵¹ *История* дорожного дела в Томской области. С. 22 – 23.
- ¹⁵² ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. С. 489.
- ¹⁵³ Там же. С. 493 – 495.
- ¹⁵⁴ Там же. С. 496 – 497.

- ¹⁵⁵ *История* дорожного дела в Томской области. С. 21.
- ¹⁵⁶ Там же. С. 21.
- ¹⁵⁷ Там же. С. 23.
- ¹⁵⁸ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. С. 500.
- ¹⁵⁹ Там же. С. 508.
- ¹⁶⁰ *История* дорожного дела в Томской области. С. 23 – 24.
- ¹⁶¹ РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 16; Ф. 1264. Оп. 1. Д. 625. Л. 7; Д. 634. Л. 6 – 7; ГАТюмо. Ф. 20. Оп. 1. Д. 5. Л. 153 – 156; Д. 12. Л. 18, 32 об., 36 об.; Д. 7. Л. 2 об.-3; ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 4. Л. 14 об.-15; *Краткий* исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798 – 1898). С. 46; *История* дорожного дела в Томской области. С. 24.
- ¹⁶² Цит. по: *Кожухов Ю.В.* Указ. соч. С. 341.
- ¹⁶³ Там же. С. 341.
- ¹⁶⁴ ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 4. Л. 14 об.
- ¹⁶⁵ Там же. Л. 31.
- ¹⁶⁶ *Политическая* ссылка в Сибири. Нерчинская каторга. Т. 1 // *История* Сибири. Первоисточники. Вып. II / Отв. ред. Л.М. Горюшкин. Новосибирск, 1993. С. 199 – 202.
- ¹⁶⁷ *Латкин Н.В.* Енисейская губерния. СПб., 1892. С. 387.
- ¹⁶⁸ *Кожухов Ю.В.* Указ. соч. С. 341.
- ¹⁶⁹ *Романов Н.С.* Иркутская летопись. 1857 – 1880. Иркутск, 1914. С. 194.
- ¹⁷⁰ *Обзор* Иркутской губернии за 1881 год. Иркутск, 1882. С. 29.
- ¹⁷¹ РГИА. Ф. 1284. Оп. 2223. Д. 199. Д.5 об.
- ¹⁷² *Систематический* указатель правительственных распоряжений по внутренним водным и шосейным путям, подведомственным министерству путей сообщения (1841 – 1888 гг.). СПб., 1890. С. 1.
- ¹⁷³ РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 564. Л. 1 – 2; ГАКК. Ф. 596. Оп. 60. Д. 42. Л. 32, 88 – 89, 110, 123, 169.
- ¹⁷⁴ *Обзор* Енисейской губернии за 1888 г. Красноярск, 1889. С. 24.
- ¹⁷⁵ ГАКК. Ф. 595. Оп. 60. Д. 42. Л. 225.
- ¹⁷⁶ *Известия* Иркутской городской думы за 1887 год. Иркутск, 1887. № 21. С. 262 – 263.
- ¹⁷⁷ Подсчитано по: *Известия* Иркутской городской думы за 1892 г. Иркутск, 1892. № 6. С. 360; № 7. С. 391; № 10. С. 105; № 12. С. 232; № 13. С. 294; № 15. С. 402; № 17. С. 64; № 20. С. 280; № 22. С. 440; № 24. С. 562; *Известия* Иркутской городской думы за 1893 г. Иркутск, 1893. № 1 – 2. С. 56; № 3. С. 88.
- ¹⁷⁸ *Труды* местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Томская губерния. СПб., 1904. Т. 56. С. 193.
- ¹⁷⁹ *Андрющенко Б.К.* Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // *Труды* Томского областного краеведческого музея: Сб. статей. Томск, 2002. Т. XII. С. 38-39.
- ¹⁸⁰ *Труды* местных комитетов... Т. 56. С. 193.
- ¹⁸¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 933. Л. 51 – 52.
- ¹⁸² *Андрющенко Б.К.* Указ. соч. С. 39-40.
- ¹⁸³ Там же. С. 40.

- ¹⁸⁴ *Труды местных комитетов...* Т. 56. С. 183.
- ¹⁸⁵ *Крестьянское движение в Сибири. 1861 – 1907 гг. Хроника и историография.* Новосибирск, 1985. С.148, 172.
- ¹⁸⁶ ГАКК. Ф. 595. Оп. 10. Д. 2347. Л. 9 об.
- ¹⁸⁷ *Обзор* Забайкальской области за 1887 г. Чита, 1888. С. 11.
- ¹⁸⁸ ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 143. Л. 168 – 168 об.
- ¹⁸⁹ *Свод законов Российской империи. Устав о земских повинностях.* СПб., 1899. С. 60.
- ¹⁹⁰ Указ. соч. С. 66; *Савич Г.Г.* Полный свод законов Российской империи. СПб., 1903. С. 38.
- ¹⁹¹ *Кожухов Ю.В.* Указ. Соч. С. 340.
- ¹⁹² *Андрющенко Б.К.* Указ. соч. С. 39.
- ¹⁹³ *Обзор* Иркутской губернии за 1881 год. Иркутск, 1882. С. 29.
- ¹⁹⁴ *Обзор* Иркутской губернии за 1881 год. С. 29.
- ¹⁹⁵ *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний.* М., 1980. Вып. 5. Т. 2. С. 83.
- ¹⁹⁶ Там же. С. 175.
- ¹⁹⁷ *Материалы по исследованию...* Иркутск, 1893. Вып. 5. Т. 4. С. 235 – 236.
- ¹⁹⁸ Составлено по: *Материалы по исследованию...* Вып. 5. Т. 2. С. 235 – 236; *Материалы по исследованию...* Вып. 5. Т. 4. С. 236; *Материалы для изучения экономического быта крестьян и инородцев Западной Сибири.* СПб., 1892. Вып. 15. С. 250; *Материалы для изучения...* СПб., 1888. Вып. 5. С. 381.
- ¹⁹⁹ Там же. Л. 13.
- ²⁰⁰ Там же. Л. 209.
- ²⁰¹ *Крестьянское движение в Сибири. 1861 – 1907 гг.* С. 158.
- ²⁰² Там же. С. 163.
- ²⁰³ Там же. С. 164, 167, 182.
- ²⁰⁴ *Сухотина Л.Г.* Крестьянство Томской губернии в конце XIX в. : Дис... канд. ист. наук. Томск, 1963. С. 208-209.
- ²⁰⁵ КККМ. О/Ф. 7886. Д. 113. Л. 14 – 15.
- ²⁰⁶ *Материалы по исследованию...* М., 1890. Т. 2. Вып. 5. С. 86.
- ²⁰⁷ Там же. Т. 2. Вып. 5. С. 87, 90.
- ²⁰⁸ *На мосты и дороги // Сибирь.* 1877. 31 июля.
- ²⁰⁹ *Брежский Н.* Натуральные повинности крестьян и мирские сборы. СПб., 1906. С. 92.

ЧАСТЬ 2

ОРГАНИЗАЦИЯ И ВИДЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ТРАКТУ



Сибирский возок. 1890 г. Худ. П. Кашаров (Художественно-этнографические рисунки Сибири. Томск 1890. № 11)

Глава 3. СИБИРСКИЕ ЯМЫ И ЯМЩИКИ В XVI – НАЧАЛЕ XIX вв.

§ 1. Устройство ямского дела в России в XVI – XVII вв.

Около середины XVI в. в системе ямской гоньбы была проведена реформа, естественно вытекавшая из прежней: население, вместо очередного отправления подвод на ямы, предпочитало пользоваться услугами «охотников» – тех, кто вызывался (за вознаграждение) отбывать эту повинность постоянно. Правительство воспользовалось таким положением и организовало ямы через сосредоточение таких «охотников» в ямских слободах. В слободы ямщики обязательно набирались со всего населения (иногда по четыре человека с двух сох). Для отдаленных окраин (Сибири) правительство подбирало «охочих людей» внутри государства. Каждая слобода снабжалась известным количеством земли. В XVI в. на каждого ямщика должно было приходиться не менее четырех десятин земли (в XVII в. – до восьми десятин). Землей ямщики пользовались на общинном праве: «пашню пахать и сено косить повытно всем». Управляли слободой приказчик и выборный староста. Устройство слободы закреплялось так называемой строельной (устроенной) книгой. Ямщики образовали новое сословие, в которое автоматически зачислялись их потомки. При запуске какого-либо яма в Сибири снова набирали «охотников» из людей разного звания¹.

Устройством ямов в России занимался Ямской приказ. О работе Ямского приказа до первой четверти XVII в. сохранилось сравнительно немного данных. На него возлагались все заботы по устройству ямов. Следовательно, приказ посылал предписания воеводам, вел с ними дальнейшую переписку. Иногда приказом посылались стройщики для организации ямов. Центральное ямское управление выдавало подорожные, рассчитывалось с ямщиками за гоньбу, рассматривало челобитные, судило жителей ямских слобод не только во внутренних спорах, но и со сторонними людьми. На местах Ямской приказ представляли приказчики. Для проверки их работы посылались из Москвы специальные ревизоры – ямские сборщики. Не по всей России станы строились на средства Ямского приказа. В Сибири этим делом ведал

сначала приказ Казанского дворца, а после его ликвидации – Сибирский приказ².

Для устройства яма назначался стройщик, который должен был, набрав «охотников», отвести им землю под дворы – всем на одном участке, составляя, таким образом, особую ямскую слободу, и выдать, согласно указу, деньги на обзаведение от 5 до 16 руб. и больше. Оказывалась, кроме того, помощь семенным зерном, которое обязательно в том же году должно было быть посеяно³. Размер земельного участка под ямскую слободу зависел от числа ямщиков, точнее, от паев, которых в ряде случаев бывало меньше, чем гонщиков на стане. До середины XVII в. ямы устанавливались на 50, 40, 30, 20 и 10 паев, в зависимости от размеров города. Слободы на десять паев назывались окольными. Они ставились на длинных перегонах и предназначались скорым гонцам для смены лошадей. Были еще ямы поперечные – небольшие поселения на проселках в стороне от главных дорог. В них проживало от двух до пяти ямщиков. В административном отношении такие ямы были подчинены уездным слободам. Такой размер ямских станций предусматривался законом. В действительности это положение почти никогда не соблюдалось, особенно на дорогах с интенсивным движением. Ежегодно Ямской приказ рассылал в другие учреждения десятки памятей о том, что он увеличил на таких-то ямах число паев «в прибавку к прежним». В Сибири изначально и до 1823 г. общей нормой для всех ямов были 50 паев.

Ямская земля делилась на несколько частей: 1) под ямской приезжий двор и слободу; 2) пашни, луга и лесные угодья; 3) ямские оброчные деревни – поселения, жители которых гоньбой не занимались, но обязаны были снабжать ямщиков хлебом и сеном⁴. (Правда, в Сибири ямских оброчных деревень не было, а с населения собирались так называемые ямские и сенные деньги на поддержание ямской гоньбы.) В 1627 г. под руководством тогдашнего главы Ямского приказа Д.М. Пожарского было разработано единое положение о ямском земельном наделе. Особо важным слободам – московским, новгородским и владимирским – выделяли пахотной земли из расчета 10 четвертей зерна и сенокосов 40 копен на пай. «Неважным» ямам отрезали, соответственно, участки по 5 четвертей и 20 копен. Приказчики получали вдвое большие наделы. Такие нормы сохранялись до конца

XVIII в. Впоследствии, при создании института почтарей, дворы и земельные наделы выделялись из того же расчета. Размер четверти зависел от качества почвы.

Ямщики строили на отведенных землях в слободе дворы, которые по общему правилу считались их личной собственностью, хотя и были выстроены на казенные подможные деньги. Под ямской приезжий двор, на котором останавливались путешественники и где впоследствии происходил обмен сумами с письмами между почтателями, в рядовой слободе отводился участок 30 X 40, 40 X 40 или 50 X 50 сажень. Общее количество паев делилось на десятки, которыми заведовали десятские, пятидесятник назывался вместе с тем и ямским старостой. Десятские и старосты избирались из своей среды самими ямщиками. Здесь можно согласиться с выводом А.А. Зимина о том, что пятидесятские и десятские – «все эти волостные администраторы генетически восходили к представителям старинной сотенной общинной организации, сложившейся на заре классового общества»⁵. Видимо, великокняжеская власть использовала такие институты общинной организации при создании ямской службы в XV в. Во главе слободы ставился ямской приказчик, который обычно получал под свои дворы участки по двойной норме.

Русское правительство придавало огромное значение ямской гоньбе. Поэтому еще до присоединения Сибири Иван IV указом 1556 г. освободил ямщиков от всех земских повинностей: «В городу каменя и извести и лесу возить и городу и острогу делать и мостов мостить, и с посадскими и с уездными людьми ни в какие подати тянуть и никакого изделия делать ямщикам не велено, а велено им гонять ямские гоньба». Это положение было подтверждено указами в 1619 г. и затем в 1631 г.⁶

Ямские деньги были одним из налогов, которым облагалось население России. Они собирались на содержание скорой гоньбы, для провоза послов, гонцов, должностных и ратных людей. Начиная с 60-х гг. XVII в., часть этого налога расходовалась на устройство почтовых станций и оплату труда почтарей.

До середины XVI в. сбором ямского налога занимались сотрудники Ямского приказа. Затем система несколько изменилась – в некоторых областях обложение собирали также и воеводы. С начала

30-х гг. XVII в. и до дня отмены ямских денег в 1718 г. взимание налога повсеместно производили воеводы под надзором ямских сборщиков. Ямские сборщики сами ничего не собирали, а следили за правильностью взимания денег, принимали от воевод собранный налог и доставляли его в Москву. Всю ответственность несли воеводы. В указе 1688 г. отмечалось: «Которые воеводы в городах денежных доходов на указные сроки не соберут и к Москве сполна не пришлют, то ямские деньги велено править на них, воеводах»⁷.

В 1660 г. правительство решило отменить ямские деньги. За счет увеличения других налогов на скорую гоньбу выделили из казны 40 тыс. руб. – сумму по тем временам огромную. Но из этого ничего не получилось. В следующем году вновь был введен ямской сбор⁸.

На протяжении многих лет основанием для податного обложения в России служило так называемое сошное письмо – расписание земель и дворов на сохи. Соха – податная единица, заключавшая в себе известное число тяглых посадских дворов или определенную площадь крестьянской пашни. Состав сохи не был постоянным и зависел от доходности земли или от богатства хозяина посадского двора (от 600 до 1800 дес., или 800 четвертей доброй земли, 1200 средней, 1800 худой. Четь (1,5 десятины). 10 четей в поле равно 15 дес. – В.И. Даль). Однако выть, узаконенная тобольским воеводой Д.Я. Сулешевым, не была единообразна и различалась по уездам: в Тобольском, Верхотурском и Пелымском в нее входило 25 четей в поле (т.е. всего 37,5 дес. в трех полях), в Туринском и Тюменском – 20 четей (или 30 дес. в трех полях)⁹. В 1679 – 1680 гг. была проведена реформа, по которой окладной единицей стал двор. Вслед за этим был выпущен указ: «Московским и городovým ямщикам на наше великого государя годовое жалованье собирать в ямской приход с городов, с уездов ямские и полонянничные деньги по переписным книгам 186 (1679) и 187 (1680) годов... с крестьянских и с бобыльских и с задворных и с деловых людей по десяти денег с двора»¹⁰.

В росписи Ямского приказа за 1680 г. показано 29 815 руб. прихода ямских денег, а жалованье ямщикам в этом году составило 35 тыс. руб., т.е. денег не хватало. Платя ямские деньги, население, однако, не освобождалось от подводной повинности. При каждой большой высылке выставлялись дополнительные подводы, которые бра-

лись у населения сверх ямских. Особенно увеличивались разъезды в военное время¹¹.

Нас заинтересовал вопрос о времени упразднения Ямского приказа и возникновения Ямской канцелярии. Дело в том, что Н.П. Ерошкин сообщает о первом упоминании о Ямском приказе с 1574 г., а о Ямской канцелярии как-то неопределенно¹². Поэтому были проведены изыскания, которые дали явный результат. В фонде портфелей Г.Ф. Миллера было обнаружено дело «Об учреждении и уничтожении Ямского приказа, Ямской канцелярии и о немецкой почте». Мы считаем, что Г.Ф. Миллер не смог точно определить время возникновения Ямского приказа, что более успешно сделал И.Я. Гурлянд в 1900 г. В отношении Ямской канцелярии в деле имеются более точные данные. По сведениям Г.Ф. Миллера, по указу 8 июля 1723 г. Ямской приказ был переименован в Ямскую канцелярию. Особой разницы между ними не было, однако Г.Ф. Миллер считал, что Ямской приказ имел больше полномочий. Его, например, заинтересовал сюжет о сборе денег в Ямском приказе. В 1680 г. государь Федор Алексеевич указал на жалованье разным людям с гостей и с сотен, с суконной и черной сотен и дворцовых слобод, «а в городех с гостей и суконные сотни и с посадских людей, и со всяких торгов и промыслов взять десятую денгу, а собирать те денги в Ямском приказе»¹³. Это свидетельствует о вышеназванном ямском сборе с податных сословий на содержание ямской гоньбы. Ямскому приказу были подсудны все ямы, в том числе и сибирские.

§ 2. Сибирские ямы в XVII – первой четверти XVIII вв.

История сибирских ямов представляет особый интерес. Здесь применялись в основном формы устройства, известные в России, приспособленные к местным условиям, но были и новшества. И.Е. Фишер давал такое определение сибирским ямщикам XVIII в.: «Ямщики не составляют, как некоторый писатель в своей Географии думает, род диких в Сибири народов, но суть российские почтилионы, которые от яма до яму определены, дабы отвозить посылаемых для государевой службы и снабденных надлежащими подорожными людей. Но не должно думать, что сии почты учреждены по европейскому обыкновению, по которому оные в назначенные дни отходят и прихо-

дят. Оные тогда только отходят, естли едущий может показать от ямской канцелярии подписанную и запечатанную подорожную, в которой означается число лошадей. Можно бы их лучше сравнить с римскими *vehiculis publicis*, о чем в Дигестах, см. в Светонии жизнь Августа гл. 49. Тем лучше, еще с китайскими учреждениями, описанными обстоятельно от М. Паола, 11, 23. Рюбрюкс также об них в разных местах упоминает, но оба дают несколько испорченное имя, тот называет их *янли*, а сей *яни*: настоящее слово есть *ям*. Россияне приняли сии учреждения посредственно от китайцев, а непосредственно от татар»¹⁴.

Все данные свидетельствуют о том, что первые сибирские ямы были учреждены между 1598 – 1600 гг.¹⁵

Попытки вменить ямскую гоньбу в обязанность аборигенного населения успеха не дали. По указу царя Бориса Годунова лялинским вогулам (манси), проживавшим вдоль новой столбовой дороги, пригнали лошадей из Центральной России, снабдили их санями, телегами, дугами, сбруей и другой «гоньбой рухлядью». Местные жители с трудом содержали ямскую гоньбу. Все мужское население уральских стойбищ составляло только 30 чел., а за 1598 г. они пустили в гон 320 лошадей до Соликамска, Пелыма, Тюмени и Тавды. За исполнение ямской гоньбы жители просили убавить ясак. Особой грамотой 1599 г. предписывалось дань звериными шкурками брать в меньшем размере с тех, кто «ездит царскими грамотами», а от гоньбы не освобождать ни под каким видом. Лялинские вогулы не привыкли управляться с лошадьми, не могли отказаться от охотничьего промысла. Бывали случаи, когда ямщик-манси, возвращаясь порожняком в зимнее время, бросал в пути лошадь, а сам отправлялся на звериный промысел¹⁶. Поэтому к ямской гоньбе привлекали в основном русских и татар. В середине XVIII ст. в ямскую гоньбу тоже продолжали определять только русских крестьян, разночинцев и татар, а «ясашных остяков в подводную гоньбу... не употреблять» – гласил указ Сибирской губернской канцелярии в тюменскую воеводскую избу от 28 сентября 1749 г.¹⁷

Первый сибирский ям – Верхотурский. В 1599 г. в Верхотурье было 50 ямщиков, набранных в поморских городах. Они составляли население уезда и жили в основном в ямской подгородной слободе. В 1600 г.

ямщики в количестве 50 семей жили уже в Верхотурье и оттуда били царю челом, чтобы дал им льготы от их кредиторов на три года, а они бы в те льготные годы построили бы себе дворы и завели пашни. Царь на это челобитье пожаловал и велел верхотурскому воеводе «не давать в эти льготные годы на них суда и управы ни в каких долгах». За ямскую службу ямщики сначала получили на пай по 20 руб. денег и по 12 четвертей ржи и овса. Но едва только они завели свою пашню, как хлебное жалованье было совсем снято, а денежное уменьшено до 7 руб. Между тем тягость их службы по мере увеличения дорог от Верхотурья все более и более возрастала. В 1619 г. они жаловались: «Гоняют они всякие службы зимняя и летняя ежедневно на шесть дорог на Соликамск, на Чусовую, на Епанчин, на Пелым, на Лялю, на Тагил верст по 400 и 500 и от тех многих дальних служб лошаадьми опали и одолжали великими долгами, жен и детей позакладывали и многие их товарищи разбрелись». В 1620 г. верхотурских ямских охотников осталось только 39 чел., остальные сбежали неизвестно куда. Царь велел прибавить жалованья ямщикам и на место выбывших «прибирать» новых, но желающих все не находилось, а из старых тем временем бежали еще пятеро, так что к 1624 г. на ямской службе осталось только 34 чел.¹⁸

Верхотурские ямщики за ямскую службу, кроме денежного жалованья, получали земельный надел под самую слободой по чети в поле на человека, а за рекою Калачиком по две чети в поле. Но эти земли не отличались плодородием, и ямщики, бросив их, заняли в 1612 г. пашни по Тагилу, Мулгаю и в других местах и основали там 16 своих деревень. В них было в 1624 г. 34 двора, а людей с детьми и братией 65 чел. По «дозору» Тюхина, верхотурские ямщики в 1624 г. имели деревни: при р. Туре Максима Вылегжанина – один двор, при р. Салде – Фефилова – один двор, при Ахтае – Елтынцева и Пятибратова – два двора, при Тагиле – Яковлева, Кишкина, Ерзовка – четыре двора, Махнева – девять дворов, братьев Переваловых – три двора, Ощепковых – два двора, Чепуриных, Анисимкова – четыре, при р. Мулгае – Гаврилова, Фефиловых, Комарова – по одному двору, при р. Реже – Поткина – два двора. За ними было пахотной земли 478 четей, сенных покосов на 6300 копен. Между тем несколько ранее был издан указ, по которому каждый ямщик наделялся семью четьми в поле и

только с этой пашни не платил «пятинного снопа». Стало быть, за ямщиками оказалось пашни более положенного на 61 четь. С этой пашни они обязаны были платить «выдельной сноп»¹⁹. Таким образом, освоившись на новых землях, ямщики, кроме надельной земли, пахали еще и «лишнюю» пашню.

В начале 1600 г. Борис Годунов послал грамоту тюменскому голове Федору Янову об основании между Верхотурьем и Тюменью яма и государевой пашни, а для защиты ямщиков и пашенных крестьян велел построить острог, получивший название Туринского. В Туринский острог были посланы шесть ямских охотников из Казани, а остальные были набраны, видимо, в северорусских городах.

Острог был построен в 1600 г., в 1603 г. расширен, однако места не хватало и ямщики били челом государю, чтобы перенести их дворы на то место, где жил Епанча «с товарищи». Разрешение в грамоте царя Бориса Федоровича туринскому голове Федору Янову было дано, при этом инородцам пришлось переселиться на пять тогдашних верст в сторону²⁰. Так в 1601 г. возникла русская ямская слобода. Туринских ямщиков в 1601 г. было 50 семейств. В 1601 – 1602 гг. туринские ямщики принимали активное участие в поисках новой дороги от Туринского острога к Верхотурью, поскольку прежнюю летом надо было переплывать трижды и «бродить дважды, а в осень лошади плавают, и гоняти де тою дорогою немочно, лошади с воды и з грязи озябают»²¹. Царь Борис велел, чтобы местные татары указали ту дорогу ямщикам и стрельцам, а дьячку с ними «велел им тое прямые дороги посмотретьи и урочища написать на роспись, сколько по той дороге рек, и грязей, и сухих ровных мест и сколько от которово места до которово урочища верст»²². После осмотра новой дороги служилые люди из стрельцов, казаков, ямщиков и волостных татар должны были ее вычистить и наместить мосты²³.

В 1624 г. ямская слобода состояла из 43 дворов, «да восемь ямщиков имели дворы на своих пашнях, а всех ямщиков в 1624 г. было 57 человек»²⁴.

Туринские ямщики были устроены на тех же условиях, что и верхотурские, то есть наделены землей, за пользование которой в пределах установленного норматива они не платили никаких податей и не давали «выдельного снопа», как это должны были делать посадские

люди; кроме того, на каждый пай отпускалось из казны жалованья по 15 руб. в год, всего на 50 паев 750 руб.²⁵

Сначала ямщики должны были давать подводы только до Верхотурья и до Тюмени. По свидетельству самих ямщиков, они гоняли «водою» до Верхотурья 700 верст, а сухим путем 400 верст, вниз по Туре до Тюмени – 400 верст, а сухим путем 300 верст. Таким образом, у туринских ямщиков поначалу гоньбы было гораздо меньше, чем у верхотурских, но со времени основания слободы в Туринском уезде и им значительно прибавилось службы. Отсюда и начинаются жалобы туринских ямщиков то «на жестокою ямскую гоньбу», то на падеж лошадей или недостаточность жалованья и земельного надела. В Москве не всегда вовремя обращали внимание на подобные жалобы ямщиков, следствием чего было столь знакомое нам «бегство врозь». В 1631 г. туринский воевода писал царю Михаилу Федоровичу, что из Туринского острога ямские охотники от «жестокой ямской гоньбы и великой нужи разбрелись 25 вытей (паев. – *О.К.*), потому что им государева денежного жалованья и пашен за ними мало». Царь велел сыскать старых ямщиков, а если их не найдут, то набрать в ямщики из гулящих, захребетников, половников и посадских людей. В 1645 г. ямскую слободу населяли 49 ямщиков²⁶.

Казалось бы, сложности становления Туринского яма должны были породить особые льготы ямщикам. Но, кроме ямщиков, в Сибири имелись и другие податные сословия. И, например, для посадских обременительность служебной части феодальной ренты была такова, что они подчас находили куда более выгодным для себя переход в общину ямщиков.

С 1630-х по 1650-е гг. посадская община г. Туринска настойчиво добивалась перечисления в посад нескольких семей зажиточных горожан, доказывая, что главы этих семей, их предки или какие-то члены ранее несли посадское тягло, состояли в общине²⁷.

«Во время этих сражений, – как пишут В.А. Александров и Н.Н. Покровский, – на первое место вышел вопрос о богатом, разветвленном ямщицком клане Коркиных, оставившем свое имя на географических картах Сибири. Родоначальник семьи Иван Григорьев сын Коркин ушел в Сибирь в 1618 г.; еще перед этим, в 1612 и 1615 гг., он отделил двух своих старших сыновей, Ивана и Петра, и с собой их не взял». В Сибири

Коркин записался в посадский оклад, как уверяла впоследствии посадская община, с детьми, но Коркины это отрицали. В книгах воеводской канцелярии посадские нашли подтверждение своей версии, однако имена записанных в посад детей в этой документации указаны не были. У И.Г. Коркина было восемь сыновей. Иван и Петр, пришедшие в Сибирь через несколько лет после отца, тут же стали членами ямщицкой общины. В 1620 – 1630 гг. они постепенно перетянули в ту же общину еще троих братьев (бывших, по версии Коркиных, до этого захребетниками, а не посадскими, как уверяла община) – Елисея, Иова, Василия, а в 1642 г. – Павла и Парфения. Последний брат, Фаддей, остался при отце и унаследовал его посадское тягло²⁸.

Ямщики Коркины, наряду со своими прямыми обязанностями, занялись во все расширяющихся масштабах сельскохозяйственным освоением туринских земель, «пашни распахали и дворишка поставили». В 1639 г., получив «по государеву цареву и великого князя Михаила Федоровича всеа Руси указу и по рассмотрению воеводы Никиты Кафтырева» обширное Офонинское займище, Елисей и Иов завели там большую пашню, стали использовать покосы, угодья. Они считали для себя выгодным платить за это займище (сверх обычной ямской службы и повинностей) ежегодный оброк в 40 четвертей хлеба и в 1645 г. стремились получить новую государеву грамоту, чтобы закрепить за собой эти земли на тех же условиях. Они просили оградить их от возможной переобработки, вмешательства окрестных жителей, просили указать в грамоте, чтобы эти последние «сена не косили, и в озеро колцы для рыбные ловли и по дубровам и по борovým веретейам столпцы и иные ловушки на птиц и на зайцы не ставили, и грузди и ягоды не выбирали»²⁹. Исходя из норм крестьянского трудового права и пытаясь как-то укрепить простое оброчное держание, Елисей говорил о вложенном им в эту землю немало труде. «А в Сибири, государь, – писал он на имя царя, – даром пашня не распахиваетца, силу и крошки свои в роспашь и в деревенские заводи кладем» и определял цель выдачи такой грамоты: «чтоб мне тем местом впредь было владеть прочно». Но просьба эта совпала с очередной попыткой туринского посада вернуть всех Коркиных в свою общину, и царский ответ на коркинское стремление стать полновластными владельцами займища вышеназванным авторам не удалось пока обнаружить³⁰.

Попытки заполучить богатых ямщиков и землевладельцев посадская община делала неоднократно. 30 июня 1639 г. посадские, взяв справку из документов воеводской съезжей избы, обратились к царю. Воевода Н.В. Кафтырев явно поддерживал это челобитье. В документе, поданном двумя таможенными целовальниками от имени 33 членов посадской общины, говорилось о тяжести возлагавшихся на посад служб, оброков и повинностей, а затем сообщалось: «А сыскан по писцовым книгам в съезжей посадский человек Иван Коркин, а написан был в посад с детьми, а платил годовой денежный оброк и давал с своей пахоты выдельной хлеб немалой», но его дети были затем «от потуги ис посацких» людей выпущены и поставлены в ямские охотники, сделавшись весьма зажиточными³¹.

Не дожидаясь царского решения, воевода Н.В. Кафтырев в 1640/41 г. зачислил всех детей ямщика Ивана Коркина в посадскую общину, но по их жалобе, поддержанной ямской общиной, в городе был объявлен повальный обыск по вопросу о том, состояли ли дети Ивана ранее в посадской общине. В обыске, наряду с другими общинами Туринска, участвовала даже община пашенных крестьян – во главе со старостой и житницкими целовальниками. По результатам обыска победило мнение ямской общины, и перевод пяти ее членов в посад был аннулирован. Но посадская община, поддержанная воеводской властью, продолжала борьбу, и на новом ее этапе решением Сибирского приказа от 27 мая 1645 г. двух братьев Коркиных, Парфения и Павла, которые сравнительно недавно были в ямщиках, перечислили в посад, назначив им, однако, годовой оброк отдельно от посадской общины³².

Государству был весьма выгоден установившийся тип отношений с этой семьей: она не только несла ямскую службу, но и платила со своих значительных земельных угодий большой хлебный оброк. Лишь семья Ивана Иванова сына Коркина заплатила государству с 1622/23 по 1631/32 г. 494 четверти выдельного хлеба. Вместе с тем приказ с учетом требований посадской общины и норм Соборного Уложения запретил «выпускать» кого-либо впредь из посада в ямщики и служилые люди³³. Хотя еще в 1621 г. по указу, подготовленному Д.М. Пожарским, ямских охотников, «которые сошли в 1613 г., и их охотничьих детей велено сыскивать. А тем, кто задержал у себя беглых охот-

ников, – пени по 10 руб. за человека на государя, т.е. штраф, а беглых охотников и тех, кто их у себя держал, бить кнутом»³⁴.

Авторы вышеназванного исследования о воеводской власти в Сибири делают вывод о том, что все звенья механизма взаимоотношений Сибирского приказа, воеводской власти, земских организаций и нескольких семей богатых землепашцев-ямщиков при решении непростого вопроса о сословной принадлежности этих последних взаимодействуют друг с другом и в то же время отстаивают собственные интересы³⁵. Но в случае совершения ямщиками неправомерных действий власть строго их наказывала. Например, в 1626 г. трех беглых туринских ямских охотников, Олешку Федотова Белкина, Поспелка Иванова Чючеремца и Ивашка Иванова Буланца, с другими опальными беглыми, а также с крестьянами – убийцами Ницинской слободы приказчика тюменского сына боярского Степана Молчанова, дав каждому по 10 руб. денег на подмогу, отправили пашню пахать в Кузнецком остроге, переведя таким образом ямщиков в пашенные крестьяне³⁶. (Надо иметь в виду, что земли Кузнецкого острога подвергались в указанное время частым набегам кочевников, поэтому быть там в пашенных крестьянах означало ежедневно подвергаться опасности гибели или увода в полон.)

Третий после Верхотурского и Туринского сибирский ям, Тюменский, по мнению П.Н. Буцинского, был устроен в 1601 г. из 50 паев. Ямщики, присланные из Руси, сначала поселились в самом остроге, но так как им пашни были отведены между речками Тюменкой и Барымской, то они в 1604 г. просили у царя позволения выселиться из острога за Тюменку, чтобы жить около своих пашен. Разрешение было дано, и в 1605 г. за Тюменкой появилась ямская слобода. Она была тесно связана с городом: многие ямщики жили в самом городе по подворьям, а около 25 дворов тюменских посадских людей находилось в ямской слободе. Ямские охотники первого набора к 1622 г. так обнищали от конского падежа, что, жаловались они царю Михаилу Федоровичу, не в состоянии были отправлять ямскую службу, и, по государеву указу, велено было «им быть в пашенных крестьянах и платить в казну выдельный пятый сноп с своих пашен»³⁷.

Инициатором перевода ямщиков в пашенные крестьяне и переложения ямской повинности на местных татар был воевода Ю.Я. Суле-

шев³⁸. В дозорной книге Тюменского уезда 1623 г. в «Письме к дозору» письменного головы Григория Зловидова и подьячего Петра Сапданакова о ямских охотниках замечено, что, «по приговору» тобольских воевод боярина князя Ю.Я. Сулешева и О.К. Плещеева и дьяков Г. Мартемьянова и И. Леонтьева, «тюменским ямским охотникам быть на Тюмени в пашенных крестьянах». Быть может, Ю. Сулешев сделал это в виде опыта, избрав Тюмень потому, что тюменские татары жили на самой дороге, быть может, Тюмень – не единственный пункт, где была применена та же система. Например, в Тарском городе в 1619 г. гоньбу гоняли юртовые татары, получая по 2-3 рубля подмоги. Итак, с 1624 г. ямская гоньба в Тюмени была возложена на захребетных татар и детей служилых татар, которым стали выдавать жалованье ямских охотников; но уже в следующем году татарский голова Неудача Молчанов говорил в тюменской съезжей избе, что «тюменские служилые и захребетные татаровя от ямской гоньбы скорбят», а вскоре сами служилые татары подали челобитную, прося отставить их братьев и племянников от ямской гоньбы и переложить ее на ясачных татар Ленской волости; тобольский воевода кн. Сулешев удовлетворил просьбу тюменских служилых татар и «поддал» в ямскую гоньбу Ленскую волость, сложив с той волости ясачный хлеб. По сообщению приказчика Нижней Ницынской слободы Бориса Толбузина, от тяжести ямской гоньбы татары Обуховых юрт в Ленской волости хотели в том же 1625 г. отъехать в степь и просили освободить их от ямской гоньбы; государева грамота 13 октября 1625 г. предписывала тобольским воеводам вызвать в Тобольск трех-четырех захребетных «гонимых татар» Ленской волости и уговаривать их, чтоб «они ямскую гоньбу гоняли по тому, как устроил у них тое гоньбу боярин... Сулешев»³⁹.

Однако опыт Ю.Я. Сулешева не удался: татары «гоняли» лишь до 1629 г., да и то постоянно жаловались на разорение. В 1630 г. Тюменский ям был восстановлен⁴⁰. Ю.Я. Сулешев также запретил наряжать в бродовщики пашенных крестьян, считая, что это тяжелое и убыточное дело должны исполнять сами ямщики⁴¹.

Современные исследователи Н.Н. Покровский и В.А. Александров считают реформы Ю.Я. Сулешева в Сибири довольно конструктивными⁴². В то же время государственная власть после воеводства

Сулешева должна была вернуться к прежней отработанной практике организации ямской гоньбы.

Новоприбранных ямщиков велено было поселить там же, где прежде была ямская слобода на Туре – вверх от города, в устье Тюмени, купив для них дворы тамошних жильцов. А так как в этой слободке в 1629 г. оказалось только 28 дворов, то остальным ямщикам позволено было жить в остроге, на посаде и по деревням на своих пашнях.

Согласно «Строельной книге Тюменского яма» 1630 г., выполняя царский указ, тюменский воевода Прокопий Хрисанфович Измайлов поручил тюменскому сыну боярскому Семену Проскочину и служилому человеку Илейке Ярославцеву прибирать на Тюмени в новые ямские охотники, вместо тюменских и ленских и захребетных гоньбных татар из тюменских посадских и оброчных непашенных людей и из старых отставленных ямщиков, которые от конского падежа обнищали и к 1630 г. «на себя из государева выдельного снопа не сеяли». Экономическое положение бывших ямщиков было таково, что большинство из них не платили со своей пашни налогов, «а иные пашни на себя и до выделу не пахивали». Было указано также подбирать в ямщики «из половников и из захребетников и из пришлых гулящих людей». 17 декабря 1630 г. по указу царя и грамоте за приписью дьяка Ивана Болотникова и по отписке из Тобольска воеводы князя Алексея Никитича Трубецкого велено было воеводе П.Х. Измайлову устроить в Тюмени ям «русскими людьми» взамен прежнего Тюменского яма, в котором вместо «татарской гоньбы» было бы 50 чел. «А ямской гоньбы 50 подвод, на человека по паю. А государева жалованья велено было давать новым ямским охотникам на пай по 10 руб. на человека. Да им же пахать на себя пашню без государева десятинного снопа на пай по 10 четей в поле, а в дву потому ж (то есть 30 четей в трех полях пашни. – *О.К.*). Сенных покосов на пай по 100 копен».

Новые ямские охотники – «староста Ерофейко Бытиков с товарищи», которые были прибраны в ям в числе 50, в том же 1630 г. били челом государю, что им не справиться с ямской гоньбой, потому что «они люди бедные, бессемейные, а государь пожаловал бы, велел бы к ним в помощь прибрать еще 50 человек», чтобы в каждом пае было по два человека, не увеличивая, однако, денежного жалованья.

Прежде чем приступить к верстанию новых ямщиков, устроители яма изучили состояние уже определенных в ям охотников, их имущественное и семейное состояние, а также размеры положенной на них гоньбы. В слободе оказалось 18 дворов старых отставленных ямских охотников, 3 двора тюменских пеших казаков, двор посадского человека, да двор вдовый, всего 22 двора, оприч въезжего двора, да 6 мест дворовых порозших (заброшенных. – *О.К.*). Всего в Тюмени в ямской слободе всех жилых и заброшенных дворовых мест было 28, кроме двора, купленного на «приезд». Те дворы ямские устроители купили, а на заброшенных местах начали селить новых ямских охотников. Другие ямщики жили в Тюмени «в остроге, на посаде и по слободам и по деревням в старых своих дворах для пашен, потому что им под пашни земли и на сенные покосы отведено не в одном месте – где кто и на какое место для угодий государю били челом, а иные для нынешней пашенной поры вскоре в ямской слободе поселиться не успели»⁴³.

«Строельная книга» 1630 г. указывает не только происхождение ямщиков, их социальный статус, имена, но и места расположения сельскохозяйственных угодий. Практически все вновь поверстанные ямщики получали уже бывшую в пользовании пашню, что свидетельствовало о ее невысокой плодородности и урожайности.

Всего в Тюмени в ямской слободе, посаде и Тюменском узде по деревням новых ямских охотников было устроено 88 дворов. Из тюменских посадских и из оброчных пашенных людей было набрано 43 чел. Из посадских «же оброчных людей, которые сверх денежного оброка хлеб на себя и государева выдельного снопа неповелику припахивали, а к 1630 г. ржи за бедностью не посеяли, потому что от конского падежа обнищали и впредь с них по бедности выделу не чаять, всего 6 человек. Да из старых отставленных ямских охотников, которые от конского падежа обнищали и от пашни отбыли, а иные пашни на себя за бедностью и до выдела не пахивали – 9 человек. Да из захребетчиков, которые жили в Тюмени от отцов своих и от братьи в отделе, а пашни на себя из государева выдельного снопа за бедностью не пахали, иных государевых никаких податей на них не было. Вместе с теми, которые писались в ямские охотники из тюменских отставленных служилых людей, из архиепископских отставленных оброчных крестьян их было 22 человека. Из гулящих прихожих лю-

дей, которые пришли на Тюмень на житье с женами и с детьми, и с теми, которые на Тюмень пришедши поженились, было 10 человек. Всего новых ямских охотников, которые жили в своих дворах, было 92 человека»⁴⁴.

Тех, кто жили по чужим дворам в соседях, «потому что для нынешней пашенной поры дворов своих вскоре устроить не успели, было: из посадских оброчных непашенных людей 3 человека и из гулящих людей 5 человек». Таким образом, в новые ямские охотники в Тюменский ям было прибрано 100 охотников, а с братьями, детьми и племянниками и приписанными захребетниками с детьми – 171 чел. Ямской гоньбы на тех ямских охотниках было 50 полных паев. Годового денежного жалованья за ямскую гоньбу им было дано 500 руб., по 10 руб. на пай. Пашни им были отведены около города и по деревням из поросших и выморочных земель, по которым ямские охотники били челом. А у тех, кто записался в ямские охотники, имея свою пашню, она за ними же и осталась. Всего им было отведено земли «на все 50 паев на 500 четвертей пашни в поле, а в дву потому же, по 10 четей на пай. Сенных покосов по концам тех же отводных пашен и около пашен и по дубравам 5000 копен, по 100 копен на пай»⁴⁵.

Гонять ямскую гоньбу новые тюменские ямские охотники начали с 25 марта 1630 г., с Благовещенья. Государево жалованье за ямскую гоньбу им было дано в тот же день на год вперед в полном окладе. В тот же день были взяты с них поручные записи, в которых говорилось: «Согласно государеву цареву и великого князя Михаила Федоровича всея Руси указу и по отписке из Тобольска государева воеводы и князя А.Н. Трубецкого и по наказу и по памяти на Тюмень воеводы П.Х. Измайлова, велено им на Тюмени вместо тюменских гоньбных захребетчиков и ленских татар гонять ямская гоньбу 50 паями. А государева годового денежного жалованья на ямскую гоньбу указано им давать из государевой казны на пай по 10 руб. в год. Да им же, ямским охотникам, по государеву указу пахать на себя государево жалованье белую пашню без выдельного снопа против государева указа. И им, всем ямским охотникам, будучи на Тюмени в ямских охотниках, ямскую гоньбу гонять от Тюмени по дороге до Тобольска и до Туринского острога или где по государеву указу и по подорожным подводы будут надобны. А держати им на Тюмени гоньбу на пай по

три мерина добрых, в зиме с санями, а в лете с седлы и с телегами и с хомуты и со всякою гонебною снастью. А для водяного пути держать им всякие гребные суда – струги и лодки и веслы с бечевами и со всякою судовою снастью ежегодно беспереводно. Давать им под государеву казну и под государевых посланников и под скорых гонцов зимой подводы и проводников, а летом суда и кормщиков и гребцов по государеву указу тотчас без всякого мотчания. Государеву казну и посланников и скорых гонцов на яму не держати. И везучи дорогою государеву казну беречи накрепко, и не покрасти и иные никакие хитрости на нею нигде никоторыми дела не чинити. И государевых посланников и скорых гонцов не красти ж и до смерти на дороги не метати, в том во всем государевым всяким делам порухи никоторыя не чинити. И самим им, ямским охотникам, будучи на Тюмени в ямской слободе в ямских охотниках жити тихо и смирно. А корчмы и блядни, и зерни, и душегубства по дворам у себя не держати. И самим им, ямским охотникам, зерню и карты не играти и корчемного питья не покупать и не красти и людей до смерти не побивати и татей и разбойников и всяких лихих людей приходу к себе не держати и татинную и разбойную рухлядь не промышляти и иными никакими воровствами не воровати и с воры не водиться, из Тюмени из ямской слободы никуда не избежати... А если кто совершит вышеописанное без государева указа, то на них, на ямских охотниках, и на их детей и на братьей и на племянников, которые в поручных записях имена писаны, пеня государя и ямская гоньба. А пеня, что государь укажет, и их, поручников, головы в его головы место. А который их, поручников, будет в лицах, на том пеня и поруха и ямская гоньба». То есть устанавливалась круговая порука всех ямских охотников и их соседей в случае совершения противоправных действий и бегства с яма тех, за кого они ручались⁴⁶.

Однако состав ямщиков оказался неустойчив. Это, видимо, было связано со слабостью их хозяйств, частыми разорениями вследствие неурожаев, падежей лошадей от разгонов и эпизоотий. Видно, что в ямщики была прибрана наиболее бедная часть жителей, находившихся в Тюмени.

Демьяновский (в Тобольском уезде) и Самаровский (в Сургутском уезде) ямы устраивались в 1630-е гг. Ямщиков на каждый из этих

ямов приказано было по 50 человек «прибрать ... в поморских городех дворяном на Вологде, на Тотье, на Устюге Великом, Еренском городке Федору Скрябину, а на другой ям – в Сольвычегодской, в Кайгородке, в Перми Великой, в Чердыни, в Соликамской – Ивану Погожему». Набирать приказано было из вольных охочих людей, из захребетников, с женами и детьми, людей семейных и добропорядочных, не из тягла и не из крепостных людей. Для подъема было приказано дать по 5 руб. подмоги на человека. Платить было приказано из четвертных доходов из «тутошних», т.е. с того места, где кто прибран будет. Кроме того, каждый охотник на себя и семью получал подводы: у кого в семье семь – восемь человек, тому 4 подводы, у кого пять – шесть человек – три подводы, кто сам третьей – две подводы.

Итак, первые сибирские ямы, как и учреждаемые впоследствии обыкновенно пополнялись охотниками из русских городов, а возобнов-

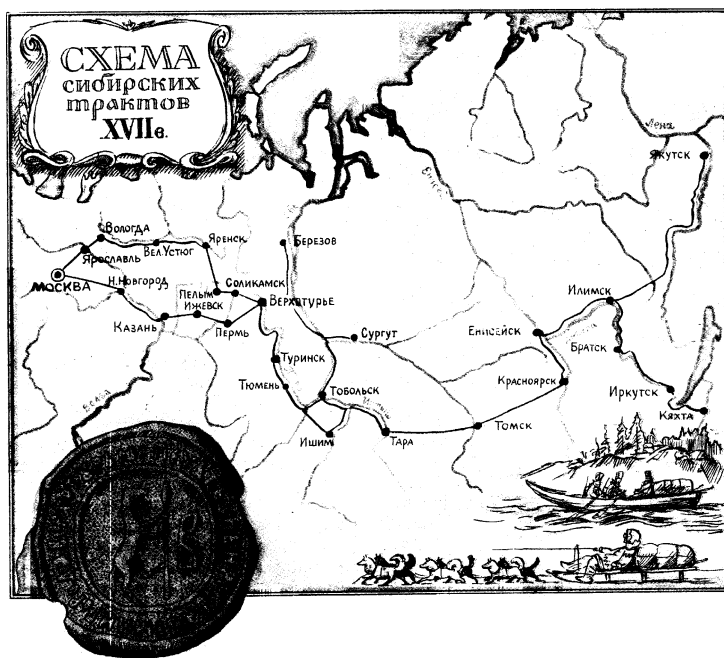


Схема сибирских трактов XVII в. (Вигилев А.Н. История отечественной почты. 2-е изд. М., 1990. С.173)

лялись в случае убыли уже местными жителями. Но непременно охотники прибирались стройщиками, шли на ямы своей волей, а не выставлялись населением. Имеются указания, что иногда сами ямские охотники заботились о пополнении яма охотниками, для чего били челом, чтобы было позволено переходить в ямщики стрельцам, казакам и торговым людям, которые пожелают служить ямскую службу. Таким образом, свободный прибор в ямщики, являвшийся исключением для московских городов, в Сибири был обычной практикой⁴⁷. Тобольский ям возник в начале XVII в. – в то же время, что и Тюменский.

§ 3. Ямщики как сословие

3.1. Численность

Важным является вопрос о численности ямщиков в исследуемый период. Количество охотников на сибирских ямах увеличивалось год от года. В точности неизвестно, сколько ямщиков работало в самом начале XVII в. – сохранившиеся сведения отрывочны и противоречивы. Только с 1615 г. Ямской приказ начинает более или менее верно учитывать жителей сибирских ямов. В Тобольске – самом крупном центре ямской гоньбы в Сибири, например, в 1620 г. на четырех дорогах (Ишимской, Тюменской, Сургутской и Тарской) стояли ямские слободы, в которых проживало 250 ямщиков с семьями⁴⁸. И.Я. Гурлянд определял число сибирских ямщиков в первой четверти XVII в. в две тысячи чел.⁴⁹ К 1622 г. П.А. Словцов оценивал число сибирских «ямщиков, казною переведенных, и к ним присоединившихся из-за Урала бобылей в 1000 душ». Он же считал, что к началу 1662 г. «ямщиков, вновь казною присланных с поколением от прежних и с вновь присоединившимися», было 3 тыс. душ. К июлю 1709 г. – с 1662 г., считал он (за 47,5 лет), родился в этих семьях 1781 чел., всего населения мужского пола было 4781, женского – 2390, на один двор по 6 чел., а ямских дворов было 1195. В 1709 г. в Сибири, по П.А. Словцову, проживало ямщиков предположительно 7171 душа. Более уточненные данные о ямщиках автор приводит за 1732 г., когда в Сибири ямщиков мужского пола было 6723 души⁵⁰.

К 1700 г. в г. Тюмени жило без учета детей, братии и захребетников 56 ямщиков. Некоторые из них пришли в Тюмень несколько лет

тому назад и поступили в ямщики. Например, Якушка Веревкин, воженин, кокшенской чети, тяглою отца сын, жил за великим государем, в Сибирь пришел 18 лет тому назад, а на Тюмени в ямщиках был с 1687 г. Гоньбы гонял, как и все ямщики, полчети выти. Микитка Сидоров попал в ямщики как сын тюменского конного казака. Ивашка Коломинов был из Соли Вычегодской. Ивашко Мохарев был из-за Москвы, из города Михайлова. Отец ямщика Карпушки Шешукова был в Туринской слободе в крестьянах, платил хлебный оброк, сдал тягло, выехал и жил в Тюмени, а сын его Карпушка в ямщики попал по своему челобитью с 1692 г. Петрушка Полуектов был попов сын, из русских городов, Андрюшка Калинин – из Соли Вычегодской, Вахромейко Мартынов – из русских городов, Якушко Паутов – из Устюга Великого. Таким образом, ямщики тюменского яма постоянно менялись, выбывали из ямской службы по старости, в связи с обнищанием. Новые прибирались на места выбывших из разных людей, в том числе прибывших из Европейской России⁵¹. Например, в числе отставных, выбывших из ямщиков в 1700 г., были как коренные жители Тюмени, старые ямские охотники Ивашко Рыболов, Ларка Неверов, Андрюшка Шахов и др., так и служившие в ямщиках Сенка Емельянов сын Поротников родом из Дудкинской слободы Тюменского уезда, беломестного казака сын. Ивашко Тотмянин был крестьянским сыном с Тотмы. Всего в 1700 г. в бобылях бывших ямщиков было 18 человек⁵². Таким образом, в силу разных причин состав ямщиков часто менялся на протяжении всего XVII ст.

Посетивший Тюмень в 1741 г. Г.Ф. Миллер отметил, что «по ту сторону Тюмени находится так называемая Ямская слобода, состоящая из 247 дворов. Она, однако, заселена, как и другие части города, не только ямщиками, но и жителями разных сословий, а название получила от ямщиков лишь потому, что при первоначальном строительстве эта местность была особо представлена ямщикам»⁵³.

П.А. Словцов приводит такие сведения: по второй переписи за 1747 г. «ямщиков: верхотурских – 2169, туринских – 1507, тюменских – 1478, тобольских – 2282, самаровских – 487, демьянских – 1472, всех – 9305 душ»⁵⁴. К 1755 г., после очередной ревизии, в Сибири на ямах было «написано ямщиков в Тобольске – 2282, в Туринске – 1507, в Верхотурье – 2169, в Самаровском яму – 487, в Демьяновском яму –

1472, в Тюмени – 1418, в Таре – 133. Итого: 9468 душ⁵⁵. В связи с изменением и смещением направления Сибирского тракта в Барабинскую степь часть самаровских и демьяновских ямщиков, видимо, была переселена в Каинск и Томск по указу Сената от 12 января 1761 г., согласно п. 8: «Сибирской губернии в левой стороне большой нынешней кратчайшей проезжей дороги в Демьяновском и Самаровском ямах имеется по ревизии мужеска пола ямщиков 1959 душ, и по оной дороге через Барабинскую степь более 600 верст места пустые, и от Тары к Томску подводы отправляют уездные крестьяне и разночинцы с великою тягостью; того ради для малочисленных проездов до городов Березова, Нарыма и Сургута, оставив в тех ямах ямщиков 400 душ, а прочих, и к ним в прибавок из слобод Тобольского ведомства жителей сколько потребно для отправления подвод, перевезть и поселить на Барабинской степи... чтоб тем от подвод освободить томских и кузнецких крестьян, кои надобны в заводских работах, а для новости переселения тех ямщиков и высылаемых из слобод с начала их гоньбы два года сряду платить прогонов по копейке на версту и на каждую лошадь, как летом, так и зимой»⁵⁶. Таким образом, данные начала, середины и второй половины XVIII и начала XIX вв. позволяют определить число ямщиков достаточно полно. Наиболее удачно это сделано нами по Тюменскому уезду.

В 1741 г. в Тюмени и в уезде ямщиков было 404 двора⁵⁷. В 1787 г. всего ямщиков по Тюменской округе насчитывалось 2432 чел. Они внесли на 1787 г. за содержание вместо них ямской гоньбы по Томской и Каинской округам 2514 руб.⁵⁸ В 1799 г. в волостях, лежащих по тракту в Тюменском уезде (городовая ямская, крестьянские Троицкая, Каменская, Липчинская, Усть-Ницинская, Тугулымская, Гилевская, Успенская, Переваловская, Еровская, Созоновская, Покровская, Липовская и Антошинская), проживал 1831 ямщик. В стороне от тракта в волостях Фоминской, Еланской, Богандинской и Антроповской жил 341 ямщик. Всего в Тюменской округе насчитывалось 2685 ямщиков⁵⁹.

По данным четвертой ревизии (1790 г.) в Тюменском уезде можно узнать численность всего населения и ямщиков, проживавших в конкретных волостях и населенных пунктах. Рапорты волостных судов и ведомости о количестве душ указывают также и количество домов

по некоторым волостям. Так, в Переваловской волости из 821 рев. души ямщиков было 262. Наибольшее число ямщиков концентрировалось в городской Тюменской ямской волости. Они имели в г. Тюмени 145 домов с 540 жителями-ямщиками, в д. Ворониной в 9 домах проживало 35 ямщиков, в д. Шукиной в 2 домах – 6 ямщиков. В Каменской волости из 972 жителей ямщиков было 234. В Богандинской – из 738 душ 91 – ямщики. В Троицкой волости из 977 жителей было 212 ямщиков. В Червишевской волости всего насчитывалось 962 ревизские души, в том числе 80 ямщиков. В Тугулымской из 1343 ревизских душ их было 320. В городской крестьянской волости г. Тюмени 709 душ жило в городе, а в деревнях – 425, но среди них не было ни одного ямщика. В Кармацкой волости было 224 крестьянина и 139 ямщиков. В Липчинской – из 1009 душ – 116 ямщиков. В Покровской, Фоминской, Усть-Ницинской, Антроповской волостях ямщиков не числилось. В Гилевской волости из 1042 «ревизских» ямщиков было 65. В Антипинской – всего 6 ямщиков из 904 душ. В Созоновской волости ревизия зафиксировала 795 рев. душ, в том числе 99 ямщиков. В Тавдинской из 826 рев. душ было 35 ямщиков. В Успенской волости – 256 ямщиков из 741 жителя, в Яровской – 67 из 649. Таким образом, ямщиков по четвертой ревизии в Тюменском уезде насчитывалось 2563 из всего ревизского населения в 17 352 душ, т.е. 14,8 %⁶⁰. В том же 1790 г. в Томском уезде ямщиков обоего пола числилось 48 душ, в Каинском уезде – 7 душ, в Ачинском – 40. Они вместе с крестьянами нанимались подвозить купеческие товары и другие клади в Иркутск, Тобольск, до Тары, Томска, Колывани, на Ирбитскую ярмарку⁶¹.

В 1818 г. в 17 тюменских волостях проживало 3085 ямщиков. Они содержали наймом почтовые станции не только в Тюменском уезде, но и в других местах. В свою очередь, в Тюменском уезде некоторые почтовые станции обслуживались наймом от Тобольского и Туринского ямских обществ. Такой порядок содержания почтовых станций ямщиками трех уездов соответствовал расписанию, «на сей предмет учиненному в 1807 г. Тобольским губернским правлением»⁶².

Состоящее в г. Тюмени ямское волостное правление насчитывало 517 ямщиков, живших в городе и (небольшой частью) вблизи от него. В этой городской ямской волости, как и в уездных крестьянских, име-

лись волостной голова, староста и писарь. Управление в волости было точно такое же, как и в крестьянских волостях. Остальные 2568 ямщиков, жившие в уездных волостях, имели общие с крестьянами волостные правления, волостных начальников и писарей. Со всех 3058 ямщиков взыскивался ежегодный сбор на содержание в 29 местах почтовых станций с 194 лошадьми. Величина сбора составляла от 30 до 40 тыс. руб. Сбор этот производился волостными правлениями, а из отдаленных мест деньги поступали почтой. В ближайших волостных правлениях деньги подрядчикам выдавались лично. На эти станции собиралось со всех ямщиков от 9 до 13 руб. с души⁶³.

В Тюменской округе таких деревень, где отдельно жили ямщики, было всего четыре, и их обитатели пользовались землями особо от крестьян, а общих селений, где ямщики и крестьяне жили вместе, было 55, и землями здесь владели сообща. Рекрутские повинности ямщики несли наравне с крестьянами⁶⁴.

К 1820 г. ямских обществ, называемых ямами, было в Тобольской губернии девять: Тобольский, Тюменский, Туринский, Ялуторовский, Ишимский (или Аромашевский), Тарский, Уватский, Демьянский и Самаровский. В Томской губернии – два: Каинский и Томский. В первой, по седьмой ревизии, считалось 15 884 ямщиков, во второй – 772, в обеих губерниях – 16 656 душ. Из ямщиков Тобольской губернии жило в городах – 7%, в 149 селениях особо от крестьян – 55%, вместе с крестьянами – 38%. Из всех ямщиков 9229 душ жило в стороне от почтовых дорог. Это было связано с изменениями направлений трактовых дорог на протяжении XVIII – начала XIX вв. Из приведенных сведений следует, что к началу XIX в. только пятнадцатая часть ямщиков проживала в городах, а остальные вели хозяйство на земле в деревнях и селах⁶⁵.

3.2. Права и обязанности сибирских ямщиков

На первых порах, кроме подмоги на переезд, бесплатного проезда на место и иногда еще подмоги на первое обзаведение, новоприбранным ямским охотникам предоставлялись и иные льготы. Например, верхотурским ямщикам к 1600 г. дана была льгота на три года в платеже по кабальным и бескабальным долгам; по указу, верхотурский голова должен был до истечения льготных трех лет не давать суда и

управы на ямщиков по кабалам и бескабально и денег не править. По общему распорядку, с самих ямщиков и с ямских земель не взымались никакие сборы, так что посадские люди, бобыли, захребетники, платившие оброк, раз они записывались в ямщики и устраивались на ям, этим самым освобождались от всяких платежей. Около 1605 г. верхотурский воевода попытался привлечь к отбыванию различных натуральных повинностей даже не самих ямщиков, а лишь их «наймитов ярыжных» – наемных работников, которых ямщики держали для обработки пашни и отбывания вместо себя гоньбы, но ямщики пожаловались в Москву, и было приказано этих ярыжных «ни на какие изделя не собирать». В 1615 г. верхотурским ямщикам удалось добиться еще одной льготы: их освободили от уплаты сенных денег, если, отправляясь из Верхотурья со служилыми людьми, на обратном пути они шли «по вольному найму» с хлебными запасами или с товарами разных торговых людей. Сенные деньги должны были с этих пор взиматься с ямщиков только в том случае, когда и с Верхотурья они ездили «своей волей нарочно», т.е. по вольному найму⁶⁶.

В «московских» городах ямские слободы ограждались от воевод своими привилегиями, и с этим воеводской власти приходилось считаться. Сибирские ямские охотники первого набора были обеспечены такими же привилегиями. Верхотурские ямщики, например, еще в 1644 г. ссылались на уставную грамоту царя Федора Ивановича. В ней, в частности, определялось, что ямщики обязаны летним путем возить лишь до Семенова дня (1 сентября), а зимним – до Благовещенья, чем, следовательно, освобождались от обязанности отпускать подводы в распутицу (разскалье). Так как эти же числа были и сроками получения ямщиками жалованья, то, по мнению И.Я. Гурлянда, «можно думать, что в грамоте вообще определялось положение ямской слободы. Однако, когда ямщики ссылались на грамоту 1644 г., в Москве уже не имели сведений о существовании такой грамоты и решили, если даже грамота такая и была, скорых гонцов с государственными делами отпускать и осенью и весной без всякой задержки. Таким образом, в Сибири уставные грамоты слободам быстро утратили свое значение. С ними утратилось и представление об особом ямском праве, быть может, связь с традициями, вывезенными первыми слободскими охотниками из московских городов. Ямщик здесь ско-

рее, чем где-либо, должен был превратиться в обыкновенного крестьянина, занимавшегося кроме земледелия еще и ямской гоньбой, а это всецело передавало его в руки воеводского управления... Общие условия сибирской жизни были таковы, что едва ли могли способствовать сохранению за ямскими слободами какой-либо самостоятельности из-за особых полномочий воевод в Сибири и необходимости интенсивно заниматься землей и промыслами. Кроме того, расселение ямщиков не обособленно, а среди крестьянского и посадского населения не способствовало развитию слободской автономии».⁶⁷

По своему сословному положению ямщики и в XVIII в. были близки к крестьянам. Это подтверждает выписка из журнала Тюменской воеводской канцелярии от 14 января 1750 г. «О непринуждении ямщиков брить бороды, ибо нет в них разности от крестьян, кроме того, что они освобождены от собираемых с народа государственных податей, за что им (ямщикам. – *О.К.*) необходимо отправлять ямскую службу и почтовую гоньбу...»⁶⁸. Да и весь образ жизни ямщиков был аналогичен крестьянскому.

На основании общих учреждений они принадлежали к состоянию казенных поселян, почему и пользовались одинаковыми с крестьянами правами на пользование землями и прочими угодьями. Относительно крестьян они имели следующие преимущества: 1) по указу 1650 г., отправляли одну почтовую гоньбу и не платили государственные подати; 2) по указу 1672 г., жившие в городах освобождались от повинностей всякого личного отправления службы; 3) избавлялись от платежа денег на исправление больших государственных дорог, на усовершенствование судоходства; 4) не несли общей внутренней погубернской повинности на воинские надобности; 5) по указу от 13 января 1714 г., освобождались даже от поставки рекрутов, но данная выгода общими учреждениями о рекрутах 1766 г. была отменена. Ямщики пользовались землями наравне с крестьянами, занимаясь хлебопашеством, разного рода ремеслом, северными рыбными и звериными промыслами и собиранием кедровых орехов. Некоторые из тюменских ямщиков, получая от извоза купеческих кладей достаточные выгоды, не обрабатывали земель⁶⁹.

Ямщики всегда протестовали против привлечения их к исполнению посадских обязанностей. В мае 1717 г. ямской охотник Медведев обра-

шался с челобитной в тюменскую воеводскую канцелярию об освобождении их от излишнего дровяного «накладу» и теми дровами «разверстаться» с другими чинами подымно, чтобы от того лишнего «накладу» не прийти в полное разорение. В челобитной, как и всегда, ямщики жаловались на трудности в ямской гоньбе и наличие посторонних обязанностей⁷⁰. 19 ноября 1735 г. староста тюменской ямской городской волости доносил о необходимости снятия с тюменских ямщиков обязанностей по караулам по улицам г. Тюмени⁷¹. В 1739 г. с ямщиков брали деньги на провиант⁷², в 1740 г. собирали «подымные» деньги⁷³. Видимо, жалобы ямщиков на неправомерность всякого рода дополнительных повинностей доходили до властей, и они, в который уже раз, давали свои указы. Так, 15 октября 1750 г. в выписке из журнала тюменской воеводской канцелярии вышла промемория Верхотурского, Туринского и Тюменского ямов от ямских управительских дел тюменской воеводской канцелярии «О непривлечении тюменских посадских людей и ямщиков для починки и исправления около г. Тюмени... рогатой палисаду... оных ямщиков в наряд и городовую работу не употреблять»⁷⁴. А 19 ноября 1751 г. тюменская воеводская канцелярия указывала, чтобы «имеющимся в Тюмени откупщикам перевозные и за водопой и пролубных денег с тюменских ямщиков не брать»⁷⁵. Ямщики сами отказывались выполнять возложенные на них посадские обязанности. Так, в заседании от 29 сентября 1757 г. тюменская воеводская канцелярия констатировала: «ямщики в выборе в полицейские чины и в содержании караулов исполнение неотменное учинили...»⁷⁶.

Послаблением пользовались также и работники ямщиков. Около 1605 г. верхотурский воевода Л. Никитин пытался привлечь наемных работников к выполнению некоторых повинностей, в частности велел собирать с них деньги на содержание общественных бань. Ямщики пожаловались в Москву. Они писали, что наймитов держат для выполнения сельскохозяйственных работ и, если их оторвать для отбывания городских повинностей, полеводством пришлось бы заниматься самим ямщикам, отчего может случиться скорой гоньбе задержание. Москва согласилась с доводами ямщиков, и воеводе приказали «наймитов ни в какие изделия не собирать»⁷⁷.

Ямщики платили так называемый выдельный хлеб. Выдел происходил из «лишней» пашни, т.е. сверх данной вместо жалованья или окла-

да. Из каждого хлеба выделялся пятый сноп – с ямских охотников и пашенных крестьян, десятый сноп – со служилых людей и т.д. Выдельный хлеб собирался по выдельным книгам особыми выдельщиками при особо избираемых целовальниках. Хлеб ссыпался в государеву житницу тут же на месте. Выдел этот в 1623 г. определил тобольский воевода Ю.Я. Сулешев, который заставил ямщиков выделять хлеб на государя. Выдельный хлеб расходовался на месте. Житницы выдельного хлеба иногда имели значение хлебозапасных магазинов. Из этих житниц выдавались, в частности, ссуды на обсеменение, в том числе и ямщикам⁷⁸. Пашня ямских охотников называлась «белой пашнею», так как они пахали ее на себя без «выдельного снопа на государя»⁷⁹. В 1648 г. верхотурские и тобольские ямщики добились освобождения от сбора «выдельного хлеба» со своих пашен. В следующем году правительство предписало местным воеводам выяснить, у кого из ямщиков пашни выше установленной нормы, и брать «выдельный хлеб» со сверхкладной земли⁸⁰. И в 1715 г. тюменские ямщики, наряду с посадскими и служилыми людьми, должны были сдавать в казну выдельный хлеб с пашенных земель, о чем свидетельствует наказная память тюменского коменданта Зубова пушкарскому голове Льву Лузинову и подьячему Ивану Крупенникову⁸¹.

По мере развития гоньбы на ямщиков возлагались расходы, которые первоначально вовсе не имелись в виду: так, например, на самаровских ямщиков была возложена обязанность оснащать и содержать суда, что стоило им в год больше 50 руб. Своими лошадьми им при растущем разгоне никак было не обойтись, между тем за наем подводы они нередко должны были платить столько, сколько стоила лошадь, которая не всегда выдерживала трудного пути и не всегда возвращалась назад. Обо всем этом свидетельствуют не только челобитные ямщиков, но и факты бегства их с ямов, особенно с 20-х годов XVII в. Немалое значение в этом могли иметь и притеснения местной администрации. В отношении к ямщикам своеволие могло проявляться с особенной силой. Неслучайно, видимо, неоднократно издавались предписания воеводам не брать у ямщиков подводы без особой необходимости, а если дело не очень спешное, не посылать с ними, а ждать, пока накопятся еще дела, чтобы посылать заодно, и т.д.⁸² В челобитной о злоупотреблениях верхотурского воеводы М.Ф. Стрешне-

ва (1644 – 1646 гг.), поданной соборным попом Василием Савиным и рассматривавшейся в Сибирском приказе в 1646 г., указывалось, что управление уездными пашенными крестьянами М.Ф. Стрешнев доверил своим сыновьям. Их разъезды по уезду, «верст по 200», на казенных ямских подводах сопровождалась пьяным разгулом – с «цимбалами», избиением приказчиков и крестьян и взиманием многочисленных «кормов»⁸³. В 1648 г. верхотурские охотники жаловались, что воевода Борис Дворянинов вгораживал в государеву десятинную пашню каждый клочок ямской земли, лишь только выбывал охотник, или даже если дворовое строение какого-нибудь охотника от ветхости разваливалось, так что новые ямские охотники оставались без земли, вся же ямская слобода скоро оказалась отрезанной от проезда, и, наконец, ямские лошади должны были пастись на лугу между десятинной пашней. «А зайдет лошадь в пашню – с головы берут за потраву по полуполтине, кроме того, лошадь ведут на гостиный двор, хозяина же сажают в тюрьму. Был у ямщиков еще лужок, но и его воевода велел косить на себя». Поэтому в октябре 1648 г. ямщики участвовали в «отказе» от должности воеводе Б.С. Дворянинову, от безобразий которого вместе с другим населением Верхотурья много натерпелись⁸⁴. В составленной Б.С. Дворяниновым и доставленной в Москву в конце января 1649 г. росписи «советников» и «бунтовщиков» перечислялись подьячие приказной избы, пятидесятники, десятники и казаки, староста ямщиков и многие посадские люди⁸⁵. Целый месяц начальник Сибирского приказа князь А.Н. Трубецкой разбирал это дело. 22 января 1649 г. в грамоте новому тобольскому воеводе В.Б. Шереметеву предписывалось зачинщиков выступления против Б.С. Дворянинова И. Недовескова и Ф. Дрягина бить кнутом «на козле», а из мирских сообществ служилых и посадских людей, ямщиков и крестьян выбрать по три человека «сущих воров» и также наказать их кнутом нещадно на торговой площади⁸⁶.

В сибирских городах, где были ямы, население с самого начала не обязано было давать ямским охотникам подмоги, не обязано было строить ямские дворы, но только помогало ямским охотникам чистить дороги. Так, до 1615 г. одна из наиболее важных сибирских дорог – от Верхотурья до Соликамска – находилась исключительно на попечении верхотурских ямских охотников, и лишь с указанного

года, по жалобе ямских охотников, было предписано впредь чистить и бродить дорогу верхотурским пашенным и торговым людям с ямщиками вместе, «за один»⁸⁷. Но еще в 1619 г. ямщики, сообщая, что на этой дороге мосты все погнили, а сама дорога заросла, жаловались, что никто не помогает им чистить дорогу. Надо отметить, что когда какая-нибудь дорога впервые устраивалась, то все население «за один» должно было принимать участие в общем деле. Так, в 1602 г. ямщики нового Туринского острога (Епанчина) сообщали в Москву, что по указанной дороге на Тагильское устье к Верхотурью ездить трудно, так как дорога требует больших объездов, идет по сырому грунту и пересекается тремя бродами, временами не проезжими вовсе. Между тем, по показанию епанчинских татар, есть другая дорога, более прямая и удобная. В ответ было приказано, когда дорога будет разыскана и написана на роспись, вычистить ее общими силами, взяв служилых людей из стрельцов, казаков, ямщиков и волостных татар, сколько потребуется⁸⁸.

Дороги в XVII в. содержались плохо, и сами по себе они были трудны, так как шли по слабозаселенным местам, промежуточных и подможных ямов было мало. Ямщики, помимо почтовой гоньбы, наряжались и для исправления дорог. Но особенность этого наряда подчеркивалась специально в делопроизводственной переписке властей. По указу Сибирской губернской канцелярии, в 1764 г. ямщики Верхотурского и Тюменского ямов наряжались «для расчистки по Московской большой и на протчих по сибирскому тракту лесов и постройки по оным мостов и гатей на каждом против своих дач». В этом указе специально ссылались на указ правительствующего сената от 16 мая 1740 г., по которому «через ямские слободы мосты и дороги мостили сами ямщики»⁸⁹. Указ уточнял: «чтоб и во всех по большим дорогам селах и деревнях обыватели каждой против своих дворов мосты содержали своим коштом во всегдашней исправности». И уточнялось, как это делать: «По указу 1761 г. 5 мая большие проезжие дороги содержать шириною десять сажен, а по Санктпетербургскому тракту по обе стороны в ширину между оной тридцати, а по протчему по всем трактам в обе стороны по пятнадцати сажен... лес истребить»⁹⁰.

В Ямской канцелярии было определено: «в оную Сибирскую губернскую канцелярию послать указ, в котором написать: «понеже

ямщики учреждены ко всегдашнему для проезжающих с почтовыми ямскими подводами разезда. Дабы никакой остановки не было, почему они будучи в таких беспрестанных поездках всегда бывают в отлучках и ежели вышеозначенных в Сибирской губернии ямщиков к расчистке больших проезжих дорог ко исправлению на оных мостов и гатей в своих дачах принуждать, то б в таковых их ямщиков отлучках проезжающим в даче подвод не могло последовать крайней остановки и промедления, а особливо проезжающим нужнейшим курьерам чего ради и по вышеописанным Правительствующего Сената 1740 г. 16 мая и 3 июня, 1760 г. 17 декабря указам велено ямщикам мосты содержать только в одних своих жительствовах, т.е. в ямах и слободах, а в дачах их и мощение мостов ямщиков не принуждать, а исправлять оные дворцовыми и помещиковыми крестьянами, которые жительство имеют по обе стороны дороги в 50 верстах. Однако в силу вышеобъявленного присланного из Москвы 27 мая из правительственного сената из пятого департамента указу буде близ показанных верхотурского и тюменского ямов, кроме их ямщиков других живущих крестьян не имеется, а те мосты и гати також и дороги расчистить необходимо. Надлежит по таковой необходимой нужде и ямщиков к тому принудить, наблюдая притом... чтоб оттого проезжающим за недачею подвод не можно последовать остановки». Данный указ датирован 21 декабря 1764 г. Аналогичное предписание было и в 1765 г.⁹¹ То есть в местах компактного проживания ямщиков, там, где не было крестьян, они должны были сами заниматься ремонтом и поправкой дорог, мостов и перевозов без ущерба для ямской гоньбы. Указ 8 мая 1740 г. уточнял, что мосты и дороги мостить ямщики могли принуждаться в случае крайней необходимости, но уже из казенного леса и за плату⁹².

Часто ямскую гоньбу власти заменяли ямщикам другими занятиями. Например, из «Книги конных поденщин» 1700 г. следует, что в мае верхотурские ямщики «возили воду к каменному строению на 3 лошадах, день» и т.п. В 1702 г. 4, 6 и 10 января «возили государево вино с поварни в подвал на одной лошади». 12 января возили дрова от земской мельницы на гостиный двор на 3 лошадах и т. д.

В «Книге пеших поденщин» 1700 г. «мая в 10 день робили – клали на сани и в дощаниках спускали государево горячее вино, 10 человек»

и т.п. В такой же книге 1702 г. 26 января «робили в кирпичных сараях – накидывали на сани государев кирпич, 8 человек, что возили в печи обжигать». То же «робили» 9, 10, 11 февраля по 4 – 6 человек. 9 марта «робили на государственой туринской мельнице – сдымали колеса, 2 человека» и т. д.⁹³

Сословные границы и в XVIII в. были довольно жесткими, сменить род занятий было непросто. Так, в 1766 г. сибирский губернатор генерал-майор Чичерин просил разрешения Тобольского яма ямщику Петру Захарову, вступившему в тобольское купечество, «из ямщиков навсегда выключить для съезда в Камчатку и дать из Тобольского магистрата на три года паспорт». Из Канцелярии Сената для уяснения сути дела приказали: «Оному ямщику Захарову, по силе состоявшихся в 1700 и 1722 гг. указов и в рассуждении предписанных сибирского губернатора резонов, остаться в Тобольском купечестве и торги производить в тамошних и в отъезжих местах беспрепятственно, но что следует освободить его в то же время от всех с сих по ямской гоньбе раскладов, то он от того по основании тех же самих законов: по которым всякий записанный в оклад крестьянин обязан сим подушные денги, так и помещичий доход во всякое время платить невменно: освобожден быть не может, почему и надлежит ему сверх купеческих ямщицьи тягости исправлять с протчими наряду безотговорочно. И ямской канцелярии о том ведать»⁹⁴. И в середине XVIII в. власти стремились сохранить ямщиков в их сословии. Поэтому 20 июня 1745 г. было запрещено ямщикам выдавать своих дочерей в замужество за дворцовых, архиерейских и монастырских служителей⁹⁵.

Однако в XVIII в. сословие ямщиков, как и другое русское население Сибири, было в социальном плане довольно подвижно. Так, в число березовских купцов, внесенных в ревизские сказки города конца XVIII в., входили: Василий Егорьев сын Корепанов – из ямщиков Березовского округа; Прокопий Терентьев сын Куклин – из демьянских ямщиков; Иван Дмитриев сын Сургутский – из самаровских ямщиков. А группа сургутских мещан, возникшая уже после 1782 г., сформировалась из представителей самых разных сословий, в том числе из шести ревизских душ ямщиков. Ямщики выдавали своих дочерей и за березовских государственных крестьян. После присоединения к

Березову в 1782 г. территории Самаровского ведомства самаровские ямщики вошли в состав населения Березовского уезда, и числилась их там в 1782 г. 91 рев. душа, в 1803 г. – 117, а накануне отмены как сословия – 137 рев. душ. С 1804 г. Сургут вместе с уездом был приписан к Березову. Резкий рост численности государственных крестьян здесь к 1827 г. произошел за счет перевода в это сословие березовских ямщиков⁹⁶.

Через доверенных лиц торговали с Березовым и Сургутом многие сибирские купцы. Демьянский ямщик Григорий Елисеев выступал в роли доверенного лица тобольского посадского Ивана Баженова, тобольского бухарца Кулея Салеева, казанца Федора Пушникова и родного брата своего Конона Елисеева. Ямские охотники со своим товаром приезжали в Березов, туринские ямщики снаряжали суда, которые ходили ежегодно с товаром через Тобольск до Сургута и Березова. Самаровский ямщик Шеламов, арендуя «рыбные ловли», добывал в год от 15 до 60 тыс. штук разной рыбы⁹⁷.

Предприимчивый потомок ямщика купец Максим Походяшин жил в Верхотурье. «Оригинал любопытный», безграмотный, основатель огромных и разнообразных заведений содержал в Верхотурье богатый дом, обучал своих детей по образцу дворянскому, а сам одевался как простолюдин, ходил в смурном кафтане с заплатами, сверху в армяке и в чарках», – пишет о нем П.А. Словцов. Влияние Походяшина как строителя и содержателя винокуренных заводов, заводчика медеплавильного Петропавловского завода, нанимавшего городских и окрестных жителей и ссужавшего их деньгами, в Верхотурье было сильно. Зеленцовы, служившие при его делах, сделались впоследствии винными откупщиками. Поповы, ученики Зеленцовых, вошли в капиталы тем же ремеслом⁹⁸.

В Сибири должности приказчиков занимали дети боярские. О сибирских приказчиках сохранилось очень мало сведений. Обо всех невзгодах ямских слобод писали в Москву ямские старосты от имени всей слободы, с воеводами тягались те же старосты, интересы яма отстаивали либо старосты, либо отдельные ямщики. Это связано было с тем, по мнению И.Я. Гурлянда, что приказчики в Сибири быстро утратили главную свою функцию – судебную. Так, из росписи, кому какое наказание было определено при тобольском воеводе князе Прон-

ском, видно, что в 1639 г. был бит батогами перед съезжей избой Демьянского яма ямщик Тишка Андронов, обвиненный в тайном провозе в Тобольск письма от ссыльного старца Малаха, а в 1642 г. были биты в проводку кнутом пять самаровских ямщиков, обвиненных в том, что приказчика не слушали, старост били и гонцам подвод не давали. Если бы приказчики исполняли обязанности ямских судей, то, по мнению И.Я. Гурлянда, виновным было бы учинено наказание не перед съезжей, а перед ямской избой, и не в Тобольске, а в слободах⁹⁹. Однако в XVIII в. документы Ямской канцелярии свидетельствуют о том, что ямские приказчики исполняли обязанности ямских судей, а Сенат настрого запрещал губернским властям вмешиваться в дела ямских управителей и Ямской канцелярии. Согласно указу Сената от 30 июня 1728 г., надлежало «... между ямщиками суд и расправу чинить определенным от Ямской канцелярии управителям, и на управителей ямщикам бить челом в Ямскую канцелярию, а губернаторам и воеводам в тот суд не вступать; а которые разных чинов люди будут бить челом на ямщиков и на ямских управителей, також и ямщики на разночинцев, то тем прошениям решение чинить губернаторам и воеводам...». В управители же «... присылаются с смотра из правительствующего Сената из герольдмейстерской конторы отставные штаб и обер и унтер-офицеры и дворяне, достойные люди, к главной команде в Ямскую канцелярию, которая по должности своей определяет в ямы с надлежащими инструкциями и указами, по своему рассмотрению, где кому по достоинству и характера быть пристойно, и на оных управителях всякого исполнения взыскивать, и по изобретению вин, штрафует Ямская канцелярия как указы повелевают».

В 1746 г. Сибирской губернской канцелярии было указано на превышение ею полномочий, дескать, она «власть от Ямской канцелярии приняла, взять отважась, и собою в управители определила, в противность предписанных указов, без всяких законных резонов, дабы тех ямов ямщиков, от которых чрез неоднократно присланные в Ямскую канцелярию доношения на оную губернскую канцелярию в напрасных излишних тягостях и притеснениях и в неуказной даче разных чинов людям ямских и почтовых подвод и отдаче с ямов, по прошениям, в монастырские вотчины и прочим людям немалого числа ямщиков, жалобы происходили, не взирая на то, что поручила вышеописанные

ямы ведать незнаемо какому тобольскому дворянину, хотя все прикрито»... Чтоб впредь никаких жалоб и протестов не происходило, Ямская канцелярия требовала, чтобы «за оказанную обиду оной Ямской канцелярии учинить достойную сатисфакцию и чтобы та губерния впредь в неподлежащие до команды и дел Ямской канцелярии не снесшись не вступала и собою в управители на ямы не определяла и протчего»¹⁰⁰.

В отношении управителей или приказчиков на ямах в Сибири в XVIII в. действовали правила, установленные во время Дм. Пожарского, руководившего Ямским приказом: «А в городех воеводам и приказным людям ямщиков судить не велено, а велено судить ямским прикащикам по десяти рублей, больше 10 рублей судить не велено. Искать и отвечать на Москве в Ямском приказе. А в которых городех на ямах ямских прикащиков нет, и тех ямщиков воеводам и приказным людям судить не велено, а велено на тех ямщиках искать на Москве в Ямском приказе. А в бою, и в лае, и в земельном деле ямщиков велено судить прикащику, а пошлин имать с рубля по полуалтыну, а хоженова денга, а на правду велено имать вдвое, а в уезде ездю имать на две версты денга, а в ямском деле с суда пошлин не имать»¹⁰¹.

Таким образом, общие правила, установленные для управления ямщиками в Ямском приказе, распространялись и на отдаленную Сибирь, что ставит под сомнение идею И.Я. Гурлянда об отсутствии или слабости ямских управителей в Сибири. Скорее всего ямские управители появились в Сибири позже, в начале XVIII в.

§ 4. Жалованье и дополнительные заработки ямщиков

В первое время сибирским ямским охотникам назначен был сравнительно больший оклад денежного и хлебного жалованья, а также и более высокий оклад пашни. Так, верхотурские ямщики вначале получали по 20 руб. на пай и по 12 четвертей ржи и овса, туринские и тюменские – по 15 руб. на пай, да кроме того, на пай определялось пашни 15 – 20 четвертей в каждом поле¹⁰². После того как сибирская гоньба была заведена и не надо было идти на большие жертвы относительно ее оплаты, к 1619 г. денежные оклады ямщиков значительно понизились – до 7 руб., а хлебные выдачи прекратились вовсе. Этих денег, по утверждению ямщиков, не хватало и на полгода, охотники

бтели розно, прибирать же на место бежавших новых не удавалось, так как на такое жалование никто не шел. В 1620 г. в Верхотурье осталось лишь 39 ямщиков вместо 50 в 1619 г. Тогда вышел указ увеличить жалование до 10 руб. в год. В следующем году ямщикам удалось выпросить еще прибавку, и они стали получать по 15 руб. в год на пай. В Туринске, как и в Тюмени, после 1621 г. было положено по 10 руб. на пай¹⁰³. Более высокий оклад жалования верхотурских ямщиков объясняется не старшинством данного яма, а более дальними расстояниями, на которые гоняли верхотурцы. Обычно на семью ямщика приходился один пай жалования. Если в семье гоньбу отправляли два или три человека, то на нее давали такое же количество паев и по 12 четвертей ржи и овса (четверть – старинная мера сыпучих тел, равная 209,91 литра). Туринским и тюменским охотникам, у которых разгоны были меньше, и платили меньше – 15 руб. на пай при том же количестве зерна. Сибирские ямщики получали денежное жалование не меньше своих собратьев, ездивших из Москвы в Новгород и Псков, причем гонять им приходилось раз в 10 реже. Простым ямщикам на всех станах нарезали по 15-20 четвертей пахотной земли. Старосты получали вдвое больше.

Устроители сибирских ямов раздавали пашни щедрой рукой. Когда в 1649 г. правительство издало указ о взимании «выдельного хлеба» со сверхкладной пашни, все угожья перемерили и оказалось (хотя ревизия проводилась тоже весьма приблизительно), что почти у всех ямщиков пашни втрое больше нормы, а на Самаровском яме даже в пять раз. Правда, здесь земля родила хлеб хуже, чем в районе Верхотурья или Туринска¹⁰⁴. Между 30-ми и 60-ми гг. верхотурские ямщики получили две прибавки – сначала вместо 15 руб. стали давать им по 20 руб. на пай, а там и по 23 руб. на пай. В 1660 г. 23 руб. «на выть» стали получать и туринские охотники. Тюменские, вероятно, были сравнены с верхотурскими несколько раньше. В 1661 г. 23 руб. «на выть» назначается и самаровским ямщикам. В 1677 г. верхотурские ямщики получали уже 28 руб. на пай. До конца XVII в. это была предельная норма оплаты ямского пая¹⁰⁵. С 20 февраля 1703 г., по указу, ямская выть состояла из 4 семей, или тяглов¹⁰⁶.

Причины этих последовательных прибавок объясняются усиливающимся заселением Сибири, ростом ее значения и развитием тесных

связей с метрополией. Ямской разгон постоянно разрастался. В 1621 г. верхотурские ямщики гоняли на протяжении 1850 верст, а в 1660 г. туринские ямщики показывали, что район их разгона – 2630 верст. Туринцы, которые когда-то должны были гонять только на Тюмень и Верхотурье, ездили в 1648 г. по пяти большим дорогам. О разгоне подвод свидетельствует такой факт: в 1640 г. под новых воевод на Лену потребовалось выставить сразу 182 подводы. Ямщики исполнили приказ, но в Енисейском остроге, где не было стройного яма, население объявило, что решительно не в состоянии выставить столько повоз; их «ставили на правож», «метали» в тюрьму, но подвод они так и не дали. Таким образом, ямщикам сибирских ямов жилось сравнительно привольно приблизительно до 1620-х г., когда их положение ухудшилось, а затем они, видимо, притерпелись, приспособились к новым условиям и шаг за шагом, хотя и не без труда, путем усиленных челобитий в Москву, стали устраивать свое положение снова к лучшему¹⁰⁷.

О раздаче ямским охотникам государева жалованья свидетельствуют специальные «раздаточные ямские книги» (иногда называемые окладными книгами). Жалованье раздавалось деньгами и «товарами» за деньги, иногда, кроме того, давалось и соляное жалованье. Верхотурская книга 1686 г. показывает раздачу одного денежного жалованья «на 50 паев, оклад по 28 руб. на пай». По большинству же книг видна раздача жалованья деньгами и товарами. В тюменской книге 1702 г. говорится о раздаче жалованья деньгами, мягкой рухлядью, сукнами и прочим. Записи сообщают, кому, сколько и чего именно дано. О том же упоминается и в раздаточной книге денежного и товарного жалованья верхотурским ямским охотникам 1702 г. В отрывке из туринской раздаточной книги 1704 г. отмечено о раздаче денежного и соляного жалованья¹⁰⁸.

Жалованье ямщикам до середины XVII в. обыкновенно платили на месте из собранных ямских денег. Так, смета Туринска за 1629 г. показывает, что из всего совокупного дохода города в 1214 руб. 4 алтына 3 деньги ямщики получили в качестве жалованья более 50 %. В это жалованье вошли деньги в размере 500 руб., присланных в два раза по 250 руб. из Тобольска, и 150 руб. в долг на 1630 г. «... для их великих нуж, и для ямского падежу, и для ямских отпусков ... а како ж даст Бог, впе-

ред во 138-м (1630) году и те им заемные денги зачтутца в государево денежное жалованье»¹⁰⁹. Смета не отделяет ямских охотников от других служилых людей, а перечисляет их всех вместе, поэтому мы и относим к жалованью ямщиков только те деньги, которые были присланы из Тобольска и выданы в долг по царскому указу¹¹⁰.

С 60-х гг. XVII ст. все чаще начинает практиковаться выдача жалованья в Ямском приказе. В первую очередь, это коснулось тех, кто осуществлял почтовую гоньбу. В Сибири ямщикам плата с начала XVIII в. шла из Сибирского приказа. Жалованье выдавалось обычно в феврале. В начале XVIII в. ямская слобода в сибирском городе в основном включала в себя 50 вытей, как и в период возникновения. Жалованья на каждый ям приходилось по 1000 руб. и выделялась пашня вместо хлебного жалованья, за исключением Самаровского яма, где, видимо, выращивание хлебов было затруднительно, поэтому тамошние ямщики получали хлебом¹¹¹.

Оплату за гоньбу власти часто производили товарами, а не деньгами, что ямщиков не устраивало. Тюменские ямщики даже по этому поводу обращались в тюменскую воеводскую канцелярию с челобитной о разрешении отправить в Москву двух выборных, где обратиться с просьбой о повышении им жалованья за ямскую гоньбу и о замене оплаты за гоньбу товарами на деньги, ибо эти товары продают «много дешевле против государевой указной цены в половину...»¹¹².

В начале XVIII ст. с посадских и крестьян в Сибири на жалованье ямщикам собирали по 10 денег с души или 10 алтын с двора. В основном это было в районах, обслуживавшихся ямщиками: Верхотурье, Туринск, Тобольск, Тара, Томск, Кузнецк. В Верхотурье с посадских, с бухар, с татар, которые не служили, брали по 3 алтына 2 деньги с двора, то же и в Кузнецком остроге с посадских, с «метрополичьих» (монастырских) крестьян брали по 2 алтына с двора. В то же время в северных острогах (Сургутском, Пелымском, Березовском, Нарымском, Кетском) ямских денег не брали и ничего не говорилось о выставлении населением подвод под государственные нужды¹¹³. В 1702 г. тюменский пашенный крестьянин Дм. Устюжанин указывал в числе денежных «потугов» и ямские сборы, которые, являясь незначительной частью других сборов, в совокупности привели его к разорению, и он

вынужден был заложить двух своих дочерей: одну за 5 руб., другую за 2 руб. Одна была в закладе у тюменского казака и ушла в монастырь, чтобы молиться за отца¹¹⁴. В 1706 г. тюменские пашенные крестьяне жаловались на обилие налогов, перечисляя и сбор ямских денег¹¹⁵. В 1714 г. с крестьян, бухарцев и захребетных татар ямские подати тоже собирались¹¹⁶. В 1703 г. из отписки тобольских воевод Михаила и Алексея Черкасских тюменскому воеводе Тухачевскому было известно, что с 549 дворов тюменских крестьян и бобылей за 1702 г. в тобольской казенной палате было принято 27 руб. 15 алтын ямских денег¹¹⁷. В 1712 г. тюменские подгородные пашенные крестьяне обращались по поводу освобождения их от уплаты разного рода денежных сборов, в том числе ямского, из-за неурожая и падежа скота¹¹⁸. А.А. Зимин считал, что перевод государственных натуральных повинностей в денежные, в том числе и ямской, активно проходил в конце XV в., хотя ямская повинность была более архаичной¹¹⁹.

По указу 13 января 1714 г. ямщикам велено было предоставлять подводы по подорожным за прогонные деньги, «а вместо тех денег ямщикам жалованья не давать»¹²⁰. Таким образом, с этого времени основным источником заработка ямщиков в их государственной службе стали только прогонные деньги.

Сибирские ямские охотники занимались побочными занятиями, перепоручая гоньбу младшим членам семьи или наемным ярыжным. И в московских городах ямские охотники иногда поступали таким же образом; к тому же в сибирских городах при их сравнительном малолюдстве для всякого предприимчивого человека было больше простора. Ямщики занимались меновой торговлей, привозили изделия, особенно металлические, из Соликамска и других городов и выменивали их на меха у туземного населения (тем нарушая государственную монополию на «мягкую рухлядь»). Торговля мехами приносила гонщикам большие деньги. За эту статью дохода они постоянно боролись с приезжими купцами. В 1604 г. в ответ на челобитье верхотурского ямского охотника Глазунова, жаловавшегося на пришлого торгового человека Лучанина, который торговал всякими товарами с вогуличами и перекупал у них лучшие меха, царь Борис Годунов написал воеводе: «не велеть Лучанину перекупать меха, что бы верхотурским всяким людям в том нужды и тесноты не было»¹²¹.

Ямские охотники нанимались возить пушной и иной товар, обычно при возвращении на ям, чтобы не ехать порожнем, строить суда, вели с юртовыми татарами меновую торговлю и т.д. Обычно подряд ямщики брали миром, всей слободой. При этом отдельные ямщики держали на посаде лавки, брали на откуп «пролубный» сбор, т.е. сбор с пользования прорубями, третьи изготавливали светильники на свечи и т.д. Кроме того, они усиленно занимались хлебопашеством, несмотря даже на то, что с их сверхкладной пашни взимался выдельной хлеб. Приходилось нанимать работников-ярыжных из гулящих. А.А. Преображенский считает, что среди хозяев-нанимателей в социальном отношении преобладали крестьяне и ямщики. Так, в Верхотурье в 1624 и 1625 гг. список нанимателей возглавляли ямщики Кишкины, в том числе Дмитрий (10 работников с годовой суммой найма в 63 руб. в 1624 г. и 12 – в 1625 г. с суммой найма в 53,5 руб.); ямщики Голомолзины, Данила и Еремей, наняли 9 работников за 38 руб. в 1624 г. и в 1625 г. двух работников за 8,5 руб. «Наличие среди наиболее активных хозяев ямщиков объяснимо, – пишет А.А. Преображенский. – Ямщицкие хозяйства лучше, чем другие (по роду своей деятельности), были обеспечены тягловой силой – лошадьми. Ямщики не порывали связей с сельским хозяйством. Наоборот, они использовали свое преимущество, и небезуспешно. Их экономическое положение в рассматриваемое время выглядит достаточно крепким. Регулярность найма (в некоторых хозяйствах по 5 – 10 и более ярыжных), значительные расходы на их оплату подчеркивают отнюдь не потребительский характер этих хозяйств»¹²². Если учесть, что годовое жалованье ямщиков в этот период не превышало 7,5 руб., а у детей боярских оно редко достигало 15 руб., то становится понятным, насколько внушительны цифры найма работников ямщиками. Следовательно, общие доходы ямщиков позволяли части их крепко стоять на ногах. Наиболее зажиточные ямщики занимались и хлебной торговлей, у них были мельницы, а Голомолзины имели еще и разрешение на варку пива¹²³.

Ямщики кооперировались с другими жителями для занятий рыбным промыслом. Например, ямщик Федка Соколов вместе с конным казаком Ваской Лысовым, стрельцом Ваской Беднягиным держали рыбную ловлю на Туре, ниже д. Соколовой, вниз по р. Пышме на Черном Яру под татарскими юртами и на Курье, платя за это денежного

оброка 3 руб.¹²⁴ Небольшими неводами ловили рыбу в Туре ямщик Сенка Сергеев сын Рыболов и, видимо, его брат – отставной ямщик Ивашка Сергеев сын Рыболов. Вдвоем держали один невод воротник Максимка Елистратьев сын Мошаров и ямщик Сергушка Панфилов сын Рыболов¹²⁵. В феврале 1697 г. конный казак Дмитрий Иванов Ожегин и ямской охотник Федор Павлов Соколов приняли на себя подряд, связанный с переустройством торговых помещений в Тюмени. За крупную сумму 120 руб. они обязались построить 21 лавку и починить 9 погребов. Казна снимала с себя заботы о материале и его доставке. Аванс составил 70 руб.¹²⁶

О торгово-меновой деятельности ямщиков свидетельствуют Верхотурская, Туринская и Тюменская таможенные книги 70-х гг. XVII в. По Туринской таможенной книге 1674/75 г., торговля, мена, продажа туринских ямских охотников не выходила за рамки местного рынка, тогда как верхотурские ямщики часто с товарами, помимо своего местного рынка, выезжали за пределы города в сторону Соли Камской с рыбой. Виды мены и торговли верхотурских и туринских ямщиков ничем не отличались от таковой же у пашенных крестьян, посадских людей, стрельцов. Нами зафиксировано по туринской таможенной книге 80 сделок, совершенных туринскими ямщиками в 1674/75 г. В них участвовало 65 ямщиков. Наибольшее число сделок пришлось на Мишку Барбашина – всего пять. В течение года он купил трех лошадей за 8,5 руб., продал одну лошадь за 3,5 руб. и щук на полтину. Вообще среди зафиксированных преобладали сделки с лошадьми – 56. Затем шли сделки с продажей скота, в основном коров – 12. Продажа рыбы, выловленной самими ямщиками, составила четыре сделки. Три сделки – торговля недвижимостью – домами, клетями. Продажа соли – две сделки, торговля зерном была незначительной – всего два случая. Торговля на выезд зафиксирована у туринских ямщиков всего один раз, что несравненно меньше, чем у верхотурских ямщиков¹²⁷.

По верхотурской таможенной книге 1673/74 г. удалось определить 65 сделок, в которых участвовало 56 ямщиков. Наибольшее количество сделок совершил Тимошка Баян – четыре, и все они были связаны с меной лошадей. Три крупные сделки совершил Иванко Кузнецов с братьями. Все они были связаны с поставками рыбы в Соль Камскую, а

оттуда – соли. 15 декабря 1673 г. И. Кузнецов отправился с «братьями на семи лошадях с рыбою щучиною и с язями» ценой в 35 руб. и 14 января 1674 г. привез соли на 21 руб. 20 алтын. 21 марта он был отпущен к Соли Камской с братьями с рыбой на 16 руб.¹²⁸ Если сравнивать с туринской таможенной книгой, то сделок с куплей–продажей лошадей верхотурские ямщики за 1673/74 г. совершили ничтожно мало – всего шесть (26 – у туринцев), мена лошадей примерно та же – 13 (10 – у туринцев). Но верхотурские ямщики вывозили рыбу в Соль Камскую – всего 13 сделок. А самое большое количество сделок – привоз соли и продажа ее – 23 факта. Продажа коров очень мала – два случая, зерна, хлеба – шесть случаев¹²⁹, недвижимости – два. 25 июля «куплена изба на кабак с нутряным лесом у ямщика у Игнашки Костянтинова, денег дано одиннадцать рублей с полтиною»¹³⁰.

Тюменская таможенная книга 1672/73 г. показывает очень малое число сделок, совершенных ямщиками: всего две по купле – продаже лошадей, семь – по продаже скота, две по купле – продаже дворов. В Тюмени один ямщик Ю. Камаров купил двух калмыцких ясырей (рабов), и тот был из Верхотурья. Два ямщика занимались хлебопашеством в больших размерах, так как, по таможенной оценке, у одного, Макейки Рябка, зерна было на 52 руб., а у другого, Ганки Мостовщикова с оброчным Семеновым, – на 63 руб.¹³¹ Прав В.И. Курилов, считающий основой развития Тюмени XVII ст. аграрный сектор¹³². Тюменские ямщики в данном случае ничем не выделяются из других горожан.

Чем ямщики не могли заниматься – так это винокурением. Нарушителей запрета ожидало жестокое наказание: «А питье охотникам про себя держать велено, а не на корчму, а если его поймают за кормчество, то бить кнутом и выслать из слободы вон, а ево животы отписать на государя»¹³³.

Ямщики брали в долг у купцов. Так, среди многочисленных клиентов гостя Г.Р. Никитина в 90-е гг. XVII в. был и верхотурский ямщик Пахом Шеврин, давший на себя кабалу в 1,5 руб.¹³⁴ На протяжении XVII – XVIII вв. в Тюменском уезде ямщики закладывали и приобретали землю. 14 декабря 1726 г. в воеводской канцелярии была заключена поступная крепость на вечное владение санным покосом за взятую денежную ссуду между тюменскими ямщиками Г. Молот-

киным и Н. Шабуровым. 18 марта 1727 г. тот же Г. Молоткин за взятые в долг 1 руб. 50 коп. заключил закладную крепость на сенной покос сроком на 7 лет с тем же Н. Шабуровым¹³⁵. За ссуду в 6 руб. пеший казак П. Черепанов и тюменский ямской охотник П. Дербышев 20 мая 1731 г. составили закладную крепость на владение последним землей в течение 5 лет¹³⁶. 9 октября 1738 г. ямщик К. Ерданов передал на вечное владение пашенную землю ямщику А. Шушкину «за прежний долг свой, за десять рублей»¹³⁷. В 1743 г. между крестьянами, ямскими охотниками и разночинцами заключались кортомные (арендные) крепости, договорные записи, поступные крепости (делки, дарственные) на землю¹³⁸.

В начале XVIII в. отставные ямщики как представители других сословий платили оброк с лавок, кузниц, мельниц, за «зделья», с рыбных ловель и др.¹³⁹

Наряду с земельными размежеваниями, спорами, куплями, продажами, закладом и арендой земли ямщики занимались промысловой деятельностью. Так, ямщик деревни Фуфаевой Иван Стеклов в челобитной в Тюменскую воеводскую канцелярию просил о разрешении ему рыбной ловли на оз. Кривом¹⁴⁰. Ямщики брали в аренду рыбные ловли, оспаривали право пользования ими. Тот же Иван Стеклов в 1765 г. просил господина подполковника и тюменского воеводу о имевшихся за рекой Турою «повыше д. Решетниковой для рыбной ловли озере называемом Кривым и около его мелким озерам, которые состоят в их ямских дачах, да о рыбной же ловле имеющихся сел Луговского и д. Фуфаевой в мирском скотском выпуске на речке Волковке и около его по обе стороны с малыми озерами. „А оные озера, – пишет ямщик, – и речка Волковка исстари были порозшие села Луговского и Фуфаевой деревни“. Все живущие обыватели рыбою довольствовались согласно без всякой обиды. А в 1762 г. оные рыбные ловли все их не имея от народа согласия на дозволение взял из оброку десять копеек в год тюменский разночинец Федор Девятов, чем всех жителей пробидал. И до ловли по нему рыбы не допускает. Еще же имеется за рекой Турою в ямских же дачах пониже Решетниковой деревни, два называемые Кривые озера, третье Куликово, четвертое Плоское и около их маленькие озера, которые исстари были ко удовольствию рыбною ловлею всех тюменских градских и уездных жи-

телей, а в 1762 году оные озера взял из оброку в год по тридцати по пяти копеек без согласия народного тюменский бухаретин Сеит Шабин и потому всех ямщиков до рыбной ловли не допускает – от чего народ пришел в пропитании за сии запрещения во оскудение. А ямщиков имеется в близости тех озер живущих деревнями Луговая, Коклягина, Фуфаева, Решетникова, Метелева, Княжева и Воронина – итого 7 деревень. Желают они взять из оброку в казну за рубль. И шток те рыбные ловли всех семи деревень жителям для прокормления из оброку в казну одного рубля отдать, ибо они исстари имеются никому, а по писцовым книгам не в дачах. А реченному разночинцу Девятову и татарину Шабину от того неправильного владения запретить, а им для народного в пище довольствия на те озера из оброку дать выпись. И для того вашему высоблагородию предлагаю – изволите от тюменского бухаретина Сеита Шабина рыбные ловли отнять и отдать семи деревням из оброку». Явно здесь Иван Стеклов выступал от имени ямского мира и просил на его просьбу прислать обстоятельный ответ, «ибо на одно сочинение обращения и квитанции больше половины гривны оброку обойдется»¹⁴¹.

О занятиях ямщиков лесными промыслами свидетельствует челобитная ямского охотника В. Шешукова об освобождении его от уплаты десятой деньги, которая была положена на него «за лесные промыслы»¹⁴².

В 1786 г. по указу тобольской губернской канцелярии была отклонена жалоба ясачных татар на коронного поверенного Ивана Голикова и тобольского ямщика Азанова, построивших на татарских землях винокуренный завод и две мельницы¹⁴³.

Активное участие ямщиков в XVIII в. в торговле, кожевенном и мыльном промыслах, колокольном, серебряном и иконописном ремесле подтверждают списки 1717 г. детей боярских, конных и пеших казаков, где встречаются и фамилии ямщиков¹⁴⁴.

Ямщики нарушали запреты Сибирской губернской канцелярии от 1750 и 1764 гг., в которых крестьянам, солдатам, ямщикам, детям боярским и разночинцам, не записанным в купечество, не разрешалось иметь торговлю¹⁴⁵. В то же время власти для снабжения сибирских войск закупали у жителей Сибири, в том числе и ямщиков, провиант в 1750 г. и позднее¹⁴⁶.

Ямщики участвовали и в общемирских работах, и в обсуждении целесообразности этих работ. Так, в 1666 г. по войсковой инициативе в Тюмени был получен государев указ о построении силами тюменских миров нового, более обширного острога «от Тюмени речки и до Туры реки», с четырьмя башнями. Тюменские «служилые люди, конные казаки, и пешие стрельцы, и казаки, и ямские охотники, и посадские люди, пашенные крестьяне», а также Преображенский монастырь заготовили и вывезли лес для этой постройки. Но к весне 1667 г. представители миров подали новую челобитную, доказывая государю, что вместо строительства нового острога можно было вполне ограничиться ремонтом прежнего. В числе подписавшихся под этой челобитной был ямской староста Степан Федоров¹⁴⁷.

§ 5. Организация ямской гоньбы на трактах

В организации самой ямской гоньбы большое значение имели меры по пресечению требования лишних подвод, по урегулированию вопроса о прогонах и, наконец, по установлению нормы груза, который ямщики обязаны были поднимать на подводе.

Воеводы и их посланцы всегда требовали лишних подвод. Лишние подводы могли оказываться, если посланные просили более подвод, чем указано в подорожной, или больше подвод, чем для данного случая следовало бы. При Михаиле Федоровиче 8 марта 1627 г. князь Д.И. Пожарский, начальник Ямского приказа, издал роспись, определявшую, сколько кому следовало давать подвод. В том же году 12 мая было предписано сибирским детям боярским давать летним путем в Сибирь из Москвы две подводы да еще подводу проводнику, а зимним путем две подводы с санями. 21 января следующего года было предписано давать всем воеводам, приказным людям и письменным головам, едущим в Сибирь, под их запасы шесть подвод, если по росписи 8 марта им полагалось 11 подвод, 7 подвод, если полагалось 13; 8 подвод, если полагалось 15 подвод. Специально для Сибири до 1645 г. была издана дополнительная роспись, согласно которой боярам в Тобольск полагалось 20 подвод, товарищам их – 15, а в иные сибирские города – 14 – 12, письменным головам – 10 подвод, разным служилым людям и гонцам – или согласно общей росписи, или с некоторой прибавкой. Позднейшими узаконениями были уста-

новлены некоторые изменения: боярам и воеводам тобольским – 25 подвод, стольникам – 20, но, кроме того, тем и другим давались и прибавочные подводы: товарищам – 15, дьякам – 12, письменным головам – 10; томским большим воеводам – 20, товарищам – 13, дьякам – 11; воеводам березовским, тарским и сургутским – 13; пелымским, кетским, красноярским, енисейским, нарымским – 12; мангазейским – 14; илимским – 17; якутским – 30, а людям их под запасы – вполовину. Сверх того, было решено духовным лицам не давать подвод вовсе, кроме как для государевых дел. Предписывалось также не посылать лишних гонцов, а так как ехавшим из Москвы в Сибирь подорожные выдавались в Москве из Ямского приказа, то предполагалось, что на этом пути возможно лишь простое злоупотребление, т.е. ехавшие могли требовать больше подвод, чем указано в подорожных. Но на путь из Сибири к Москве подорожные выдавались в сибирских городах, а там было обычаем прописывать большее количество подвод, чем следовало по указу. В челобитных ямщиков указывалось, что иногда в таких подорожных прописывалось двойное количество подвод, а иногда и того больше. Если лицо, ехавшее из Сибири, имело московскую подорожную, то оно нередко, чтобы воспользоваться сверхуказными подводами, запасалось также и сибирской подорожной, причем московскую подорожную не показывало без крайней необходимости. Ямщики вообще относились подозрительно к сибирским подорожным, и были случаи, когда они наотрез отказывались давать подводы, что вело к столкновениям. Поэтому правительство регулярно предписывало не посылать лишних гонцов, не писать в подорожные подводы сверх указа, не давать из Сибирского приказа выход и корм лишним гонцам и служилым людям и доправлять лишние подводы на виновных¹⁴⁸. 10 сентября 1701 г. последовал указ, категорически запрещающий дачу подвод без прогонов, а 27 ноября 1713 г. – о даче почтовых подвод за прогоны только для проезда, а не для клади¹⁴⁹. В 1728 г. был издан специальный сенатский указ «О нетребовании излишнего числа лишних лошадей против подорожной, о нечинении обид ямщикам...», подтверждавший вышеозначенные ограничения в выдаче подвод¹⁵⁰.

Отсутствие у проезжающих подорожных приводило к огромным для них расходам. Так, участники томского мирского бунта, отпра-

ленные миром с челобитной в Москву, 8 мая 1651 г., уже в Москве, в челобитной на царское имя жаловались, что из Томска они «волоклись» 15 недель на свой счет, не получая государственных подвод и «дорогою... едучи, всякие нужи и бедности терпели и последние плагишка с себя испроели»¹⁵¹. Н.Н. Покровский считает, что, несмотря на отписку томских воевод, полномочия делегатов в других городах не признавались, поэтому они и не получили подорожных денег. Тем более что тобольские власти о их миссии не знали. Вообще подорожные выдавали либо приказные, либо уездные, а впоследствии губернские канцелярии.

Вопрос о прогонах был для сибирских ямщиков принципиальным. Вообще-то ямщики должны были получать прогонные деньги при большей части поездок, в действительности же так случалось довольно редко даже в Европейской России. Сибирские же ямщики совсем не получали прогонов, по крайней мере, до 1633 г., а может быть, долго и после. Но и тогда, когда они уже безусловно получали прогоны (между 60-ми и 70-ми гг. XVII в.), они никак не могли окупить стоимость гоньбы. Так, при стоимости найма за подводу 4 руб., отпуская подводу из Верхотурья в Соликамск (500 верст) по общей таксе за 10 верст 3 деньги, они должны были получить менее 1 руб. При казенном исчислении верст, сделанном в 1687 г., когда расстояние между Верхотурьем и Соликамском было определено в 140 верст, выходит, что они получили всего 26 коп. за подводу, что, несомненно, было им в убыток. Фактически убытки были еще больше, так как ямщикам вообще прогонов старались не платить. Вопрос о прогонах по сибирским ямским путям, равно как и по внутренним «московским», продолжал быть актуальным до конца XVII в.¹⁵²

До 70-х гг. XVII в. при отправке какого-либо человека из Москвы прогоны обыкновенно выдавались из Ямского приказа. Если, например, гонец получал право требовать подводы без прогонов, то и эти подводы записывались «для счета» в Ямском приказе. Так осуществлялся контроль за работой ямщиков. При отправлении гонца порядок был таков: приказ, пославший гонца, давал подорожную ему от своего имени или ее заказывали в Ямском приказе. В первом случае о величине прогонов сообщали в Ямской приказ и он их выдавал. Но если была «большая посылка» – ехало посольство, или с ревизией

отправляли несколько бояр, то все дело решалось только Ямским приказом. Если в приказе вообще не было денег, то он «отписывался», и тогда прогоны выдавались из пославшего приказа¹⁵³. В начале 70-х гг. порядок выдачи прогонов значительно изменился. Какими стали правила, видно из следующего дела: «...в прошлом 180 (1671) году указали мы, великий государь, из которого приказу с Москвы в города и куда пригож будут посланы для ваших, нашего государя, дел, всяких чинов люди и скорые гонцы и почты и всякая наша, великого государя, казна на ямских подводах, и ...на те подводы прогонные деньги до тех мест, кто куды с чем послан будет, и назад до Москвы, давать на Москве из всех приказов, кто откуды послан будет»¹⁵⁴. Но такая практика продолжалась недолго. В конце 80-х гг. все вернулось в прежнее состояние.

В 1686 г., когда представители главнейших сибирских ямов «били челом» по поводу злоупотреблений и снова просили прибавить жалованье, было установлено: служилым людям, посылаемым в Сибирь и из Сибири с денежной и соболиной казной и «мягкой рухлядью», гонцам и ссыльным давать подводы без прогонов. Всем же посланным на службу и возвращающимся с сибирской службы стали давать подводы по сибирским ямам не иначе как из прогонов. Для дальнейшего урегулирования этого вопроса было предписано послать с Верхотурья сына боярского с подьячим и двумя целовальниками и измерить дороги указной верстой (по 1000 саж. в версте). Последнее было исполнено в 1687 г., причем определилось, что от Тобольска до Тюмени – 110 верст, от Тюмени до Туринска – 74 версты 800 саж., от Туринска до Верхотурья – 98 верст 400 саж., от Верхотурья до Соликамска – 140 верст, от Тобольска до Демьяновского яма – 122 версты 800 саж., от Демьяновского до Самаровского яма – 142 версты, от Самаровского до Сургута – 134 версты 800 саж., от Самарова до Сухоруковых юрт, вниз Иртыша – 500 верст. Однако установленный принцип выдачи прогонов не соблюдался самой Москвой, и уже в 1688 г. оттуда требовали, чтобы стрельцам, посылаемым с отписками в Москву, подводы давались без прогонов¹⁵⁵.

Наконец, о количестве клади. Еще в 1609 г., при Василии Шуйском, было приказано соликамскому воеводе оберегать ямщиков от насильства служилых людей и не позволять класть на зимнюю подводу бо-

лее 15 пуд., а на летнюю – более 4 пуд., если не садятся сами, а если же садятся, то «епанчу и чем сыту быть». До 1645 г. ямщикам было предоставлено право взвешивать каждый тяжелый воз, причем был определен указанный вес – зимой 20 пуд. вместе с саними, а летом 15 пуд.¹⁵⁶ Судя по челобитным, служилые люди все-таки нагружали иногда возы вдвое и втрое больше. Когда ямщики требовали, чтобы им было дозволено взвешивать возы, служилые противились, а воеводы чаще оказывались на стороне служилых людей, чем на стороне ямщиков. Таким образом, и этот вопрос, несмотря на попытки Московы разрешить его, оставался неурегулированным.

О службе ямских охотников свидетельствуют «разгонные книги» (иначе назывались «ямские книги», «ямские разгонные книги», «подводные книги», «книги ямскому отпуску» и проч.), которые велись ямскими старостами под контролем воеводы. Как следует из древнейшей «разгонной книги» Тюмени 1633 г., тюменские ямские охотники отпустили за год 874 подводы – «собою, без найму» да «наймом» 494 подводы, за что заплатили 467 руб. 5 алтын 2 деньги, «обоего 1368 подвод». Если давалось судно, то каждый гребец приравнивался к одной подводе, т.е. коню. Например, на одном судне был кормщик и 14 гребцов, «всего дано 15 подвод» – замечает запись об этом отпуске¹⁵⁷. «Книга записи ямских подвод Туринского яма» показывает, что практически за столетие мало что изменилось. Из нее видно, что ямские и почтовые подводы в 1737 – 1738 гг. давались едущим по подорожным из Туринска либо в Тюмень, либо в Верхотурье. Подорожные выдавала либо Ямская контора (СПб.), либо Ямская канцелярия (Москва), либо губернские и воеводские канцелярии. За 1737 г. по 186 подорожным было выдано 860 подвод. В 1738 г. число подорожных возросло до 241, а подвод – до 985. Например, по сведениям подорожной Сибирской губернской канцелярии 3 января 1737 г., было «дано из Туринска до Верхотурья генерала и кавалера Левашева сыну ево и при нем слугам ево ямских шесть подвод», прогонов взято 2 руб. 46 коп. 7 января, по подорожной Ямской канцелярии, было дано две подводы до Тюмени курьеру ингерманландского пехотного полка, прогонов взято 60 коп. 8 января, по подорожной Ямской конторы (СПб.), проехал на почтовых до Тюмени иркутский дворянин Дементьев на одной подводе за 25 коп. прогонов. По подорожной Верхотурской канцелярии, до Тюмени ехал сержант Борзунов с капралом

и солдатами и денежной казной на трех ямских подводах. Прогонов уплатили 90 коп.¹⁵⁸ Можно сделать вывод о том, что в XVIII в. прогонная плата всеми проезжающими вносилась регулярно.

В Сибири в XVII – XVIII вв. ездили на так называемых протяжных, а не на переменных лошадях, т.е. ямщики везли своих пассажиров от яма до яма или от города до города без замены лошадей. Так, например, ехал в 1741 г. Г.Ф. Миллер от г. Тобольска до Тюмени: «21 марта вечером отправился из Тобольска с ямщицкой упряжкой, которая прошла до Тюмени без замены». При этом путешественник отмечал наличие почтовых станций, где, видимо, находились переменные почтовые лошади¹⁵⁹.

Поскольку денег ямщикам не хватало даже на поддержание собственного хозяйства, они вынуждены были не только ходатайствовать (например, 13 января 1708 г. через тюменского ямского старосту Черепанова, перед местными властями об отправке своих «выборных» в Москву для подачи челобитной государю о «надлежащих нуждах»¹⁶⁰), но и просить займы. В декабре 1709 г. с такой проблемой обращались тюменские ямщики, прося выдать им из государственной казны 200 руб. займы до будущего года, так как они «пришли в крайнее разорение». В своей челобитной они указывали, что «оскудели и одоужали» и дошли до «самой нищеты», не имеют ни скота, на собинных пашнях хлеб не уродился и «вызяб», отчего много их собратьев разбежалось, а им (челобитчикам) приходится за них выполнять ямскую гоньбу¹⁶¹.

Указания о сборе с ямских охотников, с посадских и других людей «десятой деньги» встречаются в общих «сборных книгах», но сохранились и две отдельные «сборные книги десятой деньги» с ямских охотников Демьяновского и Самаровского ямов 1656 г. Сбор «с пожитков» производился приказчиками этих ямских слобод по «скаскам» выборных «окладчиков». Например, «с пожитку» ямщика Ивашки Яковлева Захаровых «по окладу с рубля» взято 3 алтына 2 деньги. У другого ямщика с его пожитка, оцененного в 5 руб., взята полтина. С пожитка в 1,5 руб. взято 5 алтын и т.д. Вообще все пожитки ямщиков были очень мелкие, большинство – от полтины до 1 руб., редко – выше 1,5 - 3 руб. до 6 руб. Это в Демьяновском яме. Но в Самаровском яме пожитки крупные – от 10 до 45 руб., меньше 10 руб. – очень редки¹⁶².

В связи с малоземельем по указу Сибирской губернской канцелярии в 1768 – 1769 гг. излишки земли обмеривали у посадских, цеховых людей и отставных солдат для передачи ее малоземельным и безземельным крестьянам и ямщикам Кармацкой волости¹⁶³. В 1773 г. составлялись планы земельных участков, отведенных тюменским цеховым и ямщикам¹⁶⁴. Непрерывающийся спор о разделе земель между ямщиками и крестьянами д. Боровиковой Тюменского уезда был разрешен по предложению сибирского губернатора 28 сентября 1778 г.¹⁶⁵

Но и в XVIII в. ямская служба тяготила часть ямщиков. Отсюда и факты бегства от службы. Так, 10 января 1745 г. поручик Верхотурского, Туринского и Тюменского ямов обращался в Тобольскую губернскую канцелярию с челобитной о розыске ямщиков, бежавших в Иркутскую и Енисейскую провинции¹⁶⁶. Хотя указ из Ямского приказа еще в 1621 г. требовал: «ямских охотников, которые сошли в 1621 году, и их охотничьих детей велено сыскивать. А тем, кто задержал у себя беглых охотников, пени по 10 руб. за человека на государя, а беглых охотников и тех, кто их у себя держал, бить кнутом». 13 августа 1651 г. царь и бояре приговорили повторно «имать пени по 10 рублев за беглого ямщика»¹⁶⁷.

Жизнь в городах делала из ямщиков лиц, заинтересованных в получении образования. 27 июля 1781 г. ямской выборный подал рапорт в тюменскую воеводскую канцелярию о количестве экземпляров азбуки, необходимых для «публичных» и «приватных» школ г. Тюмени¹⁶⁸.

В Сибири, в местах, где не было ямщиков, ямские деньги с населения не собирались, потому что «посацкие люди и крестьяне вместо ямщиков гоняли всякие подводы». Об этом свидетельствует «Ведомость сибирских городов» 1701 г. Например, в Енисейском, Илимском, Иркутском, Якутском городах «гоняли всякие подводы без прогонов». А в Нерчинском городе вообще ямских денег не собирали и не гоняли подвод: «а иных сборов с посацких людей и пашенных крестьян не збирается для того, что Нерчинский город заведен в недавних летех, и распространяется вновь, и с китайским государством пограничной»¹⁶⁹.

Условия почтовой гоньбы в Сибири были невероятно тяжелыми. Среди местных жителей мало находилось охотников выполнять ее. Поэтому в гонщики набирались люди всех чинов и сословий, в том

числе и стрельцы, и казаки, и торговые люди, «которые своею охотою пожелают служить ту ямскую службу». В других местностях России этого не допускалось. Упрочилась и формальная сторона выбора ямщиков. По существующей системе за нового охотника ручались все или, по крайней мере, большая часть односельчан. Для сибирской же гоньбы добропорядочность кандидата гарантировалась священником того прихода, в котором он жил. Священник подписывал «излюбленный список» в том, что будущий ямщик – «человек добр, семьянист и непьяница и животом прожиточен и государеву ямскую гоньбу ему гонять мочно»¹⁷⁰. В январе 1712 г. тюменские ямщики дали в воеводскую канцелярию поручительную грамоту о взятии на поруки «вновь ставшего ямщиком Волокитина»¹⁷¹. О поруках ямщиков говорилось еще в 1624 г. в документах Ямского приказа¹⁷².

§ 6. Реорганизация ямского дела

Изучая ямской строй середины XVIII – начала XIX в., мы пытаемся проследить взаимосвязанные процессы эволюции ямской гоньбы от повинности ямщиков к подрядной ямской гоньбе притрактовых жителей разного звания, сближения социального статуса ямщиков со статусом государственных крестьян, а также отмены сословия ямщиков.

Почтовая гоньба, связанная с перевозкой почты, в Сибири была организована в первой трети XVIII столетия. По указу от 26 сентября 1731 г., полученному в Тобольске 17 октября 1731 г., велено было «в сибирских городах для государственных посылок и для посылок же партикулярных писем учредить почту на таком же порядке, как напред сего в прошлых годах такая почта была учреждена... от Тобольска до Китайской границы и от Москвы до Тобольска»¹⁷³.

В 1744 г. в Тюменскую воеводскую канцелярию поступил указ из Ямской канцелярии, в котором, со ссылкой на указ Правительствующего Сената, приказывалось от Москвы до Тобольска для «возки одних только писем учредить ямской канцелярии почту, на каждом стану по шти (шесть. – *О.К.*) лошадей и отправлять ту почту однажды в неделю, и тех лошадей кроме воски оных писем никому не давать, разве от Сената или от Сибирской губернии посланы будут курьеры от Москвы до Царева Санчурска и от Верхотурья до Тобольска, где прежде сего та почта ямскими подводами была учреждена и для уч-

реждения той почты и для поставки на оных станах лошадей и при них почтарей»¹⁷⁴.

В 1752 г. Ямская канцелярия по указу Правительствующего Сената разложила ямщиков на выти по 28 душ. Каждая такая выть представляла по три лошади, что и продолжалось до 1785 г. В журнале Тюменской воеводской канцелярии в 1764 г. было записано, что «на ямские подводы указного весу, яко то в летнее по пятнадцати, а в зимнее время по двадцати пудов и на перегонах повстречающихся ямских лошадей без отдыха не брать»¹⁷⁵.

Ямщики проживали оседло в основном в Туринском, Тюменском, Ялуторовском и Тобольском уездах, но с 1804 г. выставляли лошадей даже во все уезды Томской губернии. По этой причине они должны были отлучаться от своих хозяйств с лошадьми и со всей ямской принадлежностью на расстояния до 2,5 тыс. верст. Это не могло не сказываться на состоянии их хозяйств.

До 1780 г. сибирские ямщики состояли в ведении государственной Ямской канцелярии и зависели от ямских управителей. «С этого же времени, – пишет Г.С. Батеньков, – управление ими было отменено и ямщики поступили в заведование гражданского губернатора и непосредственно казенной палаты»¹⁷⁶. По указу от 21 января 1782 г. об учреждении легкой и тяжелой почты (пункт 5) было предписано «наряд ямщиков и их лошадей оставить под наблюдением директора экономий, попечений городничих и нижних земских судов... А потому прежде определенные в ямские управители ныне остались без всякой должности на содержании ямщиков, по одному только их отягощению. А потому... их из управительной должности исключить»¹⁷⁷.

С 1786 г. Тобольская казенная палата разрешила ямщикам исполнять ямскую повинность сообразно местным обстоятельствам: либо натурой, либо наймом. В последнем случае ямщики обязывались нанимать людей по узаконенным договорам – «верных и надежных с поручительством или по одобрениям общественным». За нарушение этих правил целые ямские общества ставились в строгую ответственность. Начиная с 1786 г., содержание станом в некоторых селах и деревнях вместо ямщиков брали на себя крестьяне, но при условии взыскания с ямщиков денег за содержание ямской гоньбы. В первые годы деньги собирали с ямщиков не очень исправно. Так, за вторую половину 1789 г.

с 55 душ тюменских ямщиков было собрано всего 53 руб. 90 коп. Деньги обычно взимались за полугодие и отсылались с выборными в уездное казначейство, где учитывались в счет оброчных платежей. Рапорты волостных судов о взыскании денег за ямскую гоньбу с ямщиков за содержание вместо них крестьянами почтовых станций за 1788 г. были постоянными.

С 1786 г. практика внесения денег ямщиками на содержание почтовых станций в тех уездах, где не было постоянных ямщицких поселений, становится общепризнанной. Из рапорта Тюменского яма в Тюменский земский суд видно, что в 1786 г. деньги с тюменских ямщиков собирались на содержание почтовых станций в Томском и Каинском уездах¹⁷⁸.

Там, где компактно проживали ямщики, они занимались ямской гоньбой сами. Рапорт Коркинского волостного суда объявлял, что на почтоотправление по Тюменскому тракту на почтовый станец в д. Искинскую от Туринского яма отправлены 12 лошадей с ямщиком Мануилом Юрьевым¹⁷⁹. Ямщики часто сами заключали договоры с волостными земскими судами о содержании почтовых лошадей на станциях. Об этом свидетельствуют рапорты этих судов в Тюменский земский суд¹⁸⁰. Из рапорта Каинского нижнего земского суда видно, что в Каинском уезде в 1787 г. было 18 станций. На перевозке почты в 1787 г. от Тобольского, а в 1788 г. от Демьяновского ямов на каждой станции было задействовано по 12 лошадей. Содержание каждой станции обходилось в 423 руб. в год. В рапорте ставился вопрос о взыскании недоданных денег на содержание почтовых станций с ямщиков Тобольского наместничества¹⁸¹. В 1793 г. один из ямщиков г. Тюмени подрядился отправлять почтовую гоньбу на станциях в селах Кольонском и Почитанском Томского уезда, выставляя по шесть пар лошадей на каждой¹⁸². В 1797 г. на пути от Тары к Томску на станциях Тырышкина, Варламский Бор, Ташаринская выставлялось по 12 лошадей. Здесь были наняты Тюменского яма ямщики Петр Матвеев и Иван Шабуров¹⁸³.

Не всегда ямщикам удавалось выполнить свои функции в полном объеме. Тогда власти поступали в соответствии с целесообразностью поддержания ямской гоньбы. Из Тобольской управы благочиния в Тюмень поступило сообщение, что ямщики, исправлявшие ям и почтовую

гоньбу при Тобольской почтовой конторе, так как их лошади и упряжь пришли в упадок, для исправления почтовой гоньбы оказались непригодными. Поэтому вместо этих ямщиков Туринского и Тюменского ямов с их 14 лошадьми приказано было «нанять за счет ямских обществ, от коих они были присланы, вольных наемщиков»¹⁸⁴. Из рапорта городского ямского волостного суда в Тюменский нижний земский суд известно, что ямской волостной суд нес ответственность за исправное отправление ямской гоньбы. Так как подрядчик Котовщик из Тюмени вел гоньбу неисправно на ряде станций, то волостной суд передал гоньбу другим держателям: крестьянам и ямщикам, за которых ручались односельчане или ямщики того же яма. При договоре это ручательство играло важную роль¹⁸⁵. Из рапорта Антошинского волостного суда известно, что ямщик Тюменского городского яма Василий Кычанов, содержавший станцию в д. Бачалиной, имел всего 10 лошадей, а должен был выставлять 12, но так как за него ручались «поручители Липчинской волости ямщики Семен Завьялов с товарищи», то они и должны были выставить еще двух лошадей¹⁸⁶.

В 1792 г. Тюменский городской ямской суд в рапорте отмечал, что за наем и отправление на почтовых станах почт и проезжающих в 1793 г. следовало заплатить 9877 руб. 65 коп. По Тобольскому уезду тюменские ямщики выставляли на содержание почтовых станов 124 лошади за 4032 руб. 65 коп. Тобольский купец Степан Иванович Тюленев, поручителем которого выступал енисейский купец Иван Максимович Темных, договорился содержать на 15 станциях Каинского и одной Томского уездов 167 лошадей за 5845 руб. в год, то есть по 70 руб. в год за одну пару. Тюменского яма ямщики всего по договорам с подрядчиками должны были заплатить за содержание и прогон 291 лошади 9877 руб. 65 коп.¹⁸⁷

В это время на прочие повинности, как-то: на воинские надобности, содержание государственных дорог и исправление почтовых домов, на содержание переправ через реки и волостных правлений, на выставление для земских повинностей лошадей, исправление колодничьих казарм, на пожарные инструменты, сельские запасные магазины, установку верстовых столбов и прочие местные волостные повинности, предусмотренные законом, сбор с ямщиков происходил на общих основаниях с крестьянами¹⁸⁸.

О том, кто отправлял почтовую гоньбу и в каких местах, свидетельствует «Ведомость, учиненная на каких станциях от Тюменского яма наняты в разных округах состоящие по отправлению почтовой гоньбы разного звания люди и в каких местах» за 1789 – 1800 гг. В тобольской почтовой конторе и в ямском почтовом дворе содержанием 7 лошадей по найму являлся здешний купец, за которого ручались другие тобольские купцы. И в Тобольском уезде в юртах Байкаловых и Истяцких, и в д. Котошихиной 27 лошадей содержал тот же купец. В Тюменском уезде в д. Южаковой, в слободе Покровской, в с. Созоновском и д. Вилижаниной по 12 лошадей на каждой станции (всего 48) – ямщики и крестьяне тюменской округи. В Ялуторовском уезде в Успенском заводе, в слободах Бешкильской и Исецкой (по 2 лошади на станции) – ямщики. В Курганском уезде 10 лошадей на станциях содержали крестьяне Бутаковской волости Тарского уезда. В том же уезде в деревнях Секменево и Мешково выставляли 24 лошади тоже крестьяне. В Томском уезде в г. Ачинске и шести селениях (Тырышкина, Орский Бор, Дубровина, Ташаринская, Турунтаева, Подъельничная) выставлялось по 12 лошадей, в юртах Татищевых, Калбаковских, Сунтуровских и Тишиных, в д. Пушкарево, селах Карнауново, Большие Бровцы, Кривоуцкое – по 2 лошади. Всех 114 лошадей на этих станциях содержали ямщики из Тюмени Петр Метелев и Иван Шабуров, нанятые под поручительство тюменских же ямщиков Григория Рыболова и Ивана Архимаритова «с товарищи». В Омской округе в форпосте Ачаирском две лошади содержал ямщик. В Ишимской округе в селениях Боровое, Тушнолобово, Абацкое, Камышлово, Орловское почту возили на 6 лошадях, в Ларихе, Казанцево, Ильинском – на 4-х. Все 42 лошади содержались опять же нанятыми тюменскими ямщиками¹⁸⁹.

Практика содержания лошадей на почтовых станциях ямщиками, крестьянами и мещанами сохранилась и в первой четверти XIX в. Так, из расписания о содержании лошадей на почтовых станциях, составленного в 1800 г. на три года вперед, видно, что в г. Тобольске ямщик Дехтерев содержал с работниками при почтовой конторе 7 лошадей по 200 руб. в год за пару. В Тюменском уезде в селах Байкаловское, Южаково, Вилижанское, в Успенском заводе лошадей выставляли крестьяне, а в Покровском – тюменский ямщик с работниками, в с. Созоновском – тюменские ямщики.

Цена содержания одной пары лошадей колебалась от 59 до 166 руб. на разных станциях. При этом крестьяне получали суммы даже большие, чем ямщики. На станциях в Ялуторовском уезде и г. Кургане 17 лошадей держал мещанин Д. Черных с работниками – по 60 руб. 70 коп. за пару. В Тобольской округе в Истяцком и Колотиловском станах 15 лошадей содержали ишимские ямщики за 1390 руб. В с. Секменевском Тарской округи содержателями были тюменские ямщики, за 6 пар получали 1099 руб. В Томской округе в д. Мешковой, в Орском Бору, в с. Ташаринском почту возили тюменские ямщики, а в д. Тырышкиной, в с. Колыонском – томские крестьяне, в с. Турунтаевском и д. Подъельничной – томские ямщики, в Ачинской округе в городском посаде – мещане. Чем дальше на восток, тем дороже обходилось содержание лошадей. Так, в Ачинске на одну пару приходилось затрачивать 270 руб. За всех почтосодержателей ручались либо односельчане, либо мещане¹⁹⁰.

Всего на почтовых станциях ямщики выставляли 1058 лошадей, плата за которых в 1820 г. достигала 191 991 руб. 75 коп.¹⁹¹

При активизации движения казенных транспортов власти привлекали для подводной гоньбы и коренных жителей Сибири. Ясачные татары Ентыкаевских юрт жаловались, что в 1787 г. их юрты приписали для отправления больших обозов и отвозки пассажиров с содержанием семи лошадей в д. Вилижаниной Яровской волости, и ентыкаевцы жаловались, что они при таких условиях не смогут платить ясак¹⁹². В 1797 г. Айтаула Енбаев из юрт Шипчанских Есаульской управы жаловался в Тюменский уездный земский суд, что от отправления подводной гоньбы еще со времен губернатора Чичерина (1783 г.) несли они немалые издержки, до 100 руб. в год, отчего доходили до «всекрайнейшего изнеможения», ибо сверх подводной гоньбы занимались исправлением дорог и сопровождением каторжников¹⁹³. В записи 1797 г. в журнале Тюменского нижнего земского суда в ответ на жалобу Айтаулы Енбаева приводятся выписки из указов, которыми руководствовались при организации почтовой гоньбы местные власти. В ссылке на указ от 6 февраля 1736 г. сказано: «... ежели потребно будет лошадей больше поставить для почты, то наряжать уездных»; по указу от 10 мая 1762 г.: «... ежели потребно будет от 20 до 35 лошадей, то обвещать за сутки, а кто потребует от 30 до 50, то за неделю, и чтоб те приготовленные

лошади более суток не ждали, разве заплачены будут простойные деньги на сутки за каждую лошадь по 25 коп.»¹⁹⁴. Таким образом, у местных властей были формальные основания для того, чтобы привлекать к подводной почтовой гоньбе местное население.

На востоке Сибири, где не было ямов, ямскую повинность выполняли податные крестьяне и разночинцы. В наказах в Уложенную комиссию 1767 г. приписные крестьяне с. Ладейского писали, что им приходилось сопровождать военных с казенными вещами по дороге из Иркутска в Тобольск. Приписные Абаканского, Караульного, Новоселовского и Балехтинского станков просили освободить их и разночинцев от почтовой и междудворной подводной гоньбы и прислать «отколь принадлежит поселить настоящих ямщиков как бы и в прочих сибирских городех оные находятца». Видимо, до крестьян доходили слухи о попытках сибирских властей заселить большую дорогу ямщиками из сибирских ямов. Приписные крестьяне с. Есауловского возили из Красноярска до Канского острога 208 верст, а если канские обыватели не помогали своими подводами, то от Канского до Удинского острога еще 30 верст, а если и там перемены не случалось, то до д. Туломской (еще 100 верст), а в сторону Тобольска до Черной речки – 131 версту, оттуда до Ачинского острога – 71 версту, а если и в Ачинском перемены не делалось, то еще до с. Боготольского 40 верст. Итого получался разгон в оба плеча в 600 верст. Наказ отмечал, что на этой дороге «малое число живущих людей находилось» и от таких длинных проездов люди приходили во «всекрайнее разорение» и не поспевали к посеву. Эти же крестьяне содержали в течение года в складке с прочими станциями ямские и почтовые подводы» на 12 лошадях, которые должны были отправлять все крестьяне поочередно. Чтобы не отрываться от полевых работ, они нанимали «отправлять те 12 лошадей охочих и свободных людей» по 250 руб. ежегодно¹⁹⁵. Таким образом, наем вместо себя начал применяться в содержании почтовых лошадей с самого начала проведения почтовой дороги.

Часть разночинцев Кемского острога была поселена по Канской дороге до Удинска для почтовой и ямской гоньбы. Они тоже платили подушные деньги и прочие казенные сборы и перевоз держали за свой счет¹⁹⁶.

Из наказа ямщиков с. Боготольского, больше напоминающего жалобу, следует, что они содержали тракт на 208 верстах. Они писали, что от провоза многочисленных команд, ремонта дороги, содержания перевоза через р. Чулым и при этой уплате подушных и других денег приходят в крайнее разорение, а от содержания подводной гоньбы – в «видимое несостояние». Боготольские просили власти, если они хотели исправной гоньбы, то освободили бы их от платежа подушных денег, а оставить, «против яко действительных уже ямщиков, единственно при исправлении, как и в протчих местах, одной подводной гоньбе»¹⁹⁷. Таким образом, боготольские так называемые ямщики хорошо знали статус государственных ямщиков и просили его распространить на них, но просьба их не была услышана, может быть, в силу того, что гоньбу впоследствии власти стали сдавать с торгов.

На рубеже XVIII – XIX вв. происходит дальнейшее сближение социального статуса крестьян и ямщиков. В связи с невозможностью выполнять гоньбу в достаточной мере ямскими охотниками был поставлен вопрос о решении транспортной проблемы для всей Сибири в целом. Вопрос этот изучался в сибирских губерниях и был решен окончательно к 1822 г.

В приложении к отчету М. М. Сперанского за 1820 г. под названием «Записка о ямщиках, в Сибири состоящих» рассматривается история вопроса о начальном водворении ямщиков в Сибири, о местном управлении ими и предоставленных им выгодах, об отправлении ямщиками почтовой гоньбы и их «современном» положении. Итоги решения этой проблемы излагает «Рассмотрение о ямщиках» Первого Сибирского комитета в присутствии от 13 апреля 1822 г. за № 31, которое было высочайше утверждено 17 июня 1822 г.¹⁹⁸ Суть этих документов заключается в решении вопроса об организации проездов в Сибирь и обратно и изыскании для этого достаточных средств.

Автор приложения к отчету М. М. Сперанского Г.С. Батеньков (судя по рукописи, обнаруженной нами в рукописном отделе РГБ¹⁹⁹) пишет, что в 1797 г. Правительствующий Сенат требовал от местного начальства подробных сведений о состоянии почтовой гоньбы, ямов и самих дорог. С целью улучшения гоньбы 19 января 1797 г. последовал высочайший указ, чтобы по тем почтовым станциям, где недостаточно лошадей, учредить необходимую прибавку; в губерниях, где

есть ямщики, почты содержать нарядом по установлениям, а в случае недостатка ямщиков, расчисляя их на выты, сделать дополнение от городов и уездов. Исполняя эти указы, Tobольское губернское правление, учитывая, что ямщиков по пятой ревизии считалось 13 903 души, что их ямы и сами они были расселены «удобно от проходящих путей», прибавило на каждую станцию по две лошади, доведя их число до пяти. С этого времени через каждые три года делалось расписание на отправление почтовой гоньбы. Tobольская губерния включала тогда все уезды будущей Томской губернии. По расписанию всего назначено было 249 станций. На них лошадей – 2256. Ямщики по числу вытей выставляли 1487 лошадей, а остальных – городские и уездные жители.

В 1804 г. была учреждена Томская губерния. Tobольское губернское начальство, чтобы избежать остановки в движении почт, сохранило прежний распорядок до 1805 г. Генерал-губернатор Сибири Селифонтов, рассматривая состояние почтовой гоньбы, обратил внимание на следующее. При разделении губерний в Tobольской осталось 13 499 ямщиков, а в Томской – 535 душ, что делало отправление последними почтовой гоньбы по всей Томской губернии «отяготительным». Поэтому он сделал двойное предположение: 1) или в ямщики по Томской губернии зачислить потребное число из живущих на дорогах крестьян; 2) или всех ямщиков, не исключая и тобольских, обратить в крестьян, а почтовую повинность отправлять наймом, раскладывая сбор на всех жителей обеих губерний. Однако, не ожидая на это представление разрешения, он предписал выставлять лошадей по-прежнему и не делать нового расписания. Распоряжение его действовало до 1807 г. А с этого года каждая губерния отправляла почтовую гоньбу отдельно. Такую выгоду в пользу Tobольской губернии исходатайствовало у генерал-губернатора И. Пестеля в 1806 г. на основании доклада министра внутренних дел высочайше утвержденное 2 мая 1805 г. собрание депутатов для раскладки повинностей. В 1810 г. этим же собранием депутатов отправление почтовой гоньбы по Tobольской губернии возложено было на одних ямщиков, которых для этого посчитали достаточным числом душ.

В указанных порядках до постановки вопроса о ямщиках в Tobольской губернии в 1820 г. ничего не изменилось. Ямщики выпол-

няли свою функцию. В Томской губернии ямщики были введены в общую раскладку с прочими жителями, а по Иркутской губернии ямов не было.

В заключении автор приложения к отчету М.М. Сперанского Г.С. Батеньков отмечает, что с обращением почтовой гоньбы в денежную раскладку на ямщиков значение и обязанности этих людей совершенно не изменились. Расселение их на огромных пространствах делало наем для почтовой гоньбы затруднительным, так как надо было отправлять во все места, где не было ямщиков, особенных доверенных от ямских обществ со значительными суммами денег, что было небезопасно. Г.С. Батеньков делает вывод, что ямщики составляли излишнее и ненужное исключение из общего порядка отправления повинностей. Если бы исправление почтовой повинности возложить по примеру прочих губерний на всех жителей, а ямщиков обратить в крестьян, то они приносили бы казне ежегодно дохода в 163 216 руб. и, сверх того, облегчали бы прочие состояния в исправлении тех внутренних повинностей, отправляемых денежным сбором, от которых они были освобождены. Так считали и автор «Записки...», и М.М. Сперанский, поставивший под ней свою подпись²⁰⁰.

Мнение было сформировано, и 13 апреля 1822 г. Первый Сибирский комитет, рассматривая общее положение о земских повинностях в Сибири, обратил внимание на ямщиков и сделал следующее заключение: «Ямщики обязаны отправлять почтовую гоньбу. Но как водворены они не на нынешних главных дорогах, но на тех путях, кои существовали при начальном покорении Сибири, то и не имеют они возможности лично исправлять возложенную на них повинность, но, упражняясь в хлебопашестве и другой свойственной поселянам промышленности, выставляя почтовых лошадей наймом большею частью в местах от жительства их на тысячу верст и более удаленных, при том их недостаточно для отправления сей повинности на всех станциях, почему даже и в Тобольской губернии содержатся некоторые из оных на счет общего земского сбора...

По соображениям сих обстоятельств открывается: 1. Что ямщики необходимы были тогда единственно, когда по недостатку в обращении денег земские повинности в Сибири не могли быть иначе, как токмо личные, с обращением же почтовой гоньбы в денежную на ям-

щиков раскладку, значение и обязанности их совершенно изменились. 2. Что в настоящем положении ямщики облегчают отправление почтовой повинности в одной Тобольской губернии, более прочих избыточной и населенной. 3. Что совершенно без нужды теряется ежегодно казенного дохода 163 тыс. руб. (так как ямщики освобождены были от оброчной подати. – *О.К.*), между тем как на отправление почтовой повинности ямщики расходуют гораздо более и должны притом преодолевать важные неудобства с наймом лошадей в отдельных местах сопряженные, ибо нет к тому другого средства, как отправлять особых поверенных с наличною суммою денег при самых наймах необходимою, и по неизвестности подрядных цен, значительным в количестве ее, против действительной надобности превосходством.

Таким образом, для пользы самих ямщиков, в Тобольской и Томской губернии обитающих, для уравнивания повинностей в Сибири и для выгод казенных, комитет признает справедливым, дабы все сии ямщики обращены были в государственные крестьяне и чтобы на них возложены были все обязанности по сему состоянию наравне с прочими»²⁰¹.

Подписан этот документ 20 апреля 1822 г. графом Кочубеем, графом Д. Гурьевым, графом А. Аракчеевым, князем Алексеем Голицыным, М. Сперанским, бароном Кампенгаузеном. Высочайше утверждено данное мнение Первого Сибирского комитета 17 июня 1822 г. В именном указе, данном Сенату 22 июля 1822 г. «О преобразовании сибирских губерний по новому учреждению», отмечалось: «все ямщики, в Тобольской губернии живущие, по уважению того, что настоящие почтовые тракты от места их поселения отдали (вдали. – *О.К.*), от звания сего и повинностей с будущего 1824 г. увольняются, и входят в состав государственных крестьян, неся равные с ними подушные и оброчные подати и повинности»²⁰². Подтверждением исполнения данного решения служит донесение генерал-губернатора Западной Сибири в Сибирский комитет: «...состоявшие по Тобольской и Томской губерниям ямщики во исполнение именного Высочайшего указа 22 июня 1822 г. уволены распоряжением местных начальств от сего звания и введены с 1824 г. в общий состав государственных крестьян с платежом подушных и оброчных податей и повинностей по сему сословию»²⁰³. На момент перечисления в Западной Сибири их было 16841 душа²⁰⁴.

Конечно, сами ямщики сразу не растворились в сибирском обществе. Так, исследователь экономического быта государственных крестьян Тобольского округа С.К. Патканов в 1888 г. отмечал, что крестьяне Городового сельского общества Бронниковской волости (416 рев. душ), проживавшие в г. Тобольске, «суть по большей части потомки ямщиков бывшего Тобольского яма». Проживали ямщики в небольшом числе в некоторых других селениях прилегающей к городу местности в пределах Абалакской, Куларовской и других волостях²⁰⁵.

В 80-е гг. XIX в. в г. Туринске бывшие ямщики, вошедшие в состав Городовой волости (имели 121 двор и 279 ревизских душ), приспособлялись к изменившимся экономическим условиям довольно успешно. Они занимались достаточно выгодными промыслами по выделке сыромятных кож, кузнечным мастерством. Чаще всего работали по найму на предприятиях, принадлежавших купцам или зажиточным мещанам, не бросая земли, которая была им нарезана из пользования крестьян Коркинской и Шухруповской волостей, а именно: пашнями в пяти урочищах, сенокосами поемными и лесными, а также лесами. Усадебных земель им отведено не было, так как они жили в самом городе, имели дома, огороды и т. п. на городской земле, за которую уплачивали в городскую кассу поземельные подати, и пользовались правом бесплатной пастьбы своего скота на городском выгоне. Весьма значительная часть населения Городовой волости находилась в постоянных отлучках. И хотя в Туринском округе население приросло с 1858 по 1888 гг. на 23%, но в Городовой волости уменьшилось на 23 платежных души. Это объяснялось тем, что довольно значительная часть крестьян этой волости перечислилась из ее состава в другие местности или сословия, а также тем, что при ревизии в сказки вносились все приписное население, в сведения же 1888 г. было внесено наличное население²⁰⁶.

Ближе к своему положению оказались жители бывшего Тюменского яма. Они вошли в Ямское городское общество Троицкой волости. По сведениям П.И. Соколова и В.Н. Горемыкина, крестьяне Ямского общества в 1888 г. были весьма немногочисленны и жили в г. Тюмени, где отбывали все повинности. Они были по большей части ямщиками и находились постоянно в разъездах, поэтому о них было очень мало сведений, хотя окладные сборы они платили как крестьяне: по 5 руб. 65

коп. с годного работника, по 2 руб. 65 коп. волостных сборов, однако сельских сборов не платили, потому что жили в Тюмени и отбывали мещанские повинности. По сути, они принадлежали Троицкой волости только в податном отношении. Всего в обществе числилось 106 платежных душ²⁰⁷.

Жители с. Самарова во второй половине XIX в. уже слабо помнили о времени возникновения яма, и в Самаровской церковной летописи было записано, что «... Иоанн Грозный заботился о заселении новой страны русскими. Впоследствии Великие государи Иоанн Алексеевич и Петр Алексеевич вызвали из разных губерний охотников на жительство в Сибирь в зачет рекрутской повинности, которых нашлось до 50 семей, и заселили ими на первый раз некоторые места с тем, чтобы они отбывали сельскообывательскую гоньбу, почему и назывались ямщиками, а места ими заселенные назывались «ямами». В числе первых поселян в Самарове был Шаламов. Он купил от коренных жителей часть земли и на имя его была отведена земля в 1692 г. и дана отводная письменная крепь. За ними впоследствии стали добровольно заселяться из разных губерний и городов, из Великого Устюга, Архангельской и других губерний». Оба яма – Самаровский и Демьянский – возникли в 1637 г. К 1888 г. оба эти яма превратились в весьма значительные центры Тобольского севера. Но, кроме них, имелись ямские поселения еще в других местах, например в с. Юровском. Во многих селениях потомки ямщиков, переселенцев из северных губерний, составляли большинство жителей, например в с. Самаровском, Реполовском и др. Они отличались высоким ростом и крепким телосложением от жителей других мест Тобольского округа, где население имело более смешанный характер. Они были трудолюбивы, выдержанны, предприимчивы²⁰⁸.

Как продолжение решения вопроса не только о сибирских, но и российских ямщиках 26 февраля 1825 г. последовал сенатский указ «О перечислении ямщиков в городские и в другие податные состояния». Согласно этому указу ямщики добровольно могли переходить в другие податные состояния: мещанское, крестьянское и купеческое. Однако на тракте между столицами, где ямщики отправляли исключительно ямскую гоньбу, они должны были оставаться в прежнем положении и на будущее.

Таким образом, ямщики были одними из первых в Сибири, объединившихся с государственными крестьянами. После того как сибирских ямщиков перевели в сословие государственных крестьян, в отчетах волостных правлений в 1825 г. появилось выражение: общинник «из ямщиков, переименованных в крестьяне»²⁰⁹. Так прекратилась история сословия сибирских ямщиков, однако продолжалась другая история жителей Сибирского тракта, занимавшихся промыслами, связанными с транспортом.

Примечания

¹ *Владимирский-Буданов М.Ф.* Обзор истории русского права. Ростов н/Д, 1995. С. 220 – 222.

² *Вигилев А.Н.* Указ. соч. Ч. I. С. 78 – 79.

³ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 195.

⁴ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. Ч. I. С. 63 – 64. Четверть на хороших плодородных почвах составляла полдесятины. Для худших земель площадь четверти увеличивалась иногда до 1,5 дес. Десятина равна 1,0925 га.

⁵ *Зимин А.А.* Россия на рубеже... С. 42.

⁶ РГАДА. Ф. 290. Оп. I. Д. 770. Л. 5.

⁷ Цит. по: *Вигилев А.Н.* Указ. соч. Ч. I. С. 72.

⁸ Там же. С. 74.

⁹ *Бахрушин С.В.* Воеводы Тобольского разряда // Указ. соч. С. 269.

¹⁰ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. С. 74.

¹¹ Там же. С. 75.

¹² *Ерошкин Н.П.* История государственных учреждений дореволюционной России. Изд. 4-е. М., 1997. С. 39.

¹³ РГАДА. Ф. 199. Оп. 388. Д. 4. Л. 2 об.-3.

¹⁴ *Фишер И.Е.* Сибирская история. СПб., 1774. С. 202.

¹⁵ *Миллер Г.Ф.* История Сибири. М., 2000. Т. 2. Прим. к гл. 6 – 9. С. 640.

¹⁶ *Вигилев А.Н.* История отечественной почты. 2-е изд. М., 1990. С. 165.

¹⁷ ГАТюМО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 5059. Л. 105.

¹⁸ *Буцинский П.Н.* Заселение Сибири и быт ее первых насельников. Харьков, 1889. С. 44.

¹⁹ Там же. С. 44 – 45.

²⁰ *Миллер Г.Ф.* История Сибири. М., 1999. Т. 1. Прил. 40. С. 383 – 384.

²¹ Там же. Прил. 49. С. 399.

²² Там же. С. 400.

²³ Там же.

²⁴ *Буцинский П.Н.* Заселение Сибири... С. 63, 65, 66.

²⁵ Там же. С. 67.

²⁶ Там же. С. 68.

- ²⁷ Александров В.А., Покровский Н.Н. Власть и общество. Сибирь в XVII в. Новосибирск, 1991. С. 149.
- ²⁸ Там же. С. 150.
- ²⁹ Там же.
- ³⁰ Там же. С.150.
- ³¹ Там же. С.151.
- ³² Там же.
- ³³ Там же.
- ³⁴ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2 об.
- ³⁵ Александров В.А., Покровский Н.Н. Власть и общество. Сибирь в XVII в. С. 152.
- ³⁶ РИБ. Т. 8 / Сост. А.И. Тимофеев, Ф.И. Успенский. Д. 14. С. 389, 396, 399.
- ³⁷ Буцинский П.Н. Указ. соч. С.88.
- ³⁸ Оглоблин Н.Н. Обзорение столбцов и книг Сибирского приказа (1692 – 1768 гг.). М., 1895. Ч. I. С. 53.
- ³⁹ Миллер Г.Ф. Указ. соч. Т. 2. Прил. Прим. к гл. 6-9. С. 640 – 641.
- ⁴⁰ Оглоблин Н.Н. Указ. соч. Ч. I. С. 166; Ч. 3. С. 53.
- ⁴¹ Гурлянд И.Я. Указ. соч. С. 191.
- ⁴² Александров В.А., Покровский Н.Н. Указ. соч. С. 206.
- ⁴³ Строевская книга Тюменского яма 138 г. // Тюмень в XVII столетии. СПб., 1903. С. 71.
- ⁴⁴ Там же. С. 81 – 82.
- ⁴⁵ Там же. С. 83 – 84.
- ⁴⁶ Там же. С. 86 – 87.
- ⁴⁷ Там же. С. 180.
- ⁴⁸ Вигилев А.Н. Указ. соч. 2-е изд. С. 167.
- ⁴⁹ Гурлянд И.Я. Указ. соч. С. 178 – 188.
- ⁵⁰ Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. Новосибирск, 1995. С. 149, 220, 242.
- ⁵¹ Дозорная книга Тюмени 1700 г. // Тюмень в XVII столетии. С. 45 – 46.
- ⁵² Там же. С. 48 – 49.
- ⁵³ Сибирь в путевых описаниях Г.Ф. Миллера / Изд. подг. от А.Х. Эллерт // История Сибири: Первоисточники. Новосибирск, 1996. Вып. IV. С. 297.
- ⁵⁴ Словоцов П. А. Указ. соч. С. 371.
- ⁵⁵ ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 14. № 10449. С. 406.
- ⁵⁶ Там же. Т. 15. № 11185. П. 8. С. 620.
- ⁵⁷ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3706. Л. 1.
- ⁵⁸ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2722. Л. 11.
- ⁵⁹ Там же. Д. 2635. Л. 4, 18.
- ⁶⁰ Там же. Д. 4006. Лл. 4, 5, 7, 9, 13, 14, 16, 17, 19, 24, 28, 29, 30, 32, 39, 40, 42, 47, 48, 49.
- ⁶¹ Описание Тобольского наместничества / Сост. А.Д. Колесников. Новосибирск, 1982. С. 188, 189, 198, 212, 222.
- ⁶² ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2806. Л. 28.
- ⁶³ Там же.

- ⁶⁴ Там же. Л. 29.
⁶⁵ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 169.
⁶⁶ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 182.
⁶⁷ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 193 – 195.
⁶⁸ ГАТюМО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3712. Л. 53.
⁶⁹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164 – 164 об.
⁷⁰ ГАТюМО. Там же. Д. 3693. Л. 1 – 39.
⁷¹ Там же. Д. 3701. Л. 1 – 50.
⁷² Там же. Д. 2710. Л. 72 – 80.
⁷³ Там же. Д. 655. Л. 1 – 2.
⁷⁴ Там же. Д. 3630. Л. 4.
⁷⁵ Там же. Д. 5127. Л. 273 – 274.
⁷⁶ Там же. Д. 460. Л. 29 – 33.
⁷⁷ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. 2-е изд. С. 167.
⁷⁸ Там же. С. 182 – 183. Сн. 5.
⁷⁹ *Оглоблин Н.Н.* Указ. соч. Ч. 1. С. 361.

⁸⁰ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. 2-е изд. С. 167 – 168. Сенные деньги – стоимость лошадиного корма, взимаемая в тех случаях, когда ямщик ехал по вольному найму с седоком без подорожной. В Сибири долгое время брали сенной налог, потому что ямщики собственных лугов не имели. Покосы для них правительство снимало в аренду у коренного населения, за что и приходилось возмещать государству его убытки.

- ⁸¹ ГАТюМО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 1681. Л. 1.
⁸² *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 192 – 193.
⁸³ *Александров В.А., Покровский Н.Н.* Указ. соч. С. 259 – 260.
⁸⁴ Там же. С. 133.
⁸⁵ Там же. С. 266.
⁸⁶ Там же. С. 268 – 269.
⁸⁷ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 184.
⁸⁸ Там же.
⁸⁹ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. XI. № 8099. С. 110.
⁹⁰ ГАТюМО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 5304. Л. 1 – 2.
⁹¹ Там же. Д. 5904. Л. 35.
⁹² ПСЗРИ. 1-е собр. № 8099. С. 110.
⁹³ *Оглоблин Н.Н.* Указ. соч. Ч. I. С. 168 – 169.
⁹⁴ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 273 – 279 об.
⁹⁵ ГАТюМО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 4991. Л. 1.
⁹⁶ *Миненко Н.А.* Северо-Западная Сибирь в XVIII – первой половине XIX в.: Историко-этнографический очерк. Новосибирск, 1975. С. 39, 41, 46 – 48.
⁹⁷ Там же. С. 55, 56, 63, 64.
⁹⁸ *Словцов П.А.* Историческое обозрение Сибири. С. 384 – 385.
⁹⁹ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 197.
¹⁰⁰ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 159; ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 12. № 9319. С. 590-592.
¹⁰¹ Там же. Д. 770. Л. 3, 3 об.
¹⁰² *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 184 – 185.

- ¹⁰³ Там же. С. 185.
- ¹⁰⁴ *Вигилев А.Н.* История отечественной почты. Ч. 2. С. 42.
- ¹⁰⁵ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 186.
- ¹⁰⁶ *Словцов П.А.* Историческое обозрение Сибири. Новосибирск, 1995. С. 244.
- Сн. 2.
- ¹⁰⁷ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 186 – 187.
- ¹⁰⁸ *Оглоблин Н.Н.* Указ. соч. Ч. 1. С. 166, 167.
- ¹⁰⁹ *Первое столетие сибирских городов.* С. 65 – 67.
- ¹¹⁰ Там же.
- ¹¹¹ Там же. С. 137, 140, 143, 154, 164.
- ¹¹² ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3696. Л. 4.
- ¹¹³ *Первое столетие сибирских городов.* С. 139, 141, 144, 148, 151, 152, 155, 156, 158, 160.
- ¹¹⁴ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 2069. Л. 1 – 6.
- ¹¹⁵ Там же. Л. 1 – 8.
- ¹¹⁶ Там же. Д. 4120. Л. 1.
- ¹¹⁷ Там же. Д. 2606. Л. 3 – 4.
- ¹¹⁸ Там же. Л. 7 – 80, 10 – 11.
- ¹¹⁹ *Зимин А.А.* Россия на рубеже XV – XVII столетий. М., 1982. С. 44 – 45.
- ¹²⁰ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. XI. № 8099. С. 110.
- ¹²¹ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. 2-е изд. С.168.
- ¹²² *Преображенский А.А.* Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII века. М., 1972. 294 – 297.
- ¹²³ Там же.
- ¹²⁴ *Дозорная книга Тюмени 1624 г.* С. 31, 32, 54.
- ¹²⁵ Там же.
- ¹²⁶ *Преображенский А.А.* Указ. соч. С. 227.
- ¹²⁷ *Таможенная книга Туринска 1674/75 г.* С. 18 – 56.
- ¹²⁸ Там же. С. 30, 42, 75.
- ¹²⁹ Там же. С. 19 – 133.
- ¹³⁰ Там же. С. 60, 130.
- ¹³¹ *Таможенная книга Тюмени за 1672/73 г. // Таможенные книги сибирских городов XVII века. Вып. 4. Тюмень. Пелым / Авт. – сост. Башкатова З.В., Курилов В.Н. и др. Гл. ред. Резун Д.Я. Новосибирск, 2001. С. 29-33, 35-37, 45, 49, 52, 55, 62, 66, 69.*
- ¹³² *Курилов В.И.* Таможенная книга Тюмени как зеркало хозяйственной жизни и быта сибирского города // Таможенные книги сибирских городов XVII в. Вып. 4. С. 11.
- ¹³³ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 4 об.
- ¹³⁴ *Бахрушин С.В.* Торги гостя Никитина в Сибири и Китае // Указ. соч. С. 243.
- ¹³⁵ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 2247. Л.67.
- ¹³⁶ Там же. Д. 2248. Л. 23 – 24.
- ¹³⁷ Там же. Д.2250. Л. 26.
- ¹³⁸ Там же. Д. 2398. Л. 1 – 81.
- ¹³⁹ Там же. Д. 835. Л. 6 – 130.
- ¹⁴⁰ Там же. Д. 3616. Л. 1 – 2.

- ¹⁴¹ Там же. Д. 3619. Л. 1 – 2.
- ¹⁴² Там же. Д. 1736. Л. 13.
- ¹⁴³ Там же. Д. 5495. Л. 1 – 3.
- ¹⁴⁴ Там же. Д. 3843. Л. 1 – 5.
- ¹⁴⁵ Там же. Д. 3759. Л. 43 – 46.
- ¹⁴⁶ Там же. Д. 3951. Л. 133 – 177.
- ¹⁴⁷ *Александров В.А., Покровский Н.Н.* Указ. соч. С. 190.
- ¹⁴⁸ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 199 – 200.
- ¹⁴⁹ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 3, 3 об.
- ¹⁵⁰ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 8. № 5299. С. 60 – 61.
- ¹⁵¹ *Покровский Н.Н.* Томск. 1648 – 1649 гг. Воеводская власть и земские миры. Новосибирск, 1989. С. 344 – 345.
- ¹⁵² *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 202.
- ¹⁵³ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. Ч. 1. С. 80.
- ¹⁵⁴ Цит. по: *Вигилев А.Н.* Указ. соч. Ч. 1. С. 81.
- ¹⁵⁵ *Гурлянд И.Я.* Указ. соч. С. 202 – 203.
- ¹⁵⁶ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2.
- ¹⁵⁷ *Оглоблин Н.Н.* Указ. соч. Ч. 1. С. 168.
- ¹⁵⁸ РГАДА, Ф. 290. Оп. 1. Д. 388. Лл. 1 – 19, 43.
- ¹⁵⁹ *Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г.Ф. Миллера // История Сибири. Первоисточники. Вып. VI. / Сост. А.Х. Эллерт. Новосибирск, 1996. С. 289 – 297.*
- ¹⁶⁰ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 1726. Л. 1 – 18.
- ¹⁶¹ Там же. Д. 3694. Л. 29.
- ¹⁶² *Оглоблин Н.Н.* Указ. соч. Ч. 1. С. 168.
- ¹⁶³ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 1235. Л. 10 об.
- ¹⁶⁴ Там же. Д. 1235. Л. 108 – 109.
- ¹⁶⁵ Там же. Д. 2362. Л. 58.
- ¹⁶⁶ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 4989. Л. 434.
- ¹⁶⁷ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2 об., 4 об.
- ¹⁶⁸ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 4812. Л. 1 – 6.
- ¹⁶⁹ *Первое столетие сибирских городов.* С. 148 – 153.
- ¹⁷⁰ *Вигилев А.Н.* Указ. соч. Ч. 2. С. 40.
- ¹⁷¹ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3694. Л. 18.
- ¹⁷² РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2 об.
- ¹⁷³ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3701. Л. 10.
- ¹⁷⁴ Там же. Д. 4976. Л. 105.
- ¹⁷⁵ Там же. Д. 481. Л. 140.
- ¹⁷⁶ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164.
- ¹⁷⁷ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2702. Л. 1.
- ¹⁷⁸ Там же. Д. 2724. Л. 1-3; Д. 2735. Л. 1; Д. 2722. Л. 1 – 5; Д. 2715. Л. 2; Д. 2716. Л. 1.
- ¹⁷⁹ Там же. Д. 2702. Л. 3.
- ¹⁸⁰ Там же. Д. 2712. Л. 32.
- ¹⁸¹ Там же. Д. 4189. Л. 1.
- ¹⁸² Там же. Д. 2757. Л. 1.

- ¹⁸³ Там же. Д. 2760. Л. 17.
- ¹⁸⁴ Там же. Д. 10. Л. 1.
- ¹⁸⁵ Там же. Д. 2766. Л. 11.
- ¹⁸⁶ Там же. Д. 4189. Л. 13 а, 13 б.
- ¹⁸⁷ Там же. Д. 2731. Л. 4, 6.
- ¹⁸⁸ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1 Д. 2806. Л. 29.
- ¹⁸⁹ Там же. Д. 2766. Л. 14 – 15.
- ¹⁹⁰ Там же. Д. 2787. Л. 4.
- ¹⁹¹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164 об.
- ¹⁹² ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2734. Л. 1.
- ¹⁹³ Там же. Д. 4189. Л. 24.
- ¹⁹⁴ Там же.
- ¹⁹⁵ *Беляевский М.Т., Омельченко О.А.* Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. // Источниковедение и археография Сибири. Новосибирск, 1977. С. 210 – 211.
- ¹⁹⁶ Там же. С. 218.
- ¹⁹⁷ Там же. С. 220.
- ¹⁹⁸ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3.
- ¹⁹⁹ ОР РГБ. Ф. 20. К. 1. Д. 20. Л. 3 – 13 об.
- ²⁰⁰ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 166 об.-170.
- ²⁰¹ *Прутченко С.М.* Сибирские окраины: Областные установления, связанные с Сибирским Учреждением 1822 г. в строе управления русского государства. СПб., 1899. С. 183 – 184.
- ²⁰² ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 38. № 29124. С. 315.
- ²⁰³ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об.
- ²⁰⁴ Там же. Л. 2 об.
- ²⁰⁵ *Патканов С.К.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев Тобольского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения экономическо-го быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. Вып. X. Ч. 1. С. 74.
- ²⁰⁶ *Кауфман А.А.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев Туринского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения... Вып. XI. Ч. 1. Отд. 2. С. 433; Вып. IX. Ч. 1. Отд. 1. С. 26 – 27, 48.
- ²⁰⁷ *Соколов П.И., Горемыкин В.Н.* Экономический быт государственных крестьян и инородцев... волостей Тюменского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения... СПб., 1889. Вып. IV. С. 122, 131; Прил. 1. С. 12 – 13; Прил. 3. С. 10.
- ²⁰⁸ *Патканов С. К.* Указ. соч. С. 76 – 77.
- ²⁰⁹ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 4017. Л. 3.

Глава 4. ГУЖЕВОЙ ИЗВОЗ

Организация извозного промысла в Сибири в XVIII – XIX веках находилась под влиянием торгового капитала, проникавшего в Сибирь в довольно крупных размерах с конца XVIII в.

Извоз как подводная повинность в Сибири сложился еще в XVII в. В дальнейшем, со строительством трактов и дорог, роль повинности постоянно повышалась. Ввод в действие Московского тракта резко осложнил крестьянскую жизнь. В конце XVIII и первой половине XIX в. подводные поставки грузов для казенных нужд осуществлялись по мере необходимости, все больше поставки подвод заменялись подрядами или сборами денег. Например, в 1810 г. из г. Иркутска в центр транспортировалось 40 подвод с серебром и медью. Их до Калтайского станца по территории Томского округа переправили силами спасских крестьян, в пользу которых с остальных жителей волостей по раскладке начальства собрали деньги. В дальнейшем денежные сборы вместо натуральных поставок стали обычным явлением. «Не случайно, – пишет Н.Ф. Емельянов, – что М.М. Сперанский окончательно упорядочил этот вид повинности, поскольку со стороны государственных крестьян стали проявляться массовые недовольства, поступали многочисленные жалобы»¹.

С расширением местного рынка, с развитием сибирского торгового капитала, золотодобывающей промышленности в Восточной Сибири, с продолжающимся расслоением сибирского крестьянства роль торгового капитала особенно возрастала, что накладывало свой отпечаток на все виды крестьянских промыслов, особенно на извоз, который был рычагом, двигавшим не только торговлю, но и в целом развитие Сибири, в частности экономику притрактной зоны от Урала до Амура.

Изучение извозного промысла дает возможность проследить одну из сторон деятельности сибирского крестьянства, особенно притрактового населения, которая оказала значительное влияние на развитие крестьянской промышленности, породила целые отрасли крестьянских промыслов².

Извозный промысел был широко распространен в Сибири и выступал связующим звеном между сельскохозяйственным и промышлен-

ным производством. Товарный обмен между различными хозяйственными территориями Сибири, а также соседними восточными странами развивал эту форму промыслового труда. В ней наиболее ярко отражался процесс вовлечения крестьянских хозяйств в товарно-денежные отношения.

О географическом факторе, способствовавшем развитию извоза, писал Ю.А. Гагемейстер: «Почти каждая губерния имеет свою речную систему, а воды разных систем между собою не связаны, так что переходы из одной в другую требуют гужевой перевозки»³.

§ 1. Объемы перевозок. Русско-китайская торговля

Благодаря скрупулезному анализу контрактов об извозе, заключенных в томской нотариальной конторе, Ф.С. Кузьмина определила, что в 1825 г. через Томск проследовало 102 260 пуд. грузов. В 1830 г. было перевезено 103 307 пуд. По подсчетам В.П. Бойко, в 30 – 40-е гг. XIX в. через тот же город проходило обозов с грузом не менее 300 тыс. пуд.⁴

В 1851 г. через Кяхту прошло, по официальным сведениям, 29 407, в 1852 г. – 31153 одноконных возов с товарами, каждый до 20 пуд. Всего перевозилось по главному Московскому тракту около 1 млн пуд. грузов, силами 50 тыс. лошадей. По боковым дорогам тоже проезжало немало возов. Между Якутском и Охотском проходило ежегодно до 10 тыс. лошадей. Одного хлеба, поставляемого в казенные магазины, на винокурные заводы, на горные промыслы и отправляемого за границу, набиралось до 8 млн пуд., не считая того количества, которое требовалось для прокормления 150 тыс. жителей городов. Провозили овес, продаваемый извозчикам по главным трактам. Этим удваивалось количество перевозимого хлеба. Большая часть его сплавлялась, конечно, по речным путям, но доставка до пристаней и от них к местам потребления производилось гужем. На коротком плече 130 – 600 верст доставлялось 8 млн пудов угля и руды из рудников Алтайского горного круга. Для этого требовалось не менее 1 млн лошадей. На Нерчинских рудниках выход руды и угля составлял около 3 млн пуд. На частных золотых промыслах в Восточной Сибири в 1852 г. находилось 12 тыс. лошадей, а с томскими – около 14 – 15 тыс., из которых в результате сильной эксплуатации ежегодно выбывало око-

ло половины. На почтовых станциях в Сибири содержалось до 5 тыс. лошадей⁵. Это был общий фон, на котором развивался извозный промысел.

Особенно широкое распространение извозный промысел получил в районах, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту. Н.К. Крит сообщал, что в 1864 г. по Сибири, «считая предметы, сюда привозимые для внутреннего потребления, и товары, доставляемые в Кяхту и из Кяхты», перевозилось до 2 млн пуд.⁶ В 1871 г., как утверждал Н.Н. Овсянников, 2,5 млн пуд. грузов следовало сибирскими водными путями в оба конца и более 2 млн пуд. перевозилось через г. Тюмень зимним путем, более 9 млн пуд. передвигалось между окрестностями г. Камышлова и южными округами Сибири туда и обратно⁷.

А. Павлов отмечал, что в 1880-е гг. через Тюмень провозилось разных товаров до 1,5 млн пуд. в год.⁸

Датчане К. Гаге и Г. Тегнер в записке «Об условиях торгового сношения Европы с Западной Сибирью» писали, что в 60 – 70-е гг. «вероятнее всего, что между Томском и Тюменью ежегодно перевозится до 2,5 млн пуд., из коих 1 млн идет в восточном и 1,5 млн в западном направлениях»⁹.

До открытия Транссибирской железнодорожной магистрали по тракту проходило оживленное движение, так как тракт имел значение главной товаропроводящей артерии, особенно на участке от Томска до Иркутска. Здесь ежегодно перевозилось до 4 млн пуд. грузов на 80 – 100 тыс. подвод, обслуживавшихся 20 тыс. ямщиков¹⁰. М. Соболев приводил другую цифру – 16 тыс. возчиков между Иркутском и Томском¹¹. Зимой 1886 – 1887 гг. по Московскому тракту от Тюмени до Иркутска прошло 110 тыс. возов с чаем¹². Цифры, определяющие количество грузов, вывозимых и ввозимых в Сибирь, весьма разнообразны. По сведениям Министерства путей сообщения, в 80-е гг. XIX в. это количество равнялось 6,3 млн пуд., по данным генерал-губернатора Западной Сибири 1873 г., оно составляло 15,5 млн пуд., а по материалам 13 торговых фирм, опрошенных в 1882 г., – 8 млн пудов¹³.

По сведениям В.Ф. Борзунова, из Восточной Сибири на запад переправлялось ежегодно более 1 млн пуд. груза, через Томск в 1885 г. прошло 2 млн пуд. и в 1891 г. – 3 млн пуд. В Томскую губернию ежегодно прибывало 1,5 млн пуд. товаров, а отсюда в Европейскую Рос-

сию и на Урал вывозили сырья до 6,3 – 8,3 млн пуд. (в т.ч. зерна до 6 – 8 млн пуд.)¹⁴.

По данным томского городского головы, в 1893 г. общее количество товаров, прибывших в г. Томск и выбывших из него, равнялось приблизительно 2750 тыс. пуд.¹⁵

А.П. Субботин, своеобразно разделив Сибирь на два района – дальнюю и ближнюю Сибирь, считал, что из района «дальней Сибири» (северная часть Тобольской губернии, побережье Иртыша и вся сторона к востоку от этой реки, т.е. район г. Омска, Томская, Енисейская, Иркутская губернии и оз. Байкал), по более тщательным местным сведениям, отправлялось всех грузов не более 3 млн пудов. При этом он ссылаясь на «Записку о северном перевале Урала», поданную в 1882 г. в министерство путей сообщения тринадцатью торговыми фирмами. Из Европейской России в «дальнюю» Сибирь доставлено 2 млн пуд., что, по мнению А. Субботина, было, «по всем вероятностям, гораздо выше действительности»¹⁶. Даже такой крупный потребительский и распределительный центр, как Иркутск, по сведениям торговых депутатий, получал из Европейской России около 150 – 200 тыс. пуд., из которых в городе оставалось менее половины, около 50 тыс. пуд. шло в Забайкалье, остальные – на прииски и по Иркутской губернии¹⁷. По сведениям иркутского гражданского губернатора за 1880 г., в среднем за 5 лет, с 1876 по 1880 г., в Иркутск ежегодно привозилось 110 тыс. пуд. товаров, а вывозилось в Забайкалье и Якутию 59 тыс. пуд.¹⁸ «Вообще, – делал вывод А. Субботин, – при нормальных условиях весь товарообмен между Россией и дальней Сибирью можно при щедрой оценке считать около 5 млн пуд.»¹⁹.

А. Субботин ошибочно относил к «ближней» Сибири Зауралье, поэтому выделить по его данным те районы, которые входили в состав Западной Сибири, объем вывозимых и привозимых грузов не представляется возможным. В целом же А. Субботин подсчитал, что из «ближней» Сибири (Зауралье, северная часть Акмолинской, северо-западная часть Семипалатинской областей, южная часть Тобольской губернии, часть Казахстана и др.) с населением более 2 млн чел. вывозилось более 10 млн пуд. грузов, а ввозилось 1,5 млн пуд.²⁰ Современный исследователь В.П. Бойко считает, что объем всего грузооборота гужевого транспорта в Западной Сибири в конце

XIX в. достигал 10 – 12 млн пуд. в год, а занято в нем было 60 – 70 тыс. чел., то есть около 70 % всех занимавшихся извозом в Сибири²¹.

Конечно, не на всех участках пути товары перемещались в Сибири по суше. С 40-х гг. XIX в. по рекам Западной Сибири начинается пароходное движение. В 1865 г. по судоходным путям Тобольской губернии прошло уже 23 парохода и установилось правильное пароходное сообщение Тюмени с Томском по рекам Тоболу, Иртышу и Оби. В 1893 г. по рекам Западной Сибири прошло 102 парохода и 200 барж²². В навигацию 1892 г., по приблизительным сведениям, собранным у пароходовладельцев, было перевезено²³:

Из Томска в Тюмень

Чаю кирпичного и байхового	до 200 тыс. мест весом до 800 тыс. пуд.
Орехов, меда, кож, сала и др. товаров	до 150 тыс. пуд.
Хлеба в зерне и муке	1500 тыс. пуд.
Всего:	до 2450 тыс. пуд.

Из Тюмени в Томск

Разного товара	до 1650 тыс. пуд.
Керосина	до 150 тыс. пуд.
Сахара	300 тыс. пуд.
Всего грузов:	до 2 млн пуд.

Таким образом, между Тюменью и Томском перевозилось на пароходах 4,5 млн пуд. Естественно, что на участке Московского тракта от Тюмени до Томска летнее движение товаров гужем резко сократилось. Однако зимой оно восстанавливалось. Особенно оживленное движение наблюдалось на участке между Томском и Иркутском, т.е. там, где перевозка товаров в основном совершалась сухим путем.

Объем вывозимых из Сибири и ввозимых в нее грузов постоянно возрастал. В том, что объем грузоперевозок увеличивался, мы убедились, проанализировав материалы «Известий иркутской городской думы» за 1890 – 1893 гг. и данные этой думы за 1883 – 1888 гг., опубликованные в «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской... губернии».

Объем вывоза и ввоза груза в г. Иркутске, ввоз*

Годы	Заставы								Итого		Всего
	Амурская		Московская		Байкальская		Якутская		Чай	Прочие товары	
	Чай	Прочие товары	Чай	Прочие товары	Чай	Прочие товары	Чай	Прочие товары			
1883	...	10 576	24 885	2300	63	427	262	5947	25 210	19 250	44 460
1884	...	7601	28 331	2583	5	410	243	5924	28 579	16 518	45 097
1885	...	8588	27 490	3284	3	257	115	5859	27 608	17 988	45 596
1886	10	6158	16 255	1723	1	162	325	3820	16 591	11 863	28 454
1887	11	731	45 504	2985	19	515	175	5880	45 709	17 111	62 820
1888	7	9683	46 093	3394	12	854	1145	7505	47 257	22 086	69 343
1890	11	12661	27 102	3995	9	435	304	10 634	30 626	27 725	58 351
1891	8	10 360	38 145	3895	20	396	501	10 592	38 674	25 243	63 917
1892	12	10 501	36 767	5218	13	457	3351	9852	40 141	26 226	66 376
1893	...	12 149	38 250	8062	23	488	2470	9769	40 743	30 468	71 211

*Составлено по: *Материалы по исследованию...* Иркутская губерния. М., 1890. Т. 2. Вып. 4. С. 260; Известия Иркутской городской думы. Иркутск, 1890, № 5 – 6. С. 259, № 7. С. 314, № 8. С. 363, № 9 – 10. С. 68, № 11. С. 135, № 13 – 14. С. 198, № 15 – 16. С. 269, № 17. С. 20, № 19 – 20. С. 101, № 21 – 22, С. 157, № 23 – 24, С. 223; 1891. № 2. С. 93, № 4. С. 177, № 6. С. 259, № 8. С. 373, № 10. С. 73, № 12. С. 171, № 14. С. 262, № 16. С. 325, № 20. С. 227, № 22. С. 318; 1892, № 1. С. 38, № 3. С. 145, № 6. С. 360, № 7. С. 391, № 10. С. 105, № 12. С. 232, № 13. С. 294, № 15. С. 402, № 17. С. 64, № 20. С. 280, № 22. С. 440, № 24. С. 562; 1893, № 1 – 2. С. 56, № 3. С. 88, № 6. С. 301, № 7. С. 392, № 21 – 22. С. 239; 1894, № 7. С. 49.

Из табл. 5 видно, что объем вывозимых через московскую заставу из Иркутска товаров в конце 80-х гг. XIX в. резко вырос и в начале 90-х гг. стабилизировался, особенно это относится к чайным грузам. Вывоз же прочих товаров в западном направлении увеличивался постоянно и за десятилетие с 1883 по 1893 г. их объем вырос в 3,5 раза. Более всего вывозимых грузов приходилось на московскую заставу. В 1883 г. из 44 460 ввозов, вышедших из Иркутска, 27 185 прошло через московскую заставу – 61,3 % от общего числа. Через 10 лет из 71 211 ввозов, отправленных из города, 46 312 прошло в западном направлении, т.е. 65,3 % всех ввозов.

Надо отметить, что основной объем вывозимых товаров приходился на чай, который доставлялся в иркутскую таможенную из Кяхты. Из всего чая, вывозившегося из Иркутска, в московском направлении ежегодно проходило от 90 до 99 % всех чайных ввозов. В 1887 г. на ввозы с чаем, ушедшие в западном направлении, пришлось 72,5 % от всех вы-

шедших из города возов с грузами. А в 1893 г. из всех прошедших через московскую заставу возов 78,9 % приходилось на чайные. Отсюда видно, что чайная торговля с Китаем оказывала особое влияние на развитие извозного промысла у крестьян Сибири. Однако абсолютизировать влияние чайной торговли на извоз не следует, так как развитие и расширение местных рынков способствовало развитию извозного промысла в значительной степени. Это подтверждают данные о привозе в Иркутск грузов в рассматриваемые годы (табл. 6).

Таблица 6

Доставка грузов по трактам в Иркутск, возов*

Годы	Тракты			Итого
	Московский	Якутский	Ангарский (Амурский)	
1886 – 1888 (в среднем)	31 400	105 704	1751	138 855
1890	41 073	70 405	4820	116 298
1891	27 339	94 335	10 812	132 439
1892	41 000	78 048	14 391	133 439
1893	64 959	76 795	–	141 799

*Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* М., 1890. Т. 2. Вып. 4. С. 259; *Известия Иркутской городской думы*. Иркутск, 1890. № 5 – 6. С. 258, № 7. С. 314, № 8. С. 363, № 9 – 10. С. 68, № 11. С. 135, № 13-14. С. 198, № 15-16. С. 296, № 17. С. 20, № 19-20. С. 101, № 21-22. С. 157, № 23-24. С. 223; 1891. № 2. С. 93, № 4. С. 176, № 6. С. 258, № 8. С. 373, № 12. С. 171, № 14. С. 264, № 16. С. 325, № 18. С. 111, № 20. С. 227, № 22. С. 318; № 1. С. 38, № 3. С. 145, № 6. С. 360, № 7. С. 391, № 10. С. 105, № 12. С. 232, № 13. С. 294, № 15. С. 402, № 17. С. 64, № 20. С. 280, № 22. С. 440, № 24. С. 562; 1893. № 1-2. С. 56, № 3. С. 88, № 6. С. 301, № 7. С. 392, № 23-24. С. 316; 1894. № 7. С. 49.

Из табл. 6 видно, что ежегодно в Иркутск приходило в среднем свыше 130 тыс. возов с грузами. В основном это были товары местного спроса, которые производились в сельских районах, прилегающих к Иркутску. По Московскому тракту в город прибывали большей частью товары, производимые либо в метрополии, либо в отдаленных от Иркутска районах Сибири. Так, из 27 339 возов с товарами, прошедших через Московскую заставу в 1891 г., на товары из Европейской России или товары отдаленного производства приходилось: мануфактурных – 4732 воза, присковых – 364, сахара – 1128, керосина – 737, стеклопосуды – 1128, табака – 298, железа – 92, жиров – 2820, кожевенных товаров – 1014, крупчатки – 2935 возов и т.д. Продукции

местного рынка (мука пшеничная, ржаная, овес, сено, солома) поступило 11 012 возов, т.е. менее половины. А вот по Якутскому тракту основной привоз в 1891 г. составила продукция ближайших к городу сельскохозяйственных районов. На муку пшеничную, ржаную, овес, сено, солому приходилось 90 764 воза, т.е. 96,2 % всех возов с товарами. Интересно отметить, что из всех возов с товарами, прибывших в Иркутск в 1891 г., по Московско-Сибирскому тракту сельскохозяйственной продукции проходила только девятая часть. Это было связано с тем, что и сельскохозяйственная продукция находила хороший сбыт на Московском тракте.

Извоз во многом зависел и от внешней торговли России с Китаем. На русско-китайской торговле частично специализировалась развивавшаяся русская промышленность. В статье, посвященной кяхтинскому торгу с цинским Китаем, Е.К. Огородников писал по этому поводу: «Более 300 фабрик внутри России заняты обработкой изделий, приносивших ко вкусу и требованию китайцев... Шерстяных и бумажных изделий отпускают через Кяхту ежегодно на сумму до 4,8 млн руб. сер., из коих главнейшие – сукна – до 1,5 млн аршин ценю от 2 руб. до 2,5 руб... На одну Нижегородскую ярмарку, – подчеркивал автор, – часто доставляется мануфактурных и пушных товаров, заготавливаемых для Китая, на сумму не менее 2 млн руб. сер.; чаю привозится от 40 до 50 тыс. цыбиков байхового (продаваемого иногда от 140 до 150 руб.) и до 10 тыс. цыбиков кирпичного (от 35 до 45 руб. сер.); все это составляет оборотного капитала на ярмарке более чем на 10 млн руб. сер.»²⁴. Полагая, что Огородников несколько преувеличивает, А.Н. Хохлов приводит данные другого автора о кяхтинской торговле, который называл лишь 200 фабрик и заводов, работавших исключительно на Кяхту. Только в районе Москвы таких предприятий насчитывалось 96, из них: 37 занимались изготовлением сукна, 45 – хлопчатобумажных тканей и 14 – льняных и пеньковых²⁵.

Отсюда понятно, почему правительство придавало большое значение развитию кяхтинской торговли. МИД России 25 июля 1865 г. на имя посланника в Китае А.Г. Влангали отмечал, что «отношения доброго соседства обуславливаются пограничною и преимущественно кяхтинскою торговлею»²⁶. Китай в русской прессе фигурировал как «самый обширный рынок для сбыта мануфактурных произведений»,

а кяхтинская торговля рассматривалась в качестве надежного инструмента политического влияния. При этом для русско-китайской торговли был характерен крайне неблагоприятный баланс, т.к. ввозила Россия в Китай в три раза меньше, чем вывозила²⁷. Но для тысяч крестьянских дворов, занимавшихся извозом, это не имело никакого значения. В начале 90-х гг. XIX в. в Россию ежегодно ввозилось более 850 тыс. пуд. только кирпичного чая. Большая часть этого продукта (700 тыс. пуд.) под названием пекинского (черного) чая приготавливалась преимущественно либо исключительно на российских фабриках в Ханькоу, Цзюцзяне и Фучжоу и предназначалась для населения Сибири и приволжских губерний Европейской России. Другая часть (180 тыс. пуд.) под названием обыкновенного (зеленого) чая приготавливалась китайскими мануфактуристами (до 88 тыс. пуд.) и российскими промышленниками (62 тыс. пуд.) и находила сбыт в различных областях империи²⁸.

Представление о том, что уменьшение кяхтинской торговли с Китаем во 2-й половине XIX в. отрицательно скажется на положении крестьянства Сибири, занимавшегося извозом, не подтвердилось, потому что, судя по имеющимся данным, объем торговли постоянно возрастал. Так, И.С. Персин в «Записке о последствиях упадка кяхтинской чайной торговли для Сибири» отмечал влияние кяхтинской торговли на развитие извоза. По его сведениям, на ежегодные перевозки между Кяхтой и Тюменью тратилось купцами до 5 и более млн руб. сер. Разрешение ввоза кантонского чая через западную границу России, по его словам, потрясло, а в 1863 г. разрушило почти до основания кяхтинскую чайную торговлю²⁹. Однако факты говорят о другом. Ввозилось ежегодно:³⁰

Годы	Вес чая (тыс. пуд.)
1801 – 1810	75
1811 – 1820	96
1821 – 1830	143
1831 – 1840	190
1841 – 1850	294
1851 – 1860	335
1861 – 1870	405
1871 – 1880	791
1881 – 1890	1077

Таким образом, в пореформенные годы наблюдается резкое увеличение ввоза чая. Через Сибирь в Европейскую Россию шло более половины всего ввозимого в страну чая.

Приведем эти данные (пуд.)³¹.

Годы	Через европейскую границу	Через Иркутскую таможню
1887	607 320	1 429 914
1888	695 367	1 210 769
1889	702 001	1 188 971
1890	834 720	1 001 914
1891	743 810	1 109 698
1892	798 980	1 217 046

Из приведенных цифр видно, что сухим путем, т.е. через Сибирь, провозилась большая часть чая, что требовало значительного внимания при организации перевозок.

§ 2. Транспортные фирмы-доставщики

Естественно, что транспортировка грузов и участие в этом процессе десятков тысяч крестьян требовали определенной организации.

Транспортировка товаров занимала в жизни притрактового населения важное место. В этом большую роль в пореформенный период играли торгово-транспортные фирмы. Они как раз выполняли ту функцию, о которой писал К. Маркс: «За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к употреблению, когда он закончит это передвижение»³². Далее К. Маркс отмечал, что «транспортная промышленность, являясь продолжением процесса производства в пределах процесса обращения, одновременно составляет самостоятельную отрасль производства, а потому и особую сферу вложения производительного капитала»³³.

Исследование процесса выделения транспортной промышленности в отдельную отрасль производства является актуальным для изучения развития капитализма в Сибири.

В.П. Зиновьев отмечает, что в Сибири в специалистах по перевозкам была чрезвычайная нужда, так как преодолевать снежные пус-

тыни было делом небезопасным. Для профессиональных возчиков и организаторов нужны были условия: большой объем грузов, высокая оценка труда, мало-мальски проходимые дороги. Все эти условия сложились только к XIX в., когда появилась достаточная масса грузов. Доставка грузов была делом хлопотным, так как доставщик-подрядчик должен был договариваться с артелями ямщиков, с дворниками (содержателями постоянных дворов), с хозяевами груза и их доверенными, с чиновниками, которые брали провозные пошлины. Кроме того, доставщик должен был знать особенности пути, организовать охрану каравана на дороге и на постоянных дворах. Таким образом, доставщик был обязан иметь хорошие организаторские способности, разбираться в людях и лошадях, быть физически крепким человеком, способным постоять за себя и за артель. Доставщики выделялись из рядчиков ямщицких артелей, из купеческих приказчиков, доверенных, то есть из людей, лично знакомых с нелегким ямщицким трудом или ходивших с обозами. Доставщики знали сотни людей – от простых ямщиков до купцов-миллионеров³⁴.

Интересно, что большинство транспортных фирм возникло на базе торгового капитала, сформировавшегося именно в области товарного извоза. Этот вывод мы сделали путем изучения отдельных персоналий хозяев фирм-доставщиков. Наиболее яркой фигурой является хозяин транспортной фирмы Евграф Кухтерин. В сказах и преданиях, записанных А. Мисюревым, Е. Кухтерин представлен как бывший ямщик, грабивший «горбунщиков» – приискателей, которые шли с приисков по домам с «золотишком». «Остановит такого горбунщика у себя дома переночевать, напоит его да головой в прорубь, а котомку с золотишком зацапает себе», – так объясняли крестьяне, жившие на Московском тракте, причину обогащения Евграфа Кухтерина. «Много он этих душ загубил, оправдал поговорку “непустишь душу в ад – не будешь богат”», – рассказывал М.Г. Курочкин – томский старожил³⁵.

Появление многих богатых людей среди крестьян и купцов современниками объяснялось так же: либо это были «чаерезы», нападавшие на обозы, либо просто убийцы-ямщики, ограбившие жертву и таким образом разбогатевшие. Подобной ошибочной точки зрения придерживаются и некоторые исследователи, в частности, представлявшие Е. Кухтерина как грабителя-«чаереза»³⁶. И эта мало мотивиро-

ванная точка зрения нашла отражение в очерке о благотворителях и меценатах Сибири Г.А. Ноздрина³⁷.

Не исключая возможности подобных случаев обогащения, мы склонны считать, что в данных преданиях, по словам того же А. Мисюрева, «присутствует гиперболоизация, значителен налет легендарности»³⁸. Связано это было в основном с незнанием конкретных исторических событий рассказчиками. Трактовому населению было непонятно, как из им подобных крестьян-ямщиков могли появиться крупные купцы-«миллионеры», монополизировавшие целую отрасль транспортных перевозок.

В.И. Ленин отмечал подобную ошибку у народников. Он писал, что примеры их по поводу появления молодой буржуазии «говорят об уголовных преступлениях, мошенничествах, поджогах и т.д. Создается впечатление, что «обириание и закабаление» крестьянства – какая-то случайность... и т.п.

Марксисты утверждают, что это вовсе не случайность, а необходимость, обусловленная капиталистическим способом производства, господствующим в России...». Крестьянина «самые условия жизни заставляют ловить этот рубль всяческими торговыми ухищрениями», – продолжал далее В.И. Ленин³⁹.

Формирование группы подобных Е. Кухтерину доставщиков товаров было обусловлено активностью промышленного и торгового капитала, втягивавшего Сибирь в общероссийский рынок и проникавшего посредством транспортных перевозок за границу, на китайский рынок.

Происходит специализация. Торговый и промышленный капитал, возраставший в стране в целом, не мог старыми методами организации обмена, когда купцы отправляли своих приказчиков с обозами и когда приказчики сами являлись организаторами доставки товаров, сохранить свои высокие доходы. Требовалось огромное число приказчиков, а затраты на перевозки возрастали. Поэтому появление специализировавшихся на этом деле фирм снимало с хозяев товара дополнительные хлопоты и давало экономию средств, так как фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность товара. Кроме того, специалисты-доставщики хорошо знали местные условия, лучше и быстрее организовывали доставку грузов в указанный срок.

Именно в сфере транспорта появляются в пореформенное время крупные доставщики из крестьян, живших на Московско-Сибирском тракте. В основном это были выходцы из крестьян-ямщиков, традиционно занимавшихся извозным промыслом. Опыт, накопленные знания, средства передавались из поколения в поколение. В частности, это подтверждает и история семьи Кухтериных. В Томском государственном архиве, в маклерских книгах крестьяне Кухтерины фигурируют еще в 20-е гг. XIX в. Так, по контракту от 5 марта 1828 г. крестьянин Тюменской городской волости Николай Тимофеевич Кухтерин с товарищами подрядился доставить из Томска в Тюмень 627 мест чая (1300 пуд.) за 21 сутки,⁴⁰ а 1 декабря 1828 г. К.Т. Кухтерин из той же волости с товарищем подрядились доставить из Томска в Тюмень 735 пуд. груза⁴¹.

Предположение о том, что кто-то из них мог быть предком Еврафа Кухтерина, мы решили проверить, обратившись к материалам ревизских сказок, хранящихся в Тюменском государственном архиве и его Тобольском филиале. Оказалось, что фамилия Кухтериных была распространенной в Тюменской ямской городской волости⁴². Так, по ревизским сказкам 1794 г., в Тюменской ямской городской волости числилось Кухтериных 40 душ мужского пола⁴³. Все они были потомками ямщиков, переселившихся в Сибирь при организации Тюменского яма и занимавшихся перевозкой государственной почты и людей.

В 20-е гг. XIX в., во время реформ М.М.Сперанского, ямщики перестали быть сословием и были переведены в сословие государственных крестьян. Однако многие из бывших ямщиков продолжали заниматься ямским промыслом, но уже как предприниматели. Условия для этого были благоприятные. Тюмень являлась как бы воротами в Сибирь. Здесь скапливались грузы, направляемые на восток и вывозимые из Сибири и Китая. Возможность заключить выгодный подряд на доставку товаров давала ямщикам огромные преимущества. По данным Ф.С. Кузьминой, в 20-х гг. XIX века в руках крестьян Тюменского округа было сосредоточено до 70 % грузоперевозок между Тюменью и Томском. С этим согласен В.П. Бойко⁴⁴. Традиционность данного занятия, меньшая привязанность к земле (большинство ямщиков жили в городе и только числились крестьянами городской во-

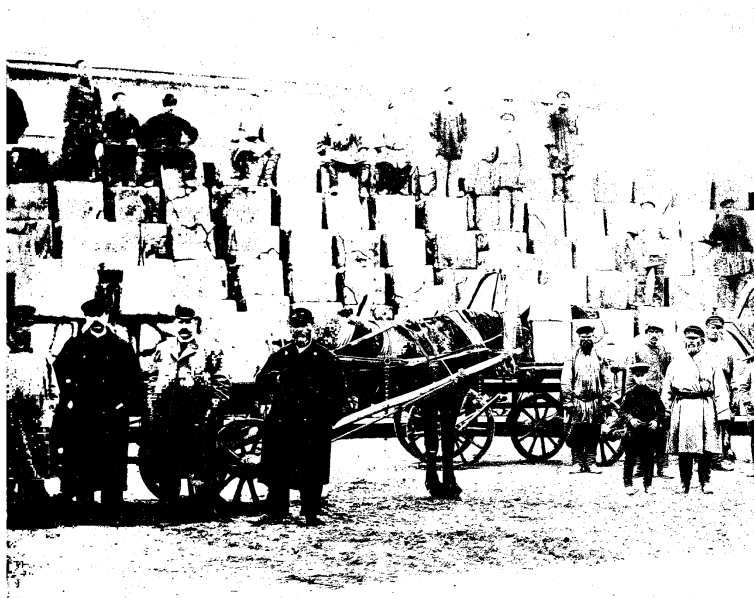
лости) приводили к тому, что наиболее удачливые из них стали выделяться и играть особую роль в транспортных перевозках.

Был ли Евграф Кухтерин, которого журналисты называли «королем томских ямщиков», сыном упомянутого в маклерской книге г. Томска за 1828 г. Николая Кухтерина? На этот вопрос можно ответить положительно. В архиве Тюменского городского волостного правления, в ревизских сказках за 1834 г. в одном из разделов, названном «Бывшие ямщики, переименованные в государственные крестьяне, причисленные из устранившейся ямской волости к здешней, по указу Тобольской казенной палаты от 7 числа июня 1826 г. за № 1166», встречаем следующую запись: «Тюменской округи д. Щукиной из бывших ямщиков Тимофей Козмин Куфтерин, умер в 1817 г., Тимофеев сын Константин – 40 лет, Тимофеев другой сын Николай – 32 лет, Николаев сын Евграф – новорожденный 3-х дней 20 июня 1834 г.»⁴⁵. В подгородной д. Щукиной было только три семьи, и все Кухтерины. Среди них Евграф Кухтерин – потомственный ямщик, отец которого брал довольно крупные подряды на доставку грузов, а сын его закрепил успех. Томские историки В.П. Зиновьев и Н.М. Дмитриенко проследили судьбу Е.Н. Кухтерина после его появления в Томске, представив указ Томской губернской казенной палаты: «Крестьянина Тобольской губернии Тюменского уезда Троицкой волости дер. Щукиной Евграфа Николаева Кухтерина с женою Александрою Николаевою 32 лет от роду и детьми сыновьями имеющими от роду Алексеем 9 лет, Александром 10 месяцев и дочерью Япросиньею 7 лет согласно его прошению и на основании представленных им увольнительного приговора и свидетельства 2-й гильдии временного купца г. Томска на 1870 год от 23 декабря 1869 г. за № 1057 перечислить во 2-й гильдии купцы на 1870 г. с взысканием с него за билет 3 класса по 2-й гильдии 15 руб., в чем и дать знать городской думе. Сентября 7 дня 1870 г.»⁴⁶.

Таким образом, из временного купца 2-й гильдии в полновесные томские купцы Е.Н. Кухтерин вступил в возрасте 36 лет. Интересно, что его старшему ребенку было только 9 лет, т.е. он родился довольно поздно, когда отцу было 27 лет, что не характерно для крестьянской среды. Но Е.Н. Кухтерин фактически был жителем г. Тюмени и, видимо, капитал наживал с малых лет ямщицким трудом, а затем уже женился и продолжил свой род. В Томске в немалой семье Кух-

териных произошло прибавление. В октябре того же, 1870, года родился сын Иннокентий, два года спустя – дочь Феофанья, затем еще два сына – Владимир и Василий. Последний, однако, утонул малолетним, катаясь на неокрепшем льду Белого озера⁴⁷. Итак, мы видим, что Е.Н. Кухтерин появился в Томске в пореформенные годы, как и другие купцы-доставщики грузов, вышедшие из тюменских крестьян, тоже перебравшиеся в Томск, так как город этот стоял на более удобном для фирм-доставщиков месте. Здесь происходила перевалка грузов, прибывавших водою из Тюмени на пароходах и направлявшихся в Восточную Сибирь. И наоборот – из Иркутска приходили в обозах грузы для перегрузки их на суда или для отправления их транзитом на возах через Западную Сибирь в Европейскую Россию. Сюда-то, после того как развилось пароходство, и устремились купцы-доставщики, и среди них Е.Н. Кухтерин – основатель транспортной фирмы.

В 1871 г. кяхтинский первой гильдии купец М.Ф. Немчинов отправлял из Иркутска на Нижегородскую ярмарку чай с Е.Н. Кухтериным⁴⁸, т.е. Е. Кухтерин выступал как доставщик.

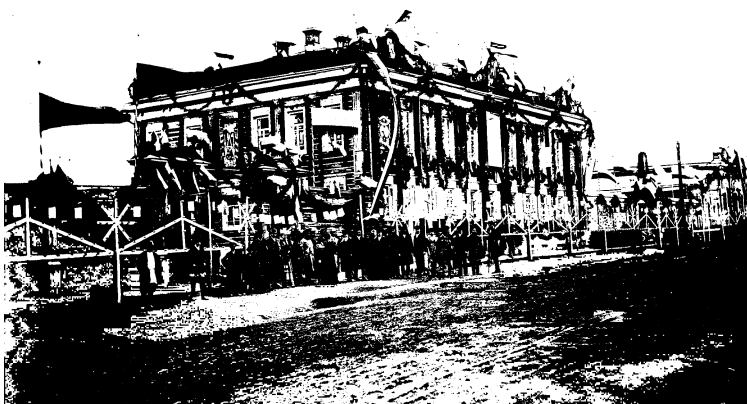


Доставщики. Фотография из коллекции ТОКМ

В торгово-промышленном календаре на 1896 г., вышедшем в Томске, фигурирует торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья», принимающий на доставку товары в Сибирь и Европейскую Россию. Фирма имела главную контору в Томске, а частные конторы – в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Казани, Перми, Екатеринбурге, Тюмени, Иркутске, Кяхте, на ярмарках Нижегородской и Ирбитской⁴⁹.

С развитием железнодорожного транспорта фирма Кухтериных не исчезла, а сумела приспособиться к новым условиям, расширив число своих контор. Кроме вышеназванных, они имелись в Кривошековой, в Ачинске, в Чите, в Минусинске и в с. Тулуно. Цель их оставалась прежней – доставка товаров в Сибирь и Европейскую Россию⁵⁰. Только осенью 1907 г. в томских газетах появилось объявление о прекращении транспортировки кладей фирмой Кухтериных с января 1908 г. Кухтерины благодарили «господ грузоотправителей за оказанное доверие в течение многих лет»⁵¹.

15 июля 1887 г. в Томске Кухтерины зарегистрировали коммерческую фирму – торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья». Учредителем стал сам Евграф Николаевич, а распорядителем торгового дома – 26-летний Алексей Евграфович Кухтерин, который и подписал учре-



Дом Е.Н. Кухтерина в Томске. Фотография из коллекции ТОКМ

дительный документ и все контракты фирмы «за безграмотностью» родителя. Младшие сыновья должны были войти в состав торгового дома на правах членов-участников по достижении ими 25 лет.

Передав в торговый дом все свое имущество и капитал в 300 тыс. руб., Е.Н. Кухтерин определил довольно жесткие условия деятельности фирмы. Никто из членов торгового дома не мог взять свою долю собственности до тех пор, пока существовала фирма. Размер личного имущества каждого члена торгового дома определялся сообща, также совместно, при общем согласии, решались все другие дела торгового дома. Торговый дом «Е. Кухтерин и сыновья» успешно действовал в течение 30 лет, несмотря на все удары судьбы.

Спустя полтора месяца после учреждения торгового дома, 26 августа 1887 г., Евграф Николаевич скончался. Смерть его вызвала искренние сожаления многих томичей. Газета «Сибирский вестник», не питавшая особых симпатий к «чумазым» сибирским капиталистам, поместила некролог: «Покойный был обязан своим крупным состоянием личной энергии, сметке и настойчивости. До самой кончины покойный оставался совершенно простым человеком, но его разговор и беседа с ним давали всегда много поучительного для изучения ныне вымирающего уже типа доставщиков и сибирских землепроходцев. Смерть Евграфа Николаевича ставит целое событие для всей сибирской мелкоты – доставщиков, которых покойный всегда поддерживал, давал им возможность питаться. Для знавших его лично это – утрата, хотя и давно ожидаемая, сердечного, а главное, крупного по своим способностям человека»⁵².

Продолжая извозное дело отца, братья Кухтерины стали вкладывать деньги в недвижимость, скупая земельные участки и возводя на них прочные здания, в которых в наши дни находятся томская городская администрация, электромеханический колледж.

Торговые операции Кухтериных начались с продажи чая, со временем расширились обороты и ассортимент. Они торговали оптом и в розницу спичками, чаем, мукой, сахаром, мясом, спиртом. Кроме того, они владели конным заводом, пасекой.

Продолжая извоз и торговлю, Кухтерины пошли по обычному для Сибири XIX в. пути создания торгово-промышленного комбината, стали строить и приобретать промышленные заведения. В 1893 г. они орга-

низовали свою спичечную фабрику, вытеснив конкурентов (скупив их спичечные фабрики). Фабрика Кухтериных, действующая до сих пор, снабжала спичками не только всю Томскую губернию, но и немалую часть Восточной Сибири.

В 1899 г. они стали владельцами мукомольной мельницы и винокуренного завода. Построили новую мукомольную мельницу, работающую донныне.

Кутерины известны были томичам и своей благотворительностью⁵³. С 1898 по 1911 г. торговый дом «Кухтерин и сыновья» содержал Татьянинский детский приют в г. Томске. Фирма передала ночлежному дому Томского благотворительного общества двухэтажный деревянный дом и выплачивала деньги на его содержание⁵⁴.

Объемы извозных операций Кухтериных были значительными. Например, фирма Е. Кухтерина за год, с 1 июля 1886 по 1 июля 1887 г., доставила товаров от Кяхты и Иркутска до Томска и от него в разные пункты 419 516 пуд. (преимущественно чая); из Томска летом было отправлено товаров в Иркутск 84 249 пуд., в Ачинск и Красноярск – 435 пуд. Зимним путем в Иркутск и Кяхту – 222 185 пудов, Красноярск – 21256, Ачинск – 3299, в Мариинск – 64 пуд. Всего за год фирмой было доставлено 751 006 пудов⁵⁵.

Основное движение товаров, доставляемых этой фирмой, было между Томском, Иркутском, Кяхтой и Ирбитом. Об этом свидетельствуют следующие данные (табл. 7):

Таблица 7

Провезено из Кяхты через г. Томск на Ирбитскую ярмарку чая (мест) в 1893 г. на 18 февраля *

Торговые фирмы	Сорта чая				Всего мест
	Цветочный	Байховый	Черный	Плитошный	
Тов-во Кузнецов и К ^О	-	8552	2050	500	10 102
Торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья»	20	7265	3136	384	10 805
Пушников Ф.Х.	-	2733	3223	140	6106
Вогау и К ^О	-	2735	-	-	2735
Молчанов	-	1000	400	200	1600
Озорнин и Андреев	-	-	200	-	200
Швецов А.У.	-	-	500	-	500
Колосов И.И.	-	20	160	-	180
Голдобин Н.И.	-	5200	1000	-	6200
Итого:	20	27 505	10 680	1224	39 428

* Ирбитский ярмарочный листок. 1893. 13 февр.

Данные табл. 7 показывают, что около половины чая из Кяхты шло через конторы торгового дома «Евграф Кухтерин и сыновья», Кузнецова и К^о из Томска, где чай встречали и другие доставщики, он отправлялся через конторы Бахарева (3028 мест), «Российского общества страхования кладей» (2483 места), общества «Россиянин» (2520 мест), общества «Надежда» (350 мест). Остальные партии были отправлены опять же через конторы Кухтерина и Пушникова⁵⁶.

В 1863 г. И. Завалишин в путевых заметках отмечал, что тюменские ямщики славились от Москвы до Кяхты, «многие от этого промысла разбогатели... иные кнутовищами взошли в разряд сибирских полубогов, очутились миллионерами»⁵⁷.

Можно сказать, что Тюмень и ее округа явились гнездом, откуда вышла часть основателей транспортных фирм и купцов, предки которых занимались извозным промыслом.

Как и Е. Кухтерин, из тюменских крестьян вышел Ф.Х. Пушников – тоже хозяин транспортной фирмы, томский первой гильдии купец. Фамилия Пушниковых была широко распространена в Успенской волости Тюменского округа и в с. Успенском, лежавшем на тракте. Многие из крестьян Пушниковых занимались извозом по традиции. В маклерских книгах эта фамилия появляется в 20-е гг. XIX в.⁵⁸

Братья Федор и Филипп Пушниковы, по ревизской сказке 1858 г., числились крестьянами с. Успенского Тюменского округа. В это время Федору было 29 лет, а Филиппу – 37. В 1862 г. в книге томского городского словесного суда Филипп подписывался как крестьянин Тюменского округа Успенской волости, хотя уже имел своих подрядчиков, которые заключали договоры с крестьянами-ямщиками на доставку грузов из Иркутска в Томск⁵⁹. Его брат Федор пошел дальше. В 1866 г. он был томским второй гильдии купцом и, по сведениям маклерской книги, заключал подряды на доставку в Иркутск различных грузов⁶⁰. В 1878 г. Федор Харлампиевич Пушников был уже купцом первой гильдии, имел своих приказчиков, которые должны были принимать на доставку товары «заграничные, российские и китайские, входить по доставочному делу в подряды с казною, с обществами и частными лицами, за доставленные товары учинять расчеты», а также рассчитываться с возчиками или взыскивать с них за не доставленный вовремя или утерянный товар⁶¹. В 1887 г. по размерам

дополнительного сбора с прибыли он занимал почетное шестое место среди томских купцов. В 1894 г. оборот этого известного купца составил 1 072 891 руб., а прибыль – 23 635 руб. В том же году он понес убытки в 4700 руб. при доставке на Ирбитскую ярмарку 8736 мест чая разных сортов⁶².

За 1886 г. транспортная фирма Ф.Х. Пушкинова перевезла в Москву, на Нижегородскую ярмарку, в Иркутск и из Иркутска в Томск и далее 337 780 пуд. различных товаров⁶³. Историк Г.А. Ноздрин указывает, что в 1887 – 1888 гг. во главе транспортной фирмы, державшей перевозку грузов в Сибири, стоял А.И. Пушкинов⁶⁴, хотя В.П. Бойко датой смерти Ф.Х. Пушкинова называет 1896 г.⁶⁵ Может быть, инициалы *А.И.* даны ошибочно.

Из крестьян Тюменского округа, занимавшихся извозом, некоторые вышли в первогильдейские купцы. Отметив замечание Ип. Завалишина о том, что в Каменской слободе у крестьян «хлебопашество не главный промысел, а ямщина», в результате занятия которой «некоторые из подгородних ямщиков (Шешуков, Подаруев и многие другие) вышли этим столь выгодным в старину промыслом в богачи, первостатейные купцы, почетные граждане с медалями на шею и орденами»,⁶⁶ мы обратились к архивным материалам.

В фондах Тюменской городской думы, в маклерской книге за 1824 г. удалось обнаружить упоминание о крестьянине Каменской волости Кузьме Семеновиче Шешукове, который заключил контракт на доставку груза из Тюмени в Томск⁶⁷. Его сын Кондратий, 1802 г. рождения, с юношеских лет занимался извозом товарных грузов. Вместе с крестьянином И. Кропивиным в 1831 г. он подряжался по договору с бергмейстером алтайских заводов Я. Черницыным доставить из Нижнего Новгорода в Барнаул для заводских нужд припасы и материалы весом 780 пуд. на 44 возах за плату по 8 руб. за пуд. Попутно они доставили из Екатеринбурга в Барнаул для заводских нужд наждак весом 258 пуд. за плату в 1012 руб. Приобретя капитал на перевозке товарных кладей и казенных грузов, семья Шешуковых записалась в тюменское купечество. Главным же занятием Кондратия Кузьмича была подрядная перевозка грузов для хяктинской торговли. В 1840 г. он заключил с комиссионером московского купца Колесова иркутским купцом Л.П. Мичуриним контракт на доставку из Иркутска до Нижнего Новгорода 200

мест китайского чая. Деньги, накопленные в подрядных перевозках, он вкладывал в кяхтинскую торговлю и золотопромышленность. В 1850 г. объем его торгового оборота на Кяхте составлял 235 тыс. руб., а в 1861 г. возрос до 391 тыс.⁶⁸ В 1855 г. Кондратий Кузьмич Шешуков – тюменский первой гильдии купец представил в городскую думу одобрительное ручательство от тюменских купцов «на вступление в подряды или поставку». Сведения из кяхтинской таможни свидетельствовали о том, что Кондратий Шешуков имел доверенных в Кяхте и с него за товары была взята пошлина в 2350 руб. У Кондратия был сын Николай – тоже купец⁶⁹. За успехи в коммерции и благотворительную деятельность Кондратий Кузьмич Шешуков в 1855 г. был возведен в потомственное почетное гражданство⁷⁰.

В 1828 г. Иван Подаруев, крестьянин Успенской волости, с товарищами заключил подряд на доставку 850 пуд. груза из Томска в Тюмень в очень короткий срок – в 15 суток⁷¹. В 1855 г. он был тюменским первой гильдии купцом, ведшим торговлю на Кяхте,⁷² а сын его Прокопий уже не был связан непосредственно с извозом, а занимался, в частности в 1881 г., сделками, связанными с недвижимым имуществом⁷³. В 1870 – 1873 и 1877 – 1881 гг. П.И. Подаруев избирался тюменским городским головой. Отец Иван оставил сыну в наследство конный завод в с. Переваловском Тюменского округа. Сын, имея конный завод, большое внимание уделял пропаганде конного спорта. В 1871 г. он стал членом Императорского Московского общества любителей конского бега. Через два года П.И. Подаруев организовал выставку лошадей своего завода. Она имела большой общественный резонанс, о ней стало известно в Петербурге, и императрица пожаловала сибиряку бриллиантовый перстень. П.И. Подаруев отличался благотворительностью, помогал приютам, построил здание тюменского реального училища, в своем родном с. Переваловском – здание для Алексеевского сельского училища, ремонтировал церкви, проводил выставки, выделял средства на попечительские нужды, содержал богадельню. В 1887 г. был избран в третий раз городским головой. Неоднократно награждался медалями и орденами⁷⁴.

Пермский первой гильдии купец В.Н. Бахарев в 1877 г. открыл в Томске контору по транспортировке кладей⁷⁵. Он был сыном крепостного крестьянина князей Голицыных, выходца из с. Верхнемулейско-

го Пермской губернии того же уезда и, по сведениям, имеющимся в маклерской книге г. Томска за 1853 г., заключал крупные подряды на доставку грузов из Томска в Тюмень, Москву, Ирбит⁷⁶.

В 1886 г. транспортная контора В.Н. Бахарева в Томске отправила 49 122 пуд. груза, из них сухим путем до Ачинска, Красноярска, Минусинска, Енисейска, Иркутска – 10 468 пуд., получила из Москвы, Нижнего Новгорода и Ирбита 4651 пуд и отправила в Ирбит, Казань, Москву 2494 пуд. Остальные товары были перевезены водою из Тюмени и Омска⁷⁷.

В Томске имели транспортную контору и пермские первой гильдии купцы братья Каменские, доставлявшие грузы в Нижний Новгород и Казань⁷⁸. В.П. Зиновьев определяет время регистрации фирмы (1872 г.) и уточняет имена братьев – Федора и Григория Кузьмичей, которые начали свою деятельность еще в 50-е гг. XIX в. наряду с Кухтериными и Пушниковыми. Они владели также заводами в Перми, Коканде, Ташкенте, пароходством с 32 отделениями по Сибири и Уралу. Сын Григория Кузьмича был членом Государственного совета. Самого же Григория Кузьмича современники характеризовали как «человека скромного, честного, стойкого и глубоко религиозного»⁷⁹.

В 1886 г. томская контора братьев Каменских перевезла по Московско-Сибирскому тракту в Иркутск и Красноярск 9223 пуд. грузов, из Тюмени зимним путем в Томск – 11 964 пуд., из Томска в Европейскую Россию зимним путем – 23 117 пуд. Всего же за год контора Каменских перевезла и водою, и сухим путем 121 360 пуд.⁸⁰

В Иркутске в 70-е гг. XIX в. действовала транспортная фирма «Герасим Малых и сыновья», которая осуществляла перевозки по всей Сибири⁸¹. Фамилия крестьян Малых встречается в томской маклерской книге за 1853 г., где указано на место, откуда вышли Малых, – с. Урик Кудинской волости Иркутского округа⁸². Родоначальник фамилии Герасим Осипович происходил из этого села, а его сыновья – продолжатели дела – жили в Иркутске (Егор) и Томске (Александр). Александр был одно время купеческим старостой. Его дочь Елена была замужем за Александром Евграфовичем Кухтериним. Семья Малых впоследствии разорилась на золотопромышленных делах⁸³.

Главным занятием торгового дома братьев Кузнецовых в Иркутске, образовавшегося в 60-е гг. XIX в., была доставка грузов на золотые

прииски Олекминского округа из Томска и Иркутска водой и гужем до приисков, а также доставка чаев из Иркутска до Томска и Москвы⁸⁴.

Контора торгового дома Алексея Губкина, занимавшегося транспортировкой товаров, перевезла с 1 ноября 1886 г. по 20 сентября 1887 г. из Иркутска в Томск 392 тыс. пуд. чая и обратно – 12 тыс. пуд. сахара, т.е. всего 404 тыс. пуд.⁸⁵

Серьезными конкурентами вышеназванным фирмам-доставщикам были учрежденная в 1847 г. в Петербурге компания «Надежда», занимавшаяся одновременно страхованием кладей во время транспортировки и имевшая агентства в Барнауле, Красноярске, Кургане, Перми, Томске, Тюмени, Иrbите, Иркутске, и «Российское общество морской, речной, сухопутной страховки и транспортировки кладей...», с конторами в Тюмени, Томске, Красноярске, Иркутске⁸⁶.

Компании по транспортировке кладей вытеснили в конце XIX в. крестьян-предпринимателей, бравших ранее подряды на «свозку» товаров у грузоотправителей. Для середины XIX в. никаких сведений о транспортных конторах еще нет, но известно, что в конце века они монополизировали доставку крупных партий грузов на большие расстояния.

В изученных нами книгах иркутского городского маклера за 1846 и 1847 гг.⁸⁷ нет упоминаний о транспортных фирмах. Наоборот, все контракты заключались либо группой крестьян, либо отдельными крестьянами-хозяевами, имевшими возможность перевозить крупные партии грузов. В контракте от 4 января 1846 г. читаем следующее: «Мы, нижеподписавшиеся тюменской округи Тутолымской волости крестьяне: Василий Мятелев, Василий Касвинин, Алексей Мятелев, Михайло Жерковников и Успенской волости Лев Желтоухов, дали сей контракт иркутскому купцу Павлу Перетолчину в том, что заподрядились у Вас, Перетолчина, доставить из Иркутска до Тюмени кирпичные чаи счетом шестьсот мест,⁸⁸ которые приняты нами заширенными в кожах и за штемпелями кяхтинской таможни во всей добротe и целости. В таком же виде обязуемся доставить в Тюмень». Здесь мы видим, что крестьяне выступают как подрядчики все вместе, т.е. артелью.

Но в этих же книгах отмечены и более крупные контракты, заключенные отдельными крестьянами. Например, в феврале 1847 г. Томской губернии того же округа Семилужинской волости д. Аркашевой

крестьянин Данило Нехорошев и той же волости д. Малышкиной Илья Корнилов подрядились доставить на собственных лошадях 1250 пуд. до г. Томска⁸⁹. Если в среднем на воз приходилось от 20 до 25 пуд.,⁹⁰ то каждому из этих крестьян принадлежало более 25 лошадей. По контракту от 22 апреля 1846 г. видно, что Данило Нехорошев с товарищами – Романом Сартаковым, Петром Кологривовым и Тобольской губернии Тюменской округи Богандинской волости Осипом Колмаковым – были со своими рабочими⁹¹. Отсюда ясно, почему мог ходить в извоз более чем с 25 лошадьми Данило Нехорошев.

О таких предприимчивых крестьянах в Западном Забайкалье писал М.М. Шмулевич. Он отмечал, что занятия извозом были ограничены: им занимались не на всех территориях и в свободное от сельскохозяйственных работ время. Основными «свозчиками» были крестьяне Ильинской волости Иволгинского отдельного общества и отчасти крестьяне Итанцинской волости. Географическое расположение Ильинской волости в начале Московского тракта в пределах Забайкалья приводило к тому, что первыми, к кому обращались купцы и казна, были именно крестьяне «приморских» деревень. Неблагоприятные условия для хлебопашества способствовали обращению к извозному промыслу крестьян этой волости, а также Итанцинской и Боянхосунского отдельного общества. Большое место в перевозках занимала соль, которая в значительных количествах шла на засолку омуля. Богатые крестьяне нанимали возчиков, которым платили меньше, чем сами получали от казны. Разница шла в доход подрядчиков. Так, например, Аксентий Собенников в 1810 г., подрядившись везти соль в Харацайскую стойку, нанял трех ясашных, которым платил по 23 коп. с пуда, сам же получил с казны по 46 коп. Чистый доход составил 280 руб. В том же году Собенников в компании с крестьянами Рябовым и Сусловым нанял 24 крестьян на перевозку в Урлук 3169 пуд. соли. Казна заплатила подрядчикам за перевозку 1299 руб. 59 коп. (по 41 коп. с пуда), а они возчикам – 792 руб. 25 коп. (по 25 коп. с пуда). Норма прибыли у подрядчиков составила 64 %⁹². Но в подряды могли вторгаться и купцы. Летом 1809 г. крестьяне 22 селений Итанцинской волости сделали «выбор» – обязались «по закрытию льдом Байкал-моря» и до вскрытия его (т.е. до весны 1810 г.) перевезти из Иркутска в Верхнеудинск 20 тыс. пуд. соли по 60 коп. за пуд. Однако казна не согласилась на такую сумму, и

тогда крестьяне вынуждены были снизить цену перевозки до 35 коп. за пуд. Но еще через два месяца казенная экспедиция дала знать крестьянам, что иркутский купец Сибиряков взял за поставку этой соли по 27 коп. за пуд, а их контракт ликвидирован. Быть может, эти же крестьяне и нанялись к Сибирякову⁹³.

В отчете «Об извозной промышленности» за 1846–1847 гг. верхнеудинский земский суд отмечал, что «главных подрядчиков, которые могли бы выставить большое число подвод в Верхнеудинском округе, находятся только 10 человек». Среди них называлось имя богатого пестеревского крестьянина Федота Заиграева, который не уступал по масштабу своих торговых операций местным купцам, извлекая от извоза немалую прибыль. В 1819 г. он заключил контракт на поставку в Верхнеудинск свыше 48 тыс. пуд. муки. В 1828 г. подрядился доставить из Верхнеудинска в Чертовкинскую пристань для Александровского винокуренного завода 49 852 пуда хлеба. В том же году он перевез вместе с нанятыми им крестьянами хлеб для Селенгинского солеваренного завода на 10 358 руб. В 1833 г. Заиграев заработал на доставке муки в селенгинский провиантский магазин 5806 руб., в 1835 г. он же перевозил вино от имени купца Шевелева⁹⁴. Судьба этого предприимчивого человека показывает, что на перевозках грузов богатые крестьяне зарабатывали немалую прибыль.

Крестьяне-доставщики были и впоследствии, но в 70–80-е гг. XIX в. их оттесняют более сильные в финансовом отношении транспортные фирмы и подчиняют себе. Видимо, часть этих фирм была создана крестьянами-предпринимателями вроде Нехорошева и Заиграева.

Транспортные фирмы – высшее звено в организации гужевых перевозок. Они сами являлись посредниками-доставщиками, фирмы принимали на свою ответственность доставку товара за определенную попудную плату, а для перевозки чая из иркутской таможни – за плату с «места»⁹⁵. Ф. Бродель считал, что крупные транспортные фирмы возникали вдоль путей большой национальной и международной торговли. При этом крупные перевозчики товаров появились в Европе не одновременно. Лаконичные данные свидетельствуют о существовании в 1665 г. на пути из Антверпена или Гамбурга в Северную Италию подобных фирм. В Англии специализация перевозчиков груза была более поздней. Во Франции только после 1789 г. рождают-

ся крупные извозные предприятия. Их было примерно 50 – в 1801 г., 75 – в 1843 г.⁹⁶ Таким образом, Сибирский тракт повторял путь, пройденный Европой, с задержкой в 70–30 лет.

В личном фонде купца М.Ф. Немчинова мы встречаем копии контрактов, заключенных им с фирмами-доставщиками. Один из контрактов заключен с доставщиками торгового дома Герасима Малых (1877 г.). «Мы, нижеподписавшиеся иркутской первой гильдии купцы, торгующие под фирмой «Торговый дом Герасима Малых, сыновья», дали сей контракт кяхтинскому первой гильдии купцу М.Ф. Немчинову в том, что подрядились мы, Малых, у Вас, Немчинова, доставить из Кяхты в Москву принадлежащие Вам 500 мест чая, заширенного в скотские кожи под литерою МН, значащихся подробно в полученных от Вас фактурах. Вышеозначенные чаи приняли в Кяхтинском гостином дворе с должною осмотрительностью на перевес в цибиках и ширях каждого места порознь и присмотром доброты чая чрез пробу на совок, которые оказались в совершенной исправности и доброте, в таковом же количестве и обязуемся мы, Малых, доставить из Кяхты в Москву сроком на 10 февраля будущего 1878 г., сдать Вам или прикащику Вашему. За провоз рядили мы с расходами повозными по городам и прочими издержками по 17 рублей с каждого места, что составит всей провозной платы 8500 рублей. В пути следования и на кормовищах обязуемся мы, Малых, вышеозначенные чаи хранить и оберегать от всех гибельных случаев, как то: огня, воды, похищения злонамеренными людьми и, словом во всех, кои убытки нанесут... В случае недоставки в срок, по 30 копеек с каждого места за каждые просроченные сутки... О следовании вышеозначенных чаев обязаны, Малых, уведомить Вас в Кяхту чрез почты из городов, где будут проходить чай»⁹⁷.

Этот типичный контракт показывает, что фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность груза и доставку его точно в срок. Но в документе не было указания на перевозочные средства доставки и лошадей, как это делалось при заключении контракта с богатыми крестьянами или артелями. Однако по этому контракту купец мог проследить за движением своих товаров. Так, следовавший с обозом чаев купца Немчинова приказчик А. Озорнин доносил: «Милостивый государь! Михаил Федорович! Принадлежащие Вам байхо-

вые чай в 20 мест, следующие на доставке доверителя моего г. Гагарина из Кяхты в Нижегородскую ярмарку, проследовали г. Пермь 5 числа сего месяца, слава богу, благополучно. С почтением и преданностью имею честь быть Вашим слугою доверенный г. Гагарина А. Озорнин. Пермь, 5 июля 1874 г.»⁹⁸.

Фирмы-доставщики полностью не вытеснили из транспортных перевозок крестьян-предпринимателей. При действии семи транспортных контор в 1886 г. все грузовое движение по Великому Сибирскому пути, как называл Н.М. Ядринцев дорогу водою и сухим путем из Европейской России на восток Сибири, составило через их посредничество 2 765 417 пуд.⁹⁹ Из записей, сделанных Н. М. Ядринцевым и хранящихся в его архиве, видно, что все грузовое движение по Великому Сибирскому пути далеко не исчерпывалось этими цифрами, так как значительное число грузов, по его словам, шло «помимо транспортных контор, а также нужно принять во внимание значительное местное движение грузов, особенно сырых произведений, как то: хлеба, масла, меду, воску, кедровых орехов, местного спирта, овчин, кожи, сала и других, которые направляются по Сибирскому тракту в Восточную Сибирь как из южных хлеботорных округов Бийского, Барнаульского, так и Минусинского округа Енисейской губернии. Хотя количество этих грузов и не подвергается точному учету, но ввиду того обстоятельства, что Восточная Сибирь, всегда давая недород хлеба и других продуктов вместе с громадным потреблением приисками, нуждалась в большом ввозе, количество этих грузов должно быть великое»¹⁰⁰.

Заклучались и казенные подряды на перевозку грузов. Например, Артиллерийское управление Омского военного округа объявляло торги на перевозку с 1 января 1886 г. по 1 января 1888 г. артиллерийских тяжестей во все места Восточно-Сибирского военного округа по главному Московскому тракту до г. Иркутска. Подряд сдавался только одному лицу¹⁰¹.

Транспортные фирмы являлись посредниками между купцами – хозяевами товаров и извозчиками-крестьянами, которые были исполнителями транспортных перевозок. Эти фирмы и переняли у бывших обозных приказчиков всю технологию получения прибыли, особенно при организации доставки чая.

§ 3. Обозные приказчики и извозчики-«связочники»

3.1. Приказчики

В XVIII – первой половине XIX в. при перевозках с чаем, отправляемых из Кяхты на Нижегородскую ярмарку или в Москву, кяхтинские купцы назначали доверенных из своих приказчиков, снабжая их деньгами на путевые расходы. Приказчики эти назывались «транспортными обозными молодцами»¹⁰². Эти самые молодцы должны были нанимать возчиков и сопровождать транспорты. При заключении контрактов в каком-либо городе, стоящем на пути следования, обозные приказчики обязательно оговаривали условие, что крестьяне-подрядчики должны доставить в конечный пункт одну или две повозки с приказчиками и бесплатно груз, обычно в размере 10 пуд.¹⁰³ Например, тюменский мещанин А.М. Киселев при заключении подряда на доставку из Томска в Иркутск 500 пуд. груза обязался предоставить одну повозку для приказчика и провезти бесплатно 50 муксунов, 2 пуда стерляди и одного осетра. Другие подрядчики за 10 суток подрядились доставить из Томска в Иркутск 290 пуд. груза, взяв по 5 руб. с пуда за доставку, «на вольнонаемных лошадях, на наших саях» с одной повозкой для одного человека и 13 пуд. груза бесплатно¹⁰⁴. Такое условие считалось одним из источников прибыли для обозных приказчиков. Традиция эта сохранилась и во второй половине XIX в., но выражалась уже не так ясно – за один пуд извозчику просто не доплачивали. П.А. Словцов считал, что этот обычай зародился в XVIII в., когда жители Иркутска, даже «хозяйки тамошние низкого состояния не пряли и не ткали, потому что тогда не сеяли ни конопля, ни льна». Поэтому обозные, ехавшие с купеческимикладами в Восточную Сибирь, договаривались с ямщиками о пряже на каждый воз. Они действительно возили на продажу пряжу, закупаемую по дороге, потом пряжу и холсты. В XIX в. то же «слово» практиковалось при ряде на провоз дополнительного груза обозными ямщиками, но под этим подразумевалось у «обозного» и ямщика вычесть по несколько рублей с воза из хозяйской цены за провоз, в пользу обозного¹⁰⁵.

Видимо, традиции эти имели более глубокие корни. При доставке товаров всегда возникали накладные расходы, порой значительные. Так, приказчиками купца Г.Р. Никитина было израсходовано «по сче-

ту по книге Русской, как поехали с Москвы в Сибирь и что в издержке до Илимского острогу – всего 978 руб. 9 алтын». При возвращении из Китая приказчик Дм. Божедомов израсходовал 209 поставов камок, 13 тюней и 10 концов китаек, 24 ф. шелку, 9 поясов, 20 ножей и т.д. и пояснял впоследствии, что «те недостающие камки и китайка и иная мелочь, едуци от Нерчинска Сибирскими городами, вышли у них в продажу в наем подвод и себе с работными людьми на харчи, и лошадам и рогатому скоту на корм, и на всякие издержки»¹⁰⁶.

При так называемом «ближнем», или «бесконном», извозе подрядчик, заключив договор с владельцем товара, на его санях, но без лошадей «гнал бесконную», т.е. менял в определенных пунктах ямщиков с лошадьми и нанимал других, выигрывая во времени при доставке товара.

Обозный приказчик в Сибири назывался у извозчиков ногтем. Д.И. Стахеев так толковал это слово: «По всему вероятно, сказал это слово извозчик-крестьянин, потому что во время длинного пути он более других видел все тайные и явные деяния обозного приказчика, и не раз, вероятно, испытывал на своем кармане дорожные последствия... которые отражались на нем в виде вычета за недостающий будто бы в ящиках чай, за истертую кожу и прочее. Вынес извозчик на своих плечах такие вычеты, вздохнул и сказал: “Эх-ма, молодец! Не приказчик, брат ты, и не человек, а просто, значит, ты ноготь, царапашься прямо за сердце!” “Цапок ты, ровно ноготь!” – говорят иногда крестьяне своему собрату, плутоватому крестьянину. “Нашему писарю ногтем бы быть!”»¹⁰⁷. «Жалобы на мошенничества при дорожных расчетах приходилось записывать повсеместно», – отмечал А.А. Кауфман. «Из старье один не обманывает», – говорили хозяева-«связочники»¹⁰⁸.

Современник считал, что обозные приказчики наживались несколькими путями. Так, один из обозных молодцов принял в Кяхте для доставки в Москву партию чая, состоящую из тысячи мест. В одном заширенном (укупоренном) месте неквадратного чая было от 3 пуд. 20 фунт. до 3 пуд. 25 фунт. В тысяче мест 3375 пуд. За провоз этой тяжести от Кяхты до Москвы бралось приблизительно 7 руб. 50 коп. с пуда. Следовательно, за 3375 пуд. надо было уплатить 27 тыс. руб. Приказчик в результате махинаций с оплатой (за неполный вес груза, за безвозмездно провозимый груз на каждом возу, из-за влияния сы-

рого воздуха на увеличение веса чая и торговлю им по пути следования, в результате оплаты ямщикам части заработка натурой – товаром гораздо выше его рыночной стоимости) получал прибыль в несколько тысяч рублей. В приводимом примере современник подсчитал доход приказчика в 8 тыс. руб. за 4 – 5 месяцев¹⁰⁹.

Примером транспортных обозных молодцов могут служить братья Павел и Николай Шанских, которые работали у тарского купца Дмитрия Ивановича Девятерикова из Артына. Отец Девятерикова был крестьянином и постепенно сколотил состояние. Дети его уже держали шесть мельниц на р. Артынке, имели в оруге 30 лавок, а самый большой доход получали от торговли хлебом. «Дмитрий Иванович был рисковым, ездил на ярмарки в Ирбит, Нижний Новгород и другие. В 1891 году уехал в Ирбит и скоропостижно скончался там». Дмитрий Девятериков возил в Ирбит свои товары, в основном это были боровая дичь, пушнина, орех – все то, что давал промысловикам сибирский лес. Агентами Девятерикова по урманной полосе и были братья Шанских. Они умело снаряжали во время сырьевой ярмарки обозы. Еще весной и летом, задолго до ухода в тайгу, раздавали они промысловикам девятериковские товары и деньги в счет будущих поставок, а осенью собирали долги. После Екатерининской ярмарки (24 ноября – 20 декабря) нанимали людей с добрыми лошадьми. Делали это, имея “своих” людей, быстро и умело. Многие тарские извозчики уже не раз ходили в их обозах.

В Таре были целые семьи, жившие извозом. Старожил Бабыкин Александр Михайлович рассказывал о своем отце и братьях, которые ходили в обозах даже до Иркутска. Уходили после Екатерининской ярмарки, а возвращались уже, продав сани, на телегах и прибывали в Тару только к покосу. Дело это было хоть и не простым, но считалось выгодным. Сами братья Шанские в поездках выполняли роль телохранителей купца и следили за порядком в обозе. После одной из таких поездок, в которой купец умер, братья – крепкие молодцы вернулись наследниками мешка с деньгами, вырученными на Ирбитской ярмарке, и на год отправились на золотые промыслы. После возвращения оттуда старший построил жестяно-скобяной магазин, а младший открыл магазин с несколькими отделами по улице Зеленой. Позже у Николая Шанского открылось

несколько магазинов “сельского образца” в ряде сел. Все это дало повод для слухов о том, что братья Шанские завладели частью выручки купца Девятерикова, после его смерти в дороге, когда он с ними возвращался с Ирбитской ярмарки. А некоторые жители Тары считали, что Шанские, ехавшие в одной повозке с ним, в которой лежал мешок с деньгами, а на заезжей квартире – под его кроватью, когда купец заболел и почувствовал себя плохо, не стали торопиться с приездом в Тару, а где-то в пути придушили своего хозяина. После всего происшедшего впоследствии в доме у Шанских появился достаток. У Павла Шанского имелась дорогая мебель, на стенах в комнатах висели большие от пола до потолка зеркала (в Таре это считалось одним из признаков благополучия). Однако все это могло быть как вымыслом, так и правдой. В жизни своей братья Шанские отличались благотворительностью¹¹⁰.

Фирмы-доставщики брались везти товары и без хозяйских приказчиков, под свою ответственность. Однако, в сущности, вся ответственность ложилась на плечи крестьян-возчиков. Фирмы не ликвидировали посредников – они являлись необходимым звеном в системе организации перевозок. Например, фирма-доставщик объявляла цену от Иркутска до Томска в 6 руб. 50 коп. с места чая, составитель партии – мелкий подрядчик, нанимая отдельных возчиков, выряжал себе 2 – 3 руб. с воза, сам ехал «объездным», пил, ел по-барски за счет возчиков, слал телеграммы, разъезжал за счет той же артели, а в конце доставки в Томске объявляли мужикам, что везли не по 6 руб. 50 коп., а по 6 руб. 25 коп. «Иной “объездной”, предводительствуя сотней и более возов, пропьянствовав всю дорогу, – писала газета “Сибирь”, – все-таки в два пути зашибает сот 7 – 8 за “здорово живешь”, тогда как сиволапые приплачивают (как ныне) по 5 – 6 руб. с дуги, а если что потрачено, то “кончают” (продают. – *О.К.*) и своих мучеников-коней...»¹¹¹.

Расплата натурой сохранилась и во второй половине XIX в. Оплата «гнильем» – подмоченным кирпичным чаем, дешевым ситцем и т.п. – доходила иногда до 50 %.¹¹²

А. Павлов в заметках о путешествии по Западной Сибири писал, что за доставку клади от Тюмени до Перми доставщики платят, смотря по времени года, от 50 коп. до 1 руб. 20 коп., причем плата наполовину

идет товаром: чаем, сахаром, сапогами, броднями, ситцем и т.п. «Это своего рода торговля, и довольно прибыльная – конечно, не для извозчиков. Выдавая в счет уплаты за провоз чай низшего сорта, приобретенный дешевле 1 руб., подрядчик ставит извозчику цену 1 руб. 30 коп., сапоги вместо 2 руб. – 2 руб. 50 коп., гнилой ситец идет также по хорошей цене»¹¹³. По исчислениям тюменской городской комиссии, еще в начале 60-х годов XIX в. расплата товаром доставщиков с извозчиками определялась не менее как в 100 тыс. руб.¹¹⁴

Таким образом, фирмы-доставщики создали для себя как бы особый, свой рынок для сбыта товаров – источник постоянных прибылей, которым являлась масса извозчиков-крестьян. И, видимо, это было одним из важных стимулов при организации фирм-доставщиков.

Фирмы-доставщики действовали через посредников или «подрядчиков», которые брали на себя перевозку партии товара на 40 – 60 подводах от 1100 до 1700 пуд.¹¹⁵ Эти подрядчики нанимали артель возчиков во главе с «объездным». Количество подрядчиков зависело от формы транспортировки товаров. При дальнем извозе, или так называемой возке товаров «на протяжных», крестьяне-извозчики избирали из своей среды старшего, который вел переговоры с грузоотправителями, распределял места остановок для корма, указывал, кому ехать впереди и т.п. Обычно при таком извозе подрядчиками выступали богатые притрактовые крестьяне. Они, имея от 20 до 50 собственных лошадей и беря подряд, делали расчет не только на свой транспорт, но и на возможность эксплуатации бедняков. Например, крестьянин деревни Малая Балда Тобольской губернии Ушаков пускал в извоз 30 коней¹¹⁶. Естественно, это предусматривало наличие работников. Подрядчики, выступая от имени артели, давали подряды владельцам товаров, подобные приведенным выше. Если подряд брался у транспортной конторы, то договор заключался с ней.

Таким образом, между торговой фирмой и извозчиком имелся целый ряд посредников, которые получали от извоза более или менее значительный доход. В лучшем случае – при «бесконном» извозе – крупный подрядчик нанимает подрядчика, который «гнал бесконную» и сам не входил в соглашение с конными возчиками. Тогда между торговой фирмой и ямщиком – только два посредника. Но бывало, что число их возрастало до четырех: крупный подрядчик, мелкий подрядчик бескон-

ный, местный (сельский) подрядчик и, наконец, представитель артели в лице «объездного», но этот вариант встречался редко.

3.2. Извозчики

Помимо подрядчика со своим транспортом в извозе участвовали «связочники» – главная масса извозчиков. «Связка» – комплект лошадей, управляемых одним возчиком, – была единицей всех расчетов. На связку были как обычные дорожные расходы (вроде платы хозяевам постоянных дворов за прокорм лошадей), так и экстренные расходы, вызываемые утратой товара, и только провозная плата, а затем чистый доход рассчитывались по числу пудов или мест груза. Число подвод в связке ограничивалось возможностью ямщика одновременно управлять с запряжкой и уборкой лошадей, а также постоянно наблюдать за ними во время пути. Связка обычно состояла из пяти подвод. Самостоятельно заниматься извозным промыслом в качестве связчиков могли только крестьяне, имевшие пять лошадей, многолошадные хозяева выпускали в извоз число лошадей, кратное пяти. Что же до хозяев, имевших одну или двух лошадей, то они поступали вместе со своими лошадьми в «обломный» наем. Четырехлошадные нанимали работника с одной лошадью или «принимали» только одну лошадь у какого-либо «одинокого» односельчанина. Трехлошадные либо прибежали к одному из двух только что указанных способов, либо чаще принимали еще трех лошадей «от хозяина» и шли со связкой из шести лошадей. При расчете такой связчик получал из причитавшейся на связку суммы чистой прибыли плату, равную плате наемного работника (16 – 20 руб.), а остаток, причитающийся на лошадей, делился поровну между ним и хозяином лошади¹¹⁷.

Связчик – владелец лошадей сам отправлялся с обозом и нанимал работников только в том случае, если шел с несколькими связками. Но бывало и так, что владелец сам не ходил в извоз, а посылал лошадей с одними только наемными работниками, поручая надзор за ними «подрядчику». Например, в решении Ишимского волостного суда отмечалось, что «крестьянин Коровин поручил подрядчику Медведчикову 15 лошадей при трех работниках для проезда в Иркутск и обратно с купеческими товарами; письменных сделок, доверенностей или договоров между ними никаких не было»¹¹⁸. Права и имущественная от-

ветственность связчика от замены себя работником нисколько не изменялись. Увеличивалась только плата работнику или старшему из работников, которому вместе с тем предоставлялись некоторые «хозяйские» права, такие, как право продавать лошадей в случае необходимости покрытия каких-либо экстренных расходов и т.п. Возчики несли ответственность за пропажу или порчу товара и даже за повреждение таможенных печатей на тюках с чаем. Для упаковки они получали от доставщиков рогожи-циновки, которые сдавали вместе с товаром.

Связочники составляли артель – главную транспортную силу при товарном извозе. Зная, как детально, до мельчайших подробностей, были предусмотрены условия «заподрядя» между доставщиками и подрядчиками, выступавшими от имени артели, крестьяне имели в виду, что за каждую неисправность, происшедшую даже не по их вине, а, например, из-за стихийного бедствия, с них взыщется без снисхождения. Поэтому во время «сходки» в артели возчиков была круговая порука. Это выражалось в покрытии издержек при общей ответственности как за обычные дорожные расходы, так и за убытки, явившиеся результатом просрочек, порчи товара или утраты его. За убыток отвечал весь обоз пропорционально числу «дуг» (лошадей).

Изъятие из круговой поруки допускалось только в исключительных случаях, когда у кого-нибудь из связчиков были слабые лошади или нагрузка на них слишком тяжела. В таком случае возможные потери товара оставались на ответственности самого связчика, но такое изъятие из правил оговаривалось заранее особым соглашением. Подобное соглашение обнаружено в деле Семилужинского волостного суда за 1886 г., инициированного крестьянином Ершуновым по спорному делу с крестьянином Никитиным. «Сын мой Гаврило Ершунов, – пишет истец, – в декабре месяце прошлого 1885 года крестьянину села Семилужного Василию Никитину для отвоза из города Иркутска в Томск наложил чаю счетом двадцать восемь мест, имеющих весу 24 байховых по 3 п. 20 ф. и 4 места плиточного по 5 пуд. Всего сто четыре пуда, что и обошлось на 4 лошадей по 26 пуд. на каждую, а на четвертую лошадь, т.е. седовую для ямщика, 30 пудов. Сын мой, видя, что Никитин кладет не по силе лошадям, предупредил его в этом, говоря, что лошади Никитина с таким грузом должны отста-

вать одна от другой на дальнейшее расстояние и через то может быть потеря чаю, что и случилось на самом деле. На этот вопрос Никитин обязался, какие бы-то в пути следования встретятся с его лошадёй убытки, он всю ответственность принимает на себя. В Красноярском округе в ведении Заледеевской волости дорогой у Никитина украдено одно место байхового чая, за которое доставщик Куренков взыскал с меня 155 руб. По расчету Никитину причитается получить с меня 56 руб., за исключением которых Никитин обязан доплатить мне 99 руб.»¹¹⁹. Таким образом, ответственность Никитина была очевидна, почему и возник иск Ершунова, который был, видимо, связочником в артели с Никитиным.

В отчете о состоянии Иркутского округа в 1879 г. отмечалось: «Правильных артелей, занимающихся постоянной перевозкой тяжестей, не существует. Таковые устраиваются для единовременной свозки товаров в более отдельные местности, как например: до г. Томска или Верхнеудинска. И по возвращении к местам жительства артели эти разделяются»¹²⁰. Эта цитата перекликается с материалами статьи «Сибирского вестника», где говорилось: «Найдется ли на всем этом громадном пути хотя бы одно село или деревня, действующая как самостоятельная артель? Едва ли. В каждом селении, занимающемся транспортировкой кладей, все жители его наперед безошибочно знают, когда, сколько людей и лошадей выйдет в дорогу и сколько груза в общей сложности поднимает село. Между тем, каждая почти семья действует отдельно... Иногда собираются и артели, состоящие из нескольких семей, но и они, несмотря на круговую поруку и значительную подъемную силу, не действуют самостоятельно, то есть не берут подряда из первых рук, а идут к тому же крупному подрядчику, у которого находятся в полной зависимости, забирая по разным условиям, под опасением больших неустоек значительную часть будущего заработка. Чем больше взято вперед, тем тяжелее условия, и произвольно назначаемая комиссионером провозная плата становится ниже»¹²¹. А вот пояснение, почему артель была временной: «...то друг другом не довольны, то поругались, то с домашними работами надо управляться, и состав артели постоянно меняется»¹²².

Хотя артель и создавалась на условиях круговой поруки на период перевозки товара, но в ней не было равенства. Тот процесс рассло-

ния, в котором находилось сибирское крестьянство, проявлялся и в организации артели. Здесь и богатые крестьяне, бравшие подряды и выступавшие в роли «объездных», здесь же и «связочники», основные артельщики. Здесь и крестьяне, имевшие по 5 и более лошадей, и крестьяне, «присоглашенные» с меньшим количеством лошадей, от 1 до 3. Здесь же и наемные работники, которые нанимались в извоз без своей тягловой силы.

На невыгодность извоза для имевших менее 4-5 лошадей указывали все исследователи. Это подтверждают расчеты, приведенные И. Молодых, изучавшим промыслы крестьян Хомутовской волости Иркутского округа. Ученый, сам занимавшийся расчетами в присутствии ямщиков и подрядчиков, заинтересованных в правильности этого расчета, приводит в качестве примера расчет с артелью одного ямщика, «сходившего» в Томск удачнее товарищей, и другого – хуже товарищей:

1. Денис Еропов. 9 лошадей в связке и 2 ямщика.

Приход:

За перевозку 17 мест кирпичного чая – 156 р. 00 к.

47 мест байхового – 322 р. 00 к.

обратно – 218,5 пуд.

И т о г о : 848 р. 60 к.

Расход:

Прокорм вперед и обратно – 627 р. 24 к.

Ковка коней (кузло) – 9 р. 60 к.

Наемка лошадей под воза для отдыха своих лошадей – 6 р. 18 к.

В Томске квартира и прокорм – 34 р. 42 к.

Артельных на 9 дуг, т.е. за утерю и т.п. – 59 р. 13 к.

За 3 кормушки – 75 коп.

Веревки – 2 р. 25 к.

Подрядчику условного вознаграждения – 57 р. 90 к.

И т о г о : 796 р. 90 к.

Чистый заработок: 52 р. 70 к.

Или на одну лошадь: 5 р. 74 к.

2. Еким Колокольников, 4 лошади в связке.

Приход:

За перевозку 7 мест кирпичного чая – 56 р. 00 к.

За перевозку 20 мест байхового чая – 140 р. 00 к.

Обратно 95 пуд. – 161 р. 50 к.

И т о г о : 357 р. 50 к.

Расход:

Прокорм вперед и обратно – 281 р. 25 к.

Содержание в Томске – 19 р. 25 к.

Подрядчику – 25 р. 48 к.
Артельных – 26 р. 28 к.
Наемка лошадей под воза – 6 р. 84 к.
Ремонт сбруи – 2 р. 4 к.
Подрезки под сани – 2 р. 25 к.
Ковка коней – 1 р. 85 к.
Веревки – 1 р. 10 к.
Поправка одежды – 1 р. 25 к.
Итого: 368 р. 19 к.

Таким образом, Е. Колокольников, как говорили крестьяне, «наехал себе на шею» 10 руб. 69 коп.¹²³

Здесь все «зависит главным образом от степени состоятельности ямщика, – отмечал И. Молодых. – У богатого кони постоянно на корму, потому едят в дороге меньше, выносливее, почему меньше приходится нанимать везти воз, чтобы лошади по очереди отдыхали. У богатого и одежда, и сбруя, и сани не требуют большого ремонта, так как постоянно содержатся в исправности»¹²⁴.

Некоторые крестьяне, имевшие одну или двух лошадей, нанимались в «облом» вместе со своими лошадьми и поступали на всю дорогу на полное содержание извозчика – «связочника» или подрядчика и получали за свой труд и за работу лошади «обломную» плату¹²⁵. Случаи подобного найма уходят своими корнями в дореформенный период. У нас имеются материалы дела, слушавшегося в Кяхтинском словесном суде, по претензии крестьянина Боянхосунского общества Луки Иванова в том, что за доставку до Иркутска чаев 15 мест и обратно груза до Усть-Кяхты «купецкой клади» 56 пуд. ему не уплачено 19 руб. 99 коп. сер. Во время мытарств по поводу уплаты этих денег у него пала лошадь стоимостью 30 руб. сер. Из объяснения кяхтинского мещанина Матвея Шишмакова, подряжавшего крестьян на свозку грузов, видно, что он посчитал Луку Иванова за работника крестьянина Александра Корнакова и не знал, «с чьими лошадьми, своими или Корнакова, приехал Иванов, и он Иванова не только не подряжал доставить товаров, но и не знал его, и потому признавал за работника Корнакова». Рассчитался же Шишмаков за доставку груза с Корнаковым, так как подряжал его¹²⁶. Из этого дела видно, что подобный найм работников с лошадьми встречался и раньше.

В извозничьей артели постоянно встречались наемные работники. Они состояли на полном довольствии извозчиков-хозяев, получая одинаковую пищу с хозяевами-связочниками. А. А. Кауфман отмечал, что заработок в извозе значительно выше, нежели в соответствующее время года при найме на земледельческие работы, и, что особенно важно, вся плата получалась целиком при выезде «в дорогу», так что работники могли тут же внести казенные платежи или покрыть другие одновременные расходы. Иногда наемными были просто годовые работники, которых хозяева посылали в извоз, но в большинстве случаев они нанимались специально для этой цели помесячно или «на сходку», т.е. на дорогу из Томска в Иркутск и обратно, независимо от случайных колебаний ее продолжительности. Но все их заработки доставались не даром: из-за необходимости совершать переходы днем и ночью, на морозе и т.д. работа в извозе была очень трудной и доступной только молодым и сильным людям, оказывая на их здоровье разрушительное влияние¹²⁷.

Численность извозчиков была следующей. В Тобольской губернии в 1887 г. было зарегистрировано 1377 ремесленников, занятых извозом. Население Тобольского округа постоянно занималось в зимний период перевозкой купеческих товаров. Развитию извозного промысла в Туринском округе Тобольской губернии способствовала Ирбитская ярмарка и зимние рыбные промыслы по Конде и Оби. Отсюда рыба зимой шла в Европейскую Россию и на уральские заводы¹²⁸.

В 1889 г. в Томской губернии извозничали 6609 чел., а в Томском округе в 1894 г. – 31,9 % от общего числа хозяйств, занятых промыслами. Наиболее развит был извоз в подгородних волостях, а центром его была Спасская волость, где жители 114 дворов постоянно занимались извозом. В с. Спасском, деревнях Батуриной, Петуховой, Лучановой, Белоусовой, Вороновой извозничали жители 10 – 15 дворов. В Ояшинской волости было 84 извозчика (в д. Вершининой – 21, Алаевой – 10, Заледеевой – 9, в с. Дубровине – 15). Много их было в Ишимской (73) и Тутальской (70) волостях, находившихся на Сибирском тракте по обе стороны г. Томска¹²⁹. В Каинском округе в 90-е гг. XIX в. извозом занимались 279 хозяев. В Мариинском округе 1/4 часть населения занималась извозом и другими промыслами¹³⁰.

Важное место извозный промысел имел в хозяйствах крестьян Восточной Сибири. В Енисейской губернии в 1890 – 1891 гг. извозом занималось 6012 хозяйств, или 8,6 %¹³¹. В Иркутском, Балаганском и Нижнеудинском округах – 7033 из 63 218 мужчин рабочего возраста, т.е. 1/10 часть рабочих рук. Из 100 чел. рабочего населения извозом было занято: в Иркутском округе – 9 чел., в Балаганском – 7,1, в Нижнеудинском – 27,8 чел.¹³²

В Забайкальской области число хозяйств, занимавшихся извозом, составляло 15,1 % от всех хозяйств, или 14 165. Особенно большое количество населения занималось извозом в округах Селенгинском (23,5 %) и Нерчинском (21,6 % всех хозяйств), в остальных шести округах, кроме Акшинского, число хозяйств извозчиков превышало 10 % от их общего числа¹³³. Таким образом, основной силой в извозе были крестьяне притрактовых волостей.



Обоз зимой. 1890 г. Худ. П. Кошаров. (Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред.-изд. П. Кошаров. Томск, 1890)

§ 4. Формы гужевого извоза

Из форм гужевого извоза уже названы были две. Первая – дальний извоз, когда крестьяне собирались в артель во главе с «объездным». На своих лошадях, со своей упряжкой крестьяне выходили в путь в несколько сот и даже тысяч верст. При отправке артель запасалась санями, дугами, оглоблями, а в летнее время – осями и всеми необходимыми предметами на случай поломки и порчи перевозочных средств в пути¹³⁴. Отправляясь в дальнюю дорогу, крестьяне заранее готовили своих лошадей. До отхода обоза с места загрузку лошадь тщательно откармливались дней десять. Когда обоз двигался в путь, то в первый день лошадь совсем не кормили, во вторую «пряжку» (остановку) давали только одну пудовку овса на пять лошадей и каждой только по глотку воды. Умеренность пошла невольно отнимала у них охоту к еде. Затем после каждой пряжки выдача овса и воды постепенно увеличивалась до того количества, какое сама лошадь сможет съесть. После этого она получала свободу пить и есть сколько угодно. Без этой предварительной выдержки лошадь, «по уверению ямщиков, в три дня исхудает и во всю дорогу не воротит потерянного жиру»¹³⁵.

Чтобы преодолевать до 60 – 70 верст в сутки, дальние обозы имели свои особые приемы. Верст 30 – 40 проходили без остановки, потом заезжали на постоянный двор погреться и дать отдых лошадям. Через 5 – 6 часов снимались с места и двигались дальше, делая маленькие остановки. И так изо дня в день. «Лошадь ходу не боится, лишь бы кормить ее хорошо». Старались сытно накормить на «постоялом», да и в пути регулярно давали лошадям овса. Засыпали овес в кормушку, которая подвязывалась к узде или (чаще) прикреплялась к задку воза, идущего впереди. Длинным поводом подвязывали проголодавшуюся лошадь к возу с кормушкой – и так до тех пор, пока она не насытится. Когда видели, что лошадь больше не хочет есть, ее заводили вперед, прикрепляли кормушку к задку ее воза и давали кормиться следующей лошади. Зимой обычно овес засыпали, перемешав со снегом, «чтобы жажда лошади не давила»¹³⁶. Идя за кормушкой, лошадь в дороге наедалась досыта и, приходя на постоянный двор, нуждалась уже не в корме, а в отдыхе. При такой организации кормления лошадей обозы двигались быстрее.

В Забайкалье в первой половине XIX в. обычно возили на одноконных подводах по 20 пуд. на каждой, делая в сутки 50 – 70 верст. Таким образом, расстояние от Верхнеудинска до Иркутска через Байкал (зимой 310 верст) покрывали за 4,5 – 6 суток, а до Читы (450 верст) за 6,5 – 9 суток. Перевозка грузов там производилась в основном по следующим направлениям: Кяхта – Байкал – Иркутск (Игуменова дорога); Кяхта – Чертовкинская пристань (на Байкале); Верхнеудинск – Чита; Верхнеудинск – Нерчинск; Чертовкинская пристань – Верхнеудинск. Конечно, при такой длительности переходов с грузом по дорогам Восточной Сибири надо было иметь выносливых лошадей и средства на покупку кормов. Поэтому перевозки на дальние расстояния, тем более большим караваном, были не под силу бедняцкой части деревни и составляли монополию немногих богатых крестьян¹³⁷.

В обозе ямщик следил, чтобы лошадь выглядела не хуже, чем у других: шерсть чистили скребницей, разбирали гриву, хвост всегда подвязывали. Считалось дурным тоном, если лошадь в обозе шла с распущенным хвостом: «От почты эта мода пошла»¹³⁸.

Отправляясь в дальний путь, надо было следить и за возом. Уложить кладь – дело нелегкое. Среди ямщиков находились люди, особенно славившиеся умением укладывать грузы. Существовало несколько специальных терминов, относящихся к разного рода увязке. Много было разных форм узлов. Знатоки по укладке и увязке знали, как полторасаженной веревкой хорошо обвязать большой воз, чтоб он лежал не шевелясь, не хуже, чем окрученный длинной веревкой.

При уходе в извоз брали с собой маленькие часовенки, которые ставились на передней подводе в обозе. Укрепляли часовенки на столбиках, выточенных из дерева и раскрашенных разными красками, преимущественно зеленой, красной и синей¹³⁹. Под зеленой крышкой внутри помещалось маленькое рас-



Обозная часовня – «божница».

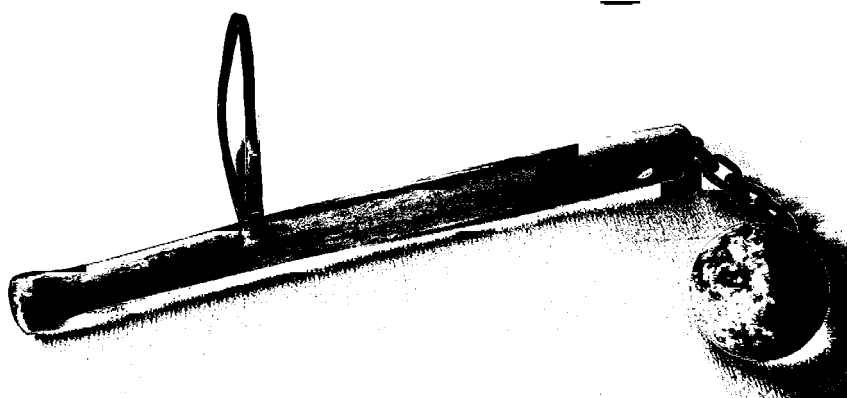
Фотография из коллекции
ТОКМ

пятое, икона Божьей Матери или чтимого святого, сверху крест, под ним маленький мелодичный колокольчик величиной немногим больше наперстка. Иногда икону окружало несколько колокольчиков. Такая божница хранится в Томском краеведческом музее. Ямщики в пути относились к часовенке с благоговением и молились на нее перед выездом или приближаясь к опасному месту. «Начнешь спускаться к пади и думаешь: “Ну, сохрани, Матерь Божия”. Скинешь шапку, перекрестишься на часовенку»¹⁴⁰. Поводов обращения к Божьей Матери было немало. Один из главных – грабежи на дорогах. В Сибири существовал целый «промысел» – срезание мест «чаерезами» или тюков с товарами¹⁴¹. Грабители-чаерезы пользовались знанием местности, элементом внезапности. Нехорошая слава была у сел Воронино и Халдеево (особенно дорога от Семилужного до Халдеево под Томском). В деревнях своих чаерезов знали, да помалкивали. В с. Халдеево недобрая слава была у семей Колясовых, Базиных, Золотаревых¹⁴². Газета «Восточное обозрение» писала: «Тянущийся обоз ждет каждую минуту нападения в темноте. Объездные ездят кругом каравана. Возчики кричат, аукают, чтобы показать, что не спят. Это какой-то военный отряд. Люди запасаются палками (дрючками), оружием; объездной имеет его всегда... Обозные ямщики, отправляясь со станции, крестятся... Приезжих из России удивляет, что в Сибири обыкновенно мчат не под гору, а в гору. Разгоняют лошадей с горы и мчат во весь дух. Ямщики таким образом спасаются, чтобы грабители не остановили их в логу, в овраге. Лошади для этого заранее приучены. Ямщик, ободряя лошадей, кричит: “Грабят!” И ему достаточно подняться на облучке, как лошади это знают»¹⁴³.

О грабежах на дорогах оставили воспоминания бывшие извозчики. Федор Ананьевич Веретнов – 80-летний житель с. Батой в 1925 г. описывал деятельность грабителей так: «Зимой-то чай часто срезали; у нас тут шайка работала – красноярские татары Олейко да Савка, да кое-кто из наших с ними. Наденут это зимой белый саван и вперед уедут – лошади в тайге поблизости, а сами лягут на снег в канаву – ево и не видать. Идет обоз – ямщики зазевались, подпочик! И готово! На лошадей и гони! Ищи! Ямщики поахают, поругаются, да и дальше»¹⁴⁴.

Михаил Нашивошников – старый знакомый В. Сурикова, из с. Дрокино, с которого художник писал этюд для картины «Взятие снежного городка», вспоминал: «Когда доставка была срочная, тогда обозы шли день и ночь и ямщики выбивались из сил, валились с ног, с самой малости могли заснуть на ходу. Вот тогда и случались в обозах „нещастья“ – грабители крали не только места с обоза, но иногда уводили целый воз с товаром. Это ложилось большой тяжестью на ямщиков, смотря по договору: если в обозе пред подрядчиком была круговая порука, то страдала вся артель; если ряда была отдельно с каждой связкой, то ямщик, у которого увели воз или стащили „место“, отвечал всем своим состоянием, а потому он возвращался иногда зимой почти голый – без лошадей и упряжей, все было продано для оплаты потерянного»¹⁴⁵.

О грабежах на сибирских дорогах пишет Т.К. Щеглова. По ее данным, в 1885 г. на перегоне от Тюкалинска до Ирбитской ярмарки у Кочугова, Антонова, Кухтерина и Каменских было вырезано 70 ящиков чая, у Кочугова отбито 1,5 воза мануфактурного товара, у Компанейцева и Каменских – по одному возу. Кроме того, около Ялutorовска отбито 9 кошев разного товара, а у Бахарева – воз с 15 пудами желтого воска. Общая сумма потерь, понесенных шедшими на Ирбитскую ярмарку обозами транспортных контор, в 1885 г. составила 11 тыс. руб. Потери при крестьянском извозе бывали еще выше, и, в отличие от транспортников, крестьяне не всегда гарантировали дос-



Кистень. Фотография из коллекции ТОКМ

тавку в полном объеме и в срок. Поэтому крупнейшие предприниматели Западной Сибири к концу XIX в. предпочитали обращаться к транспортным конторам, возмещавшим убытки и потери¹⁴⁶.

Крали и в местах хранения. Так, у приказчика московских купцов В.А. Федосеева в Томске из кладовой Биржевого корпуса в 1823 г. украли два места чая, которые он привез из Кяхты и оставил там, уплатив за охрану¹⁴⁷.

Доставив груз и получив деньги, извозчики старались возвращаться назад не порожняком, а подрядиться в новую артель.

Кроме «дальнего», был упомянут так называемый «бесконный», или ближний, извоз. При «бесконнице» подрядчик, взявший на себя перевозку товара, не имел собственных лошадей, а только собственные сани и телеги, да и те нередко брал напрокат. Погрузив товар, он вез его на перекладных, запрягая на каждой «пряжке» новых лошадей, принадлежащих местным крестьянам и следовавших под их управлением. С целью сбережения на экипажах на «бесконные» возы почти всегда навьючивали количество товара, соответствовавшее грузу пары лошадей, поэтому возы запрягались парой. Главное преимущество «бесконного» способа перевозки товаров заключалось в скорости перевозки: в то время как при извозе «на протяжных» на каждой станции делалась остановка в несколько часов, чтобы лошади успели отдохнуть, при бесконном извозе терялось время только на перепряжку лошадей – от 0,5 до 1 часа на станцию. Поэтому «бесконный» способ перевозки применялся при необходимости спешной доставки товара.

Крестьяне подряджались со своими лошадьми везти груз на санях подрядчика на небольшие расстояния, верст за 100-200, а то и ближе. Получив плату, они возвращались, а подрядчик нанимал новых возчиков с лошадьми. Крестьяне при таком извозе надолго не уходили из дома. Но и условия доставки были несколько иными. Возчики должны были гнать своих лошадей рысью и расчет они получали обычно не с пуда, а по количеству верст и сообразно скорости езды, что диктовалось, например, необходимостью поспеть с ценными товарами к открытию ярмарок¹⁴⁸.

До начала 90-х гг. XIX в. размеры «бесконного» извоза и доставлявшийся им заработок были очень значительны: в больших тракто-

вых селах останавливалось в день по десятку «конвоев» (обозов), по 50 – 60 двухконных подвод в каждом. Следовательно, запрягалось в день до 1000 – 1200 лошадей. «В то время “один конвой выходит, а два стоят – ждут; вернулся с пряжки, покормил коней – хоть сейчас опять запрягай”; во время “свалки” лошадей никогда не расхомутивали, и многолошадные дворы свободно зарабатывали по 15 – 20 руб. в сутки. В общем возка “возов” давала в то время весьма значительный заработок, являясь для среднесостоятельной части населения важнейшим из связанных с трактовым местоположением источников благосостояния. Вопрос о местах остановок «бесконных обозов» был поэтому для трактового населения вопросом первостепенной важности и весьма определенно регулировалась местными обычаями. По этому обычаю, санкционированному и местной администрацией, право возки «бесконных» было привилегией «станочных» селений (Семилужное – Турунтаева – Ишим – Колыон – Почитанка – Берикюль – Подъельничная – Суслово – Тяжин...), которым такая привилегия присваивалась в возмещение лежавшей на них “кормежной” повинности, и привилегия эта поддерживалась даже насильственными мерами; если “бесконные” воза запрягались в промежуточном между “станками” пункте, то на “станках” их останавливали и выпрягали лошадей; если “бесконные” проезжали мимо “станка” ночью, то лошадей останавливали на возвратном пути, снимали с них хомуты, а возчиков нередко били. В заявлении крестьянина села Бурлатского Якова Шапкина и товарищей в Семилуженский волостной суд за 1887 г. писалось, что ночью со 2 на 3 февраля их вместе с отставным батальонным писарем Яковом Шапкиным и потомственным почетным гражданином, проживающим в Ояшинской волости села Заледеевского Василием Кайдановым, препровождавших возки из г. Иркутска в г. Томск от доставщика томского купца Кухтерина, остановили крестьяне д. Турунтаевой. “Означенные возки мы подрядились доставить от д. Великосельской до д. Халдеевой, доехали до д. Турунтаевой, где крестьяне посреди деревни начали останавливать и потом уже стали и стяжками бить, так что обступили кругом и у всех дубинки, то мы думали, что они нас не отпустят живых как нас, так и лошадей наших потому, что они и по лошадям били. А потом все-таки отпрягли означенные возки и запрягли своих лошадей и отъехав от

деревни Турунтаевой полторы версты... бросили возки на дороге... а потом мы их опять запрягли и доехали до деревни Халдеевой»¹⁴⁹.

Таким образом, нормальным порядком следования «бесконных» обозов было следование по «станкам», и «станочное» население извлекало из этого движения наибольший заработок. Частично зарабатывали и промежуточные между «станками» селения. Это случалось при особенно плохой дороге, когда лошадям оказывалось не под силу вывезти воз до следующего «станка», или при очень хорошей, когда для сбережения времени данное расстояние делали вместо трех в две «пряжки».

В начале 90-х гг. «бесконный» извоз пришел в полный упадок. Главная причина заключалась в развитии пароходства по Чулыму, а также в увеличении числа ямщиков, занимавшихся извозом «на протяжных». В связи с развитием пароходства все летнее движение между Ачинском и Тюменью происходило по воде, и летний «бесконный» извоз совершенно прекратился. В то же время благодаря «умножению ямщика» значительно упали фрахты, так что вместо прежних 2,5 – 3 руб. средняя провозная цена между Томском и Иркутском стала не выше 1,7 – 1,8 руб. с пуда. «Бесконная» же перевозка требовала более высоких фрахтов, нежели перевозка «на протяжных» – в последнем случае издержки, которые должна была покрыть провозная плата, сводились к содержанию лошадей и возчиков. При «бесконном» извозе надо было оплачивать еще и труд «бесконных» возчиков и их лошадей. Чтобы не стать убыточным, минимум платы должен был быть выше, нежели при «протяжном» извозе. Плата в 1,7 – 1,8 руб. при благоприятных условиях была более или менее выгодна для «протяжного» извоза, явно убыточна при «бесконном», а потому этот последний способ перевозки и зимой почти совсем вывелся из употребления. «Бесконно» провозили в начале 90-х гг. лишь небольшие партии особенно дорогих и требовавших спешной доставки товаров – партии, по своей незначительности дававшие трактовому населению лишь ничтожный заработок¹⁵⁰.

Однако в «Материалах по исследованию... Восточной Сибири» мы встречаем несколько иной взгляд на «бесконный» (ближний) извоз. При той же организации, т.е. при доставке грузов на небольшие расстояния, этот извоз считался «бессрочным» – время пребывания гру-

зов в пути увеличивалось, так как, считают авторы «Материалов...», «возит “бесконную” преимущественно тот, кто не рискует связать себя круговой порукой, не надеется на силу своих лошадей, на исправность снасти. Большею частью везут “бесконную” малолошадные, так как в дальний извоз ехать менее чем с пятью лошадьми невыгодно»¹⁵¹. При «бессрочном» извозе от Иркутска до Томска ходили зимой от 32 до 35 дней, а летом – 45 – 50. При срочной доставке товаров, которая, как определяют авторы тех же «Материалов...», «совершалась путем связочного извоза», срок определялся в 24 – 26 дней¹⁵². Обыкновенно от Томска до Иркутска устанавливался 28-дневный срок (в действительности доставка продолжалась от 25 до 30 дней, иногда и дольше). За просрочку по договорам выплачивалась неустойка: за каждые сутки при возке «российских» товаров в Иркутск по 10 коп. с пуда, при возке чая в Томск – 50 коп. с «места». Неустойка эта в случае опоздания в Иркутск часто прощалась, а при осенней доставке чая в Томск всегда взыскивалась, так как груз должен был поспеть к Ирбитской ярмарке¹⁵³.

А.А. Кауфман же отмечал, что «бесконный» способ перевозки употреблялся преимущественно при необходимости спешной доставки товаров¹⁵⁴. Скорее всего авторы «Материалов...» имели в виду иную



Сибирский тракт. Идет обоз из «Рассеи» в район Красноярска.
Худ. Б. Смирнов. 1904 (НГКМ. Ф.0075. №8922)

форму «бесконного» извоза, которая не предусматривала срочной доставки грузов.

Существовал еще другой вид извозного промысла, подсобный при дальнем извозе. Это так называемая возка «конных» возов, т.е. замена в следовавших на «протяжных» уставших, захромавших и вообще нуждавшихся в отдыхе лошадей. Такая замена могла понадобиться в любом месте, поэтому этот вид извозного промысла не был приурочен к какому-либо определенному пункту: «конные воза» возили крестьяне всех селений, расположенных вдоль линии тракта. Имея в каждом отдельном случае совершенно случайный характер, снабжение обозов подставными лошадьми в общей сложности доставляло населению довольно существенный заработок. Для двух селений этот заработок был очень значительным – именно для стоящих на расстоянии одной «пряжки» от Томска с. Семилужного и особенно д. Суровой той же волости. По условиям дальнего извоза свежие лошади, выходявшие в извоз, нуждались на первой станции в «выстойке», а нередко заменялись подставными лошадьми, идя до следующей станции порожняком. А так как названные два селения являлись местом первой от Томска остановки, то они и давали подставных лошадей для всей массы выходявших из этого города обозов, выставя таким образом много десятков тысяч лошадей в год. Именно поэтому в этих селениях очень мало хозяев занималось дальним извозом¹⁵⁵.

Схожий заработок был и у крестьян с. Ишимского. Село это стояло у самого берега р. Яи. Перед самым ледоходом и во время него шедшие из Иркутска обозы не могли переходить через реку, подводы приходилось разгружать во дворах. После очистки ото льда товаровладельцы или обозные подрядчики нанимали особых людей довозить товар до берега реки, через нее переправляли товар на лодках, а за рекой грузили на подводы, приводимые из Мазаловой, Медведчиковой и других селений. За доставку товара до берега платили, смотря по скоплению обозов, от 3 – 5 и до 10 коп. «с места», дневной заработок доходил до 2 руб. на лошадь. Во время тонкого льда, когда через реку нельзя было переезжать на лошадях, крестьяне нанимались переносить товар на себе, с платой с места чая по 7 – 10 коп.¹⁵⁶

Между Томском и Тюменью существовал особый вид перевозки товаров, ранее нами не упоминавшийся. Это езда на возках-розваль-

нях. Из Томска до Тюмени ценный груз, обычно чай, следовал с удвоенной скоростью, отправляясь на возках тройками, а иногда четверками и пятерками лошадей, в зависимости от количества груза.

Причина перемены саней на большие возки в Томске была в том, что в Восточной Сибири по всему тракту на расстоянии 1500 верст от Иркутска до Томска пролегалo немало возвышенностей, логов, подъемы на которые, как и спуски, были довольно круты и продолжительны. Дорога же по Западной Сибири шла равниной. Поэтому при отправлении из Томска чай или другие срочные грузы нагружались на громадные сани по 20 и 30 ящиков, т.е. от 65 до 95 пуд., и запрягались в эти сани по 3 – 5 лошадей «цугом», т.е. гуськом¹⁵⁷. Розвальни в Томске стояли на улицах у купеческих домов, потому что они не могли пройти в ворота по «чрезмерной широте их отводов-розвалов»¹⁵⁸. Отводы делались широкими для того, чтобы возок не опрокинулся и не свалился на бок в ухабе. В «Книгах на записку денег, собираемых с проходящих через г. Томск с товарами возов» в 30 – 60-х гг. XIX в. отмечаются пароконные, троечные, четверочные и пятерочные возки¹⁵⁹. Во избежание воровства при езде на каждом таком возу сидел человек, которого называли «лежень». «Лежня» нанимали. Возки при выезде из города всегда бежали рысью, а то и вскачь, так как каждый ямщик считал это своей обязанностью: «Пусть-ка, мол люди поглядятся да поглазуют, как мы откалываем»¹⁶⁰.

Обычно перевозкой на возках занимались потомственные ямщики. Они имели своих «дружков» в местах перемены лошадей, были всегда верны друг другу. Споров о поверстной плате не было, так как она устанавливалась с приказчиком первым ямщиком-дружком, да так и шла верст на 500, а то и на всю тысячу. При таком извозе ямщики и лошади менялись часто. «Лишь только успеют “прибежать” и прежний ямщик выпряжет своих лошадей, как в оглоблях возков появлялись свежие кони, так как они держались наготове в хомутах», – отмечал Д.И. Стахеев. «Дружки» везли кладь по 10 верст в час¹⁶¹. Следовательно, до 200 верст в сутки с учетом времени на перепряжку. Это подтверждают сведения о справочных ценах на сухопутную перевозку в Томской губернии в 1838 г., где отмечалось, что срочные троечные возки следовали в сутки от 150 до 200 верст в зависимости от погодных условий¹⁶².

Преимущество «возков» при срочной доставке грузов отмечалось современниками. Так, один торговец из Ирбита до Енисейска на протяжных доставил груз за 36 суток по 2 руб. 60 коп. с пуда, а на возках – за 14 суток по 3 руб. с пуда. «И такому порядку в Сибири все следуют», – отмечал корреспондент¹⁶³.

Отметим, что авторы «Материалов для изучения...» об этой форме извоза в конце 80-х гг. XIX в. не упоминают, но выявленные нами данные свидетельствуют о том, что этим способом купечество пользовалось в середине 70-х гг. и не собиралось от него отказываться¹⁶⁴.

Еще в 40-е гг. XIX в. у крестьян-старожилов сохранился в памяти обычай «захватывать возки». «Бегут встречать на вершнях, верст 10 бегут. Кто первый добежал – тот и повезет», отставшие и опоздавшие теряли заработок¹⁶⁵.

И все-таки абсолютное большинство товаров доставлялось на одноконных подводах. Следовательно, господствующей формой при перевозке товаров по всей Сибири являлся дальний извоз, где основной транспортной единицей выступала «связка».

§ 5. Значение извоза

Итак, мы рассмотрели все категории крестьян, участвовавших в извозе. Возникают вопросы: что же заставляло крестьян пускаться в дорогу? Почему их основной поговоркой была: «Держись правой рукой за соху, а левой за бич»?¹⁶⁶ Здесь опять нужно учитывать экономическое положение крестьян. Газета «Сибирь», ставя на первое место извоз, писала: «Подобные промыслы у крестьян подгородных и трактовых деревень приносят прямые выгоды уже вполне разбогатевшим крестьянам, особенно многосемейным. Одиночки и малоконные этих источников не имеют»¹⁶⁷. То же отмечал и «Сибирский вестник»: «Извоз, составляющий пока, без сомнения, главную статью дохода всего придорожного населения Сибири, хотя и дает кусок хлеба массе людей, но действительную прибыль приносит лишь нескольким подрядчикам, которые сумели забрать в руки все транспортное дело. Но как бы там ни было, положение труженика-извозчика еще довольно сносное. Извозчик, отправляющийся в дальний путь, хотя и подвергался иногда серьезным убыткам и нападениям злоумышленных охотников до чужой собственности и много терпит от разных перемен погоды,

но он все-таки, следуя по большим трактам, получает всегда обильную горячую пищу, зимой спит в тепле, под кровом, и часто в дороге живет лучше, чем дома»¹⁶⁸.

Подобное отмечает и А.А. Кауфман: «Для кого, в самом деле, выгодно занятие, дающее возможность содержать зимою нужных для летней работы лошадей? ... Очевидно, только для богатея, имеющего 10 – 20 лошадей, засевающего 30 – 40 десятин... У него 15 – 30 лошадей, конечно, не найдет себе зимой работы «по хозяйству», а стоять даром в течение 2/3 зимы хозяин-капиталист своим лошадям не даст»¹⁶⁹.

Основная же масса среднего и бедного крестьянства видела в извозе возможность получить сразу, в виде задатка, значительную сумму денег для уплаты податей и других сборов. Об этом говорят и исследователи,¹⁷⁰ и сами крестьяне. Например, еще в 1843 г. тыретский старшина М. Селезерцев жаловался в Балаганскую степную думу, что «крестьяне Заларинской слободы обвозят Тыретскую деревню и провозят в Зиминскую, а из Зиминской прямо в Заларинскую, через что приносят всем жителям крайнюю обиду и приводят в разорение по той причине, что они, провозя через сию деревню, беря значительное количество денег, оплачивают за себя государственные подати, а жители (д. Тыретской. – *О.К.*) лишаются того»¹⁷¹.

На извоз как на источник государственного дохода смотрели и сибирские власти. Генерал-губернатор Восточной Сибири в 1864 г. писал в отчете, что в руках местного населения, даже по приблизительному исчислению, остается не менее 1,5 млн руб. от провоза в Восточной Сибири привозных из Европейской России товаров и кяхтинских чаев. Окладных же сборов со всего населения края поступило около 1 млн руб. Упадок извоза, по его мнению, «без сомнения отразится самыми неблагоприятными последствиями и относительно исправного поступления государственных податей, так как извоз составляет один из главнейших источников денежного дохода для сельских обывателей Восточной Сибири»¹⁷².

Крестьяне смотрели на извоз как на способ прокормить себя и лошадей в дороге, не затрагивая запасов, приготовленных на зиму дома. Отсутствие в течение нескольких месяцев зимой давало возможность прокормить рабочих лошадей до лета, а при случае – реа-

лизовать излишки сена на рынке¹⁷³. «Действительно, они при благоприятных обстоятельствах скоро наживаются, заводят лучших лоша-



Великий Сибирский тракт в прибайкальских горах.
Худ. Б. Смирнов. 1904 (НГКМ. Ф.0076. №8964)

дей и сбрую, берутся смелее за извоз; но падеж лошадей, внезапное возвышение цен овса и сена, порча дороги, метель, и оттого отсрочка поставки одним разом расстраивают их состояние, и редкий ямщик-хозяин не испытывал этого переворота», – отмечал в середине XIX в. Ю.А. Гагемейстер¹⁷⁴.

Извозом крестьяне занимались обычно в осенне-зимнее время, когда заканчивались полевые работы, когда устанавливались дороги и замерзали реки. «Эх, кабы не нужда, черт разве сунул бы брать летнюю доставку», – говорили крестьяне одному из корреспондентов «Сибирской газеты»¹⁷⁵. Летом шли полевые работы, цены на доставку грузов повышались, но желающих идти в извоз было мало. Да и невыгодно: возрастал риск «наезда на шею», так как расходы на ремонт были больше («за колесо случается 5 рублей заплатить, а зимой все сани 5 рублей стоят»); увеличивалось количество перевозов че-

рез реки, а за них надо было платить по 30 коп. с лошади; значительные расходы на смазку – ведра дегтя хватало на две «пряжки»; частые вычеты за подмочку товаров летом повышались, да и кражи летом случались чаще, чем зимой¹⁷⁶.

Поэтому возрастали цены на доставку грузов в весенне-осенний период. В 1848 – 1852 гг. доставка пуда в среднем обошлась от Иркутска до Томска: весной – 2,38 руб., летом – 2,45, осенью – 3,03, зимой – 1,72 руб. Высшая цена стояла весной 1848 г. – 4,62 руб., низшая – зимой 1849 г. – 1,41 коп.¹⁷⁷ Цены за перевозку понижались с востока на запад. Если разделить дорогу из Кяхты до Нижнего Новгорода, то примерно в это время за одну копейку пуд груза перевозился на расстояние: от Кяхты до Иркутска (563 версты) – 8 верст; от Иркутска до Томска (1553 версты) – 7 верст; от Томска до Тюмени (1551 верста) сухопутно 13 верст, водой – 30 верст; от Тюмени до Перми (735 верст) – 12 верст; от Перми до Нижнего Новгорода (973 версты) на 24 версты. Таким образом, средняя плата за доставку пуда от Кяхты до Нижнего составляла 4 руб., или по 1 коп. за 13,3 версты, но при этом избиралось лучшее время года. Иногда неспешно удавалось доставить товар с ярмарки до Кяхты за 2,50 руб., но он тогда бывал в дороге до девяти месяцев; если же требовалось доставить груз за два месяца, то плата утраивалась. Это именно случалось с товарами, которые провозились сухим путем от самого Нижнего Новгорода, и тогда они назывались горными¹⁷⁸.

Товарно-денежные отношения, как отмечали современники, захватывали крестьян, занимавшихся извозом. Н. Ушаров писал: «Наглядевшись дорогой всякого люда, которые по большей части так и норовят содрать с него лишнюю копейку, извозчик недоверчив и расчетлив до мелочничества, до смешного. Постоянно видя кругом только расчеты и деньги, деньги и расчеты, он привык считать деньги выше всего на свете...»¹⁷⁹. Эти же отношения влияли на образ жизни притрактовых крестьян. «Близость к городу развивает новые потребности, каких не знают захолустные мужики. Здесь и щегольства больше, и они щедрее на плату духовенству, и до вина большие охотники», – писала газета «Сибирь»¹⁸⁰.

Таким образом, в жизни притрактового населения извоз играл большую роль. Его организация носила предпринимательский характер.

Формы организации перевозок менялись в связи с усилением торгового капитала, который концентрировал перевозку грузов в руках транспортных фирм. Крестьяне все больше попадали в зависимость к фирмам-доставщикам, что давало возможность последним понижать провозную плату и усиливать эксплуатацию крестьян. Этот процесс способствовал социальному расслоению притрактового населения.

Хотя организация извоза во многом была традиционна, но формы подряда, найма, расчета совершенствовались, становились более гибкими по мере социально-экономических изменений во второй половине XIX в.

Что касается технической стороны при организации «дальнего» и «ближнего» извоза, то приемы его с небольшими изменениями сохранялись на протяжении всего XIX в. При этом нельзя не учитывать географический фактор: более сложный рельеф местности Восточной Сибири и равнинность Западной.

Во второй половине XIX в. организация гужевого извоза достигла своей наивысшей точки. Этот вид промысловой деятельности соответствовал невысокому уровню развития производительных сил Сибири, но в отсутствие железных дорог был единственным средством при организации обмена между районами страны. Поэтому организация фирм-доставщиков способствовала более интенсивному товарообмену между Европейской Россией и Сибирью в условиях экстенсивного развития сухопутного транспорта в крае. Проведение железной дороги вдоль Сибирского тракта заставило крестьян в большинстве случаев обратиться к хлебопашеству. Однако на первых порах возчики пытались конкурировать с железной дорогой. В «Обзоре Томской губернии за 1896 г.» писалось: «Извозом занимаются и по Московскому тракту, несмотря на существующую железную дорогу. Замечательно то, что стоимость провоза на лошадях от Томска до Красноярска была почти одинакова со стоимостью провоза по железной дороге, а если принять в расчет накладные расходы – плату за провоз товара на железнодорожную станцию и за доставку его со станции в склад получателя, а также издержки за двукратную перекладку товара, то доставка на лошадях могла обойтись на 1 – 2 коп. с пуда дешевле против ж/д. Очевидно, возчики за выгодою не гнались, а довольствовались только тем, чтобы прокормить в течение зимы себя

и лошадей, тем более, что упряжь осталась от прежних годов»¹⁸¹. Однако уже в 1898 г. в подобном «Обзоре» отмечалось, что вдоль железной дороги промысел заметно уменьшается, «обратившиеся к земледелию извозчики находили это занятие хотя и более тяжелым, но зато более постоянным и выгодным»¹⁸². В 1897 г. семей, занятых извозом, вместо 1072 в 1896 г. в Томском округе осталось 865, в Мариинском, вместо 613 – 426¹⁸³. Железная дорога одержала победу над извозом. Но он не исчез полностью, а стал приспособляться к подъездным путям.

Примечания

¹ *Емельянов Н.Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. С. 204 – 207.

² См.: *Соловьева Е. И.* Сибирский рынок и крестьянская промышленность второй половины XIX в. // Проблемы истории советского общества Сибири. Новосибирск, 1970. Вып. 2. С. 138.

³ *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. Т. 2. С. 506.

⁴ *Бойко В.П.* Томское купечество в конце XVIII – XIX вв.: из истории формирования сибирской буржуазии. Томск, 1996. С. 130 – 131.

⁵ *Гагемейстер Ю.А.* Указ. соч. Т. 2. С. 283 – 284.

⁶ *Крит Н.К.* Заметка о торговых путях из Китая в Россию через азиатскую границу // Изв. ИРГО. СПб., 1865. Т. 1. № 2. С. 36.

⁷ *Овсянников Н.Н.* Об отношении сибирского транзита к нижегородской ярмарке // Нижегородский сборник. Н. Новгород, 1871. Т. 4 – 6. С. 65.

⁸ *Павлов А.* Торговые пути в Сибирь // Казанский биржевой листок. 1881. № 20. С. 2.

⁹ *Гаге К., Тезнер Г.* Об условиях торгового сношения Европы с Западной Сибирью // Зап. ЗСОИРГО. Омск, 1882. Кн. 4. С. 21 – 22.

¹⁰ *Сибирь* под влиянием рельсового пути. СПб., 1912. С. 27.

¹¹ *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. С. 30.

¹² *Горюшкин Л.М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. Новосибирск, 1967. С. 70.

¹³ *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири... С. 25.

¹⁴ *Борзунов В.Ф.* История создания Транссибирской железнодорожной магистрали: XIX – начало XX в.: Дис... д-ра ист. наук. Томск, 1972. Т. I. С. 157.

¹⁵ ГАТО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 66. Л. 129.

¹⁶ *Субботин А.П.* Торговые сообщения Восточной России и Сибири. СПб., 1885. С. 49.

¹⁷ Там же. С. 50

¹⁸ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 479. Л. 18 об. – 19.

¹⁹ *Субботин А.П.* Указ. соч. С. 52.

²⁰ Там же. С. 57.

²¹ *Бойко В.П.* Указ. соч. С. 131.

- ²² *Соловьева Е.И.* Извозный промысел в Сибири... С. 53.
- ²³ *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1894 г. Томск, 1893. С. 174.
- ²⁴ Цит. по: *Хохлов А.Н.* Русско-китайская торговля и политика России в отношении Китая (вторая половина XIX в.) // Россия и страны Азиатско-Тихоокеанского региона в XIX – начале XX веков. Иркутск, 1988. С. 22.
- ²⁵ Там же. С. 22.
- ²⁶ Там же. С. 23.
- ²⁷ Там же. С. 25.
- ²⁸ Там же. С. 31.
- ²⁹ ГАИО. Ф. 293. Оп. 1. Д. 548. Л. 1.
- ³⁰ Составлено по: *Герсевинов.* Замечания о торговых отношениях Сибири к России // Отечественные записки. СПб., 1841. Т. 14. № 4. С. 29; *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. СПб., 1854. Т. 2. Прил. таб. XX; *Корсаков А.* Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем. Казань, 1857. С. 293; *Субботин А.П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. СПб., 1892. С. 468.
- ³¹ *Гулишамбаров С.И.* Торговля, промышленность и пути сообщения в Сибирь. СПб., 1893. С. 24; ГАИО. Ф. 32. Оп. 1. Д. 5225. Л. 44.
- ³² *Маркс К.* Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. Т. 24. С. 170.
- ³³ Там же. С. 171.
- ³⁴ *Зиновьев В.П.* Доставкащики // Труды ТОКМ: Сб. статей. Томск, 2002. Т. XII. С. 49 – 50.
- ³⁵ *Мисюрев А.А.* Сибирские сказы, предания, легенды. Новосибирск, 1959. С. 101 – 102.
- ³⁶ *История Сибири.* Л., 1968. Т. 3. С. 63.
- ³⁷ *Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в.* Новосибирск, 2000. С. 173.
- ³⁸ *Мисюрев А.А.* Указ. соч. С. 221.
- ³⁹ *Ленин В.И.* Полн. Собр. Соч. Т. 1. С. 393.
- ⁴⁰ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 64.
- ⁴¹ Там же. Л. 229.
- ⁴² ТФ ГАТюМО. Ф. 154. Оп. 8. Д. 113; Д. 440.
- ⁴³ Там же. Д. 113. Л. 12 – 63 об.
- ⁴⁴ *Бойко В.П.* Указ. соч. С. 136.
- ⁴⁵ ГАТюМО. Ф. 33. Оп. 1. Д. 32. Л. 97 об.
- ⁴⁶ Цит. по: *Дмитриенко Н.М., Зиновьев В.П.* Купеческая семья Кухтериных // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). Барнаул, 1995. С. 192 – 193.
- ⁴⁷ Там же. С. 193.
- ⁴⁸ ГАРБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 38. Л. 2.
- ⁴⁹ *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. Томск, 1895. С. 505.
- ⁵⁰ *Дорожник* по Сибири и Азиатской России. Томск, 1899. Кн. 1. Объявления. С. 39.
- ⁵¹ *Дмитриенко Н.М., Зиновьев В.П.* Указ. соч. С. 194.
- ⁵² Там же. С. 194 – 195.

- ⁵³ Там же. С. 196 – 197.
- ⁵⁴ *Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А.* Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Новосибирск, 2000. С. 173.
- ⁵⁵ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 2.
- ⁵⁶ *Ирбитский* ярмарочный листок. 1893. 13 февраля.
- ⁵⁷ ТФ ГАТюмО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1. Л. 561.
- ⁵⁸ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 47 – 4 7 об., 59 – 59 об., 64, 234 – 234 об.
- ⁵⁹ ГАТО. Ф. 332. Оп. 1. Д. 22. Л. 15 об., 17 об.
- ⁶⁰ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 22. Л. 26; Д. 24. Л. 91.
- ⁶¹ Там же. Д. 43. Л. 52 об.
- ⁶² *Бойко В.П.* Томское купечество... С. 147.
- ⁶³ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 4 – 4 об.
- ⁶⁴ *Очерки истории благотворительности в Сибири в конце XIX – начале XX в.* С. 181
- ⁶⁵ *Бойко В.П.* Указ. соч. С. 147.
- ⁶⁶ *Завалишин И.* По сибирским дорогам. Тюмень // Якорь. 1864. № 9. С. 133 – 141.
- ⁶⁷ ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 561. Ч. 3-я. Л. 17 об.
- ⁶⁸ *Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири.* Новосибирск, 1999. Т. 4. Кн. 3. С. 25.
- ⁶⁹ ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 562. Л. 7, 19, 35.
- ⁷⁰ *Краткая энциклопедия по истории купечества...* Т. 4. Кн. 3. С. 26.
- ⁷¹ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 30
- ⁷² ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 562. Л. 48.
- ⁷³ ГАТюмО. Ф. 183. Оп. 1. Д. 28.
- ⁷⁴ *Очерки истории благотворительности в Сибири...* С. 178 – 180.
- ⁷⁵ ГАТО. Ф. 230. Оп. 1. Д. 42. Л. 63.
- ⁷⁶ ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 2259. Л. 10 об.-12, 22 об., 73 об. – 74, 77 – 90.
- ⁷⁷ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 2 об. – 3.
- ⁷⁸ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 43. Л. 64 об., 69 об. – 71.
- ⁷⁹ Цит. по: *Зиновьев В.П.* Доставщики. С. 52.
- ⁸⁰ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 3- 3 об.
- ⁸¹ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 62. Л. Л. 15-15 об., 18 об.; ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 43. Л. 30 об., 50, 166; Д. 42. Л. 9, 40.
- ⁸² ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 2259. Л. 2 – 4 об.
- ⁸³ *Зиновьев В.П.* Указ. соч. С. 51.
- ⁸⁴ *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. Реклама.
- ⁸⁵ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 5 об.
- ⁸⁶ *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1896 г. Реклама.
- ⁸⁷ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 41. Л. 83; Д. 45. Л. 110.
- ⁸⁸ Вес места кирпичного чая равнялся 4 пудам, а байхового – 3 пудам 20 фунтам. (См.: *Материалы для изучения...* СПб., 1892. Вып. 18. Т. 2. С. 153)
- ⁸⁹ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 41. Л. 3 об.
- ⁹⁰ Там же. Л. 18 об., 45.
- ⁹¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 103. Л. 131.

- ⁹² *Шмелевич М.М.* Указ. соч. С. 95.
- ⁹³ Там же.
- ⁹⁴ Там же. С. 96 – 97.
- ⁹⁵ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 64; ГАРБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 92, 97, 109.
- ⁹⁶ *Бродель Ф.* Указ. соч. Т. 2. С. 351 – 353.
- ⁹⁷ ЦГА РБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 97. Л. 91.
- ⁹⁸ ЦГА РБ. Там же. Д. 76. Л. 6.
- ⁹⁹ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 7.
- ¹⁰⁰ Там же. Л. 7 об.
- ¹⁰¹ *Тобольские* губернские ведомости. 1886. № 2. С. 2.
- ¹⁰² *Производитель* и промышленник. СПб., 1859. № 79. С. 409.
- ¹⁰³ ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1606, 1610, 1504, 1749.
- ¹⁰⁴ Там же. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 214 об. – 216.
- ¹⁰⁵ *Словцов П.А.* Указ. соч. С. 406. Ст. 2.
- ¹⁰⁶ *Бахрушин С.В.* Торги гостя Никитина в Сибири и Китае // Указ. соч. С. 246 – 247.
- ¹⁰⁷ *Стахеев Д.И.* От Китая до Москвы. СПб., 1870. С. 76.
- ¹⁰⁸ *Материалы* для изучения... Вып. 18. Т. 2. С. 149.
- ¹⁰⁹ *Кяхтинец.* Несколько слов о доставке и доставщиках чая из Кяхты в Москву // *Производитель* и промышленник. 1859. № 74. С. 418.
- ¹¹⁰ *Жиров А.* Тарские купцы XIX – начала XX веков // Тарская мозаика (история края в очерках и документах 1594–1917 гг.). Омск, 1994. С. 137 – 139.
- ¹¹¹ *Обозные операции* // Сибирь. 1885. 17 февр. С. 3.
- ¹¹² Там же.
- ¹¹³ *Павлов А.* 3000 верст по рекам Западной Сибири: Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. Тюмень, 1878. С. 16.
- ¹¹⁴ Там же.
- ¹¹⁵ *Материалы* для изучения... Вып. 18. Т. 2. С. 147.
- ¹¹⁶ *Материалы* для изучения... Вып. 1. С. 237.
- ¹¹⁷ *Материалы* для изучения... Вып. 18. С. 152.
- ¹¹⁸ Там же.
- ¹¹⁹ Там же. С. 151.
- ¹²⁰ ГАИО. Ф.90. Оп. 2. Д. 114. Л. 8 об.
- ¹²¹ *Народные* промыслы в Сибири // Сибирский вестник. 1885. 24 окт. С. 3.
- ¹²² *Материалы* по исследованию... М., 1890. Т. 2. Вып. 4. С. 407.
- ¹²³ *Молодых И.* Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // Изв. ВСОИРГО. Иркутск, 1890. Кн. 21, № 1. С. 49 – 50.
- ¹²⁴ Там же. С. 48 – 49.
- ¹²⁵ *Материалы* для изучения... Вып. 18. Т. 2. С. 150.
- ¹²⁶ ГАРБ. Ф. 92. Оп. 1. Д. 117. Л. 9 – 11.
- ¹²⁷ *Материалы* для изучения... Вып. 18. Т. 2. С. 149 – 150.
- ¹²⁸ *Соловьева Е.И.* Извозный промысел в Сибири во второй половине XIX в. (1861 – 1893 гг.) // Из истории Сибири. Новосибирск, 1972. С. 53.
- ¹²⁹ Там же. С. 54.
- ¹³⁰ Там же.

- ¹³¹ *Материалы* по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. Иркутск, 1893. Т. 3. С. 711.
- ¹³² *Материалы* по исследованию... М., 1890. Т. 2. Вып. 4. С. 403.
- ¹³³ *Разумов Н.И.* Забайкалье: Свод материалов высочайше утвержденной комиссии для исследования местного землевладения и землепользования под председательством статс-секретаря Куломзина. СПб., 1889. С. 373.
- ¹³⁴ *Материалы* по исследованию... СПб., 1888. Вып. 1. С. 89.
- ¹³⁵ *Завалишин Ип.* Описание Западной Сибири. М., 1862. С. 59.
- ¹³⁶ *Завалишин Ип.* Указ. соч. С. 58; *Попов Н.* Очерки старой ямщины в Прибайкалье // Жизнь Бурятии. 1925. № 5 – 6. С. 116.
- ¹³⁷ *Шмулевич М.М.* Очерки истории Западного Забайкалья. С. 93, 96.
- ¹³⁸ *Попов Н.* Указ. соч. С. 116.
- ¹³⁹ *Ровинский П.* Очерки Восточной Сибири // Новая и древняя Россия. 1875. № 1. С. 68.
- ¹⁴⁰ *Попов Н.* Указ. соч. С. 117.
- ¹⁴¹ *И-о.* Заметка о крестьянах, живущих на большом тракте // Сибирь. 1878. 19 нояб. С. 3.
- ¹⁴² *Лоскутова М.Г.* Несколько слов о чаеделах и чаерезах // Труды ТОКМ: Сб. статей. Томск, 2002. Т. XII. С. 54-55.
- ¹⁴³ *Сибирская* безопасность в городах и на дорогах // Восточное обозрение. 1886. 2 сент. С. 2 – 3.
- ¹⁴⁴ КККМ. Ф. 7886. Д. 100: *М.В. Красноженова.* Дневник этнографической работы в деревне в 1925 г. Л. 21.
- ¹⁴⁵ Там же. Д. 101: *М.В. Красноженова.* Этнографическая работа в 1926 г. Л. 3.
- ¹⁴⁶ *Щеглова Т.К.* Ярмарки Западной Сибири и Степных областей во второй половине XIX в.: Из истории российско-азиатской торговли. Барнаул, 2002. С. 38.
- ¹⁴⁷ *Лоскутова М.Г.* Указ. соч. С. 55-56.
- ¹⁴⁸ *Стахеев Д.И.* От Китая до Москвы. СПб., 1870. С. 120.
- ¹⁴⁹ *Материалы* для изучения... Вып. 18. Т. 2. С. 172.
- ¹⁵⁰ Там же. С. 173.
- ¹⁵¹ *Материалы* по исследованию... М., 1890. Т. 2. Вып. 4. С. 407.
- ¹⁵² Там же. С. 408.
- ¹⁵³ *Материалы* для изучения... Вып. 18. Т. 2. С. 153.
- ¹⁵⁴ Там же. С. 171.
- ¹⁵⁵ Там же. С. 173 – 174.
- ¹⁵⁶ Там же. С. 175.
- ¹⁵⁷ *Мисюрев А.А.* Указ. соч. С. 212.
- ¹⁵⁸ *Стахеев Д.И.* Указ. соч. С. 145.
- ¹⁵⁹ ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1452, 1614, 1961, 2101, 2129, 2166, 2404, 2577.
- ¹⁶⁰ *Стахеев Д.И.* Указ. соч. С. 9, 155.
- ¹⁶¹ Там же. С. 159-160, 164, 174.
- ¹⁶² ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 103. Л. 45, 46, 67 об., 108 об.
- ¹⁶³ Несколько слов об относительном значении ярмарок: Нижегородской, Ирбитской, Тюменской и Крестовской // Ирбитский ярмарочный листок. 1865. 20 февр.

- ¹⁶⁴ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 10.
- ¹⁶⁵ *Мисюрев А.А.* Указ. соч. С. 97, 212.
- ¹⁶⁶ *По деревням* // Сибирь. 1887. 17 мая. С. 9.
- ¹⁶⁷ *Сибирские крестьяне* // Сибирь. 1881. 22 февр. С. 1.
- ¹⁶⁸ *Сибирский вестник*. Томск, 1885. № 23. С. 3.
- ¹⁶⁹ *Материалы для изучения...* Вып. 18. Т. 2. С. 164.
- ¹⁷⁰ *Молодых И.* Указ. соч. С. 50.
- ¹⁷¹ ГАРБ. Ф. 3. Оп. 1. Д. 358. Оп. 1. Д. 358. Л. 8-8 об.
- ¹⁷² ГАИО. Ф. 24. Оп. 9. Д. 247. Л. 30.
- ¹⁷³ Там же. Ф. 90. Оп. 2. Д. 207. Л. 160.
- ¹⁷⁴ *Гагемейстер Ю.А.* Указ. Соч. Т. 2. С. 666.
- ¹⁷⁵ *Из разъездов по Ачинскому округу* // Сибирская газета. 1885. 7 июля.
- ¹⁷⁶ *Материалы для изучения...* Вып. 18. Т. 2. С. 167.
- ¹⁷⁷ *Гагемейстер Ю.А.* Указ. Соч. Т. 2. С. 665.
- ¹⁷⁸ Там же. С. 664 – 665.
- ¹⁷⁹ *Ушаров Н.* Ильинская волость // Иркутские губернские ведомости. № 30. С. 3.
- ¹⁸⁰ *Сибирские крестьяне* // Сибирь. 1881. 22 февр.
- ¹⁸¹ *Обзор* Томской губернии за 1896 год. Томск, 1897. С. 9.
- ¹⁸² *Обзор* Томской губернии за 1898 год: Приложение ко Всеподданнейшему отчету. Томск, 1899. С. 8.
- ¹⁸³ *Обзор* Томской губернии за 1897 год. Томск, 1898. С. 8.

Глава 5. ЛЕГКОВОЙ ИЗВОЗ. ПОЧТОВАЯ ГОНЬБА

Выше нами был рассмотрен товарный извоз, игравший важную роль в жизни притрактового населения. Кроме того, население «станочных» селений, т.е. тех, где располагались почтовые станции, занималось перевозкой пассажиров и почты.

До появления подрядной и вольной гоньбы почтовая и ямская гоньба была обязательной повинностью крестьян, трудной и дорогостоящей. В 40-е гг. XVIII в. подводная гоньба по Московскому тракту стала осуществляться регулярно. С 1738 по 1743 гг. силами чаусских крестьян она велась через Барабинскую степь, в дальнейшем, по их настойчивому требованию, к чаусским крестьянам были приписаны жители Сосновского, Верхотомского и Спасского станов, которые стали обслуживать участок тракта от Чаусского острога до Бергамацкой слободы. В 1742 г. появился указ о создании от Томска до Красноярска и Енисейска почтовых станков, на которых предписывалось содержать по одному двору и четыре лошади. Всем, кто изъявлял желание поселиться на станке, разрешалось в течение двух лет не платить оброков и других сборов. Им дозволялось беспошлинно торговать пивом, квасом, табаком, сеном, овсом и «харчами». В 1749 г. этот указ был снова возрожден, поскольку желающих поселиться на станках оказалось очень мало. Указ предписывал в случае, если не окажется охотников, снарядить самых «подлых», кто будет не в состоянии выполнять мирские повинности, за которые следовало платить «нароцкие» деньги по третям года.

Проезжавшие по тракту по делам службы крестьяне за подводы платили прогонные деньги – по 1 деньге зимой и 1 коп. летом за версту, с купцов станичники брали «наемные» деньги, чиновники по уезду обслуживались бесплатно. Но все же оплата подвод не облегчала положение крестьян. Они обязательно в течение всего года по очереди или подряду поставляли подводы для почтовой или ямской гоньбы. Не случайно в 1748 г. уртамские крестьяне просили воеводскую канцелярию убавить размеры этой повинности: содержание подвод на станциях и форпостах разоряло их, отвлекало от хозяйства¹.

При исполнении почтовой повинности крестьянам приходилось испытывать трудности разного рода. Так, в рапорте Гилевского волостного суда в Тюменский земский суд сообщалось, что «17 июля 1787 г. следующие с московской подчтой подпорутчик Павел Алабин и табольский подчталион Ермолай Иванов бесчувствия пьяны, требуют для препровождения от селения до селения в канвой по десяти человек, но в его бумагах указано от Москвы до Перми в опасных местах брать по 10 человек. Они же требовали здесь. Подпорутчик Алабин устраивал уличного десятника держащего в руках плетью, также и на волостного пищика подчталион Иванов замахивался неоднократно ударить и потому их исподпристрастные требования наряжены были в канвой д. Артамоновой крестьяне ... А в д. Ерковой требовали от десятника в место канвою девку, а естли де девки нет, то бабу хорошую, на что десятник им стал проговаривать, что у нас в селении таковых не имеется, а за оную его отговорку начали стегать немилосердно плетью...». Крестьяне просили Тюменский земский суд: «защитить ... дабы чрез таковое от проезжающих предобидение обывателям не могли придти во всекрайнее разорение».²

Для выполнения подводной гоньбы по станам избирались ямские старосты, которые по крестьянским сотням устанавливали очередность поставки подвод, следили за подрядом и порядком обслуживания тракта. В 1748 г. уртамский ямской староста снарядил для подводной гоньбы своих крестьян в две очереди на Ташеринский станец во главе с десятником, но один десятник не явился, в результате старосте за каждую неявившуюся по очереди подводу пришлось платить по 1 руб. От д. Ояшинской до Дубровинской в это же время гоняли подводы крестьяне Умревинского, Чаусского и Сосновского острогов по очереди под руководством Петра Пономарева. Через Барабинский волок тракт обслуживали крестьяне-подрядчики из д. Криволуковой Трусков и Еремин, которые жаловались начальству, что им пришлось обслуживать лишних 60 верст в сторону Тары, поскольку ямщик Ячищев сбежал неизвестно куда. Крестьяне и местные власти считали подряды более надежным средством, хотя и дорогим. Как правило, от станца до станца приходилось 20 – 30 верст, от Чаусского острога до Тартасского форпоста на 563 верстах имелись в 1748 г. 16 станцев, на которых содержались по 8 лошадей, и подводчикам стан-

ца на подмогу выдавалось по 100 руб. Один подрядчик Саломатов обслуживал треть пути через Барабу³.

Н.Ф. Емельянов отмечает, что фактически крестьяне до полного устройства ямских станций не освобождались от подводной гоньбы, а создание ямов растянулось на целые десятилетия. За 40 лет попытка заменить крестьян при подводной гоньбе ямщиками не увенчалась успехом. Указ Сибирской губернской канцелярии к Ямской канцелярии мая 1756 г. об отстранении крестьян от подводной гоньбы по тракту от Тары к Томску и замене их тобольскими и демьяновскими ямщиками был исполнен частично, так как тех ямщиков, которые переселились на тракт или исполняли гоньбу наймом подрядчиков, не хватало. И крестьяне в условиях роста объемов ямской и почтовой гоньбы вынуждены были тратить еще больше средств. Так, в 1800 г. нелюбинские и богородские крестьяне истратили по 73,5 коп. с души, одновременно выставляя подводы натурой. В 1802 г. крестьяне Колыонской волости потребовали за подводную гоньбу с нелюбинских крестьян примерно по 2 руб. с души, потому что отпращивали ее за них. В 1800 г. администрация Томского уезда запретила крестьянам подражаться в подводную гоньбу, поскольку это должны были делать ямщики Тарского уезда. Но не всегда находились ямщики-подрядчики, и тогда подключались крестьяне. Оплата по подряду зависела от размера участка пути, количества выставляемых лошадей и вида самой гоньбы. В 1806 г. власти снова разрешили заключать подряды. Уже в 1806 г. пара лошадей на тракте по подряду стоила 270 – 325 руб. в год. Сами крестьяне, если удавалось, подряджались за 200 руб.⁴

То же происходило и в Восточной Сибири. Почтовые тракты здесь тянулись более чем на 10 тыс. верст. Чтобы обеспечить их нормальное функционирование, было создано 388 почтовых станций, на которых постоянно содержалось 3130 лошадей. В Иркутской губернии вместе с Забайкальем и Якутской областью было сосредоточено 2/3 всех станций (243), 2030 лошадей, 45 пар оленей и 9 нартов собак. Чрезвычайная отдаленность большинства селений от трактовых дорог исключала возможность отправления почтовой гоньбы натурой и вынуждала крестьян отбывать эту повинность наймом. Лишь в притрактовых селениях, и то в отдельных случаях, эта повинность носила натуральный характер. Так, по сообщению генерал-губернатора Вос-

точной Сибири, в 1824 г. в Енисейской губернии из 48 492 душ муж. пола государственных крестьян содержали почтовые подводы натурой 3951, наймом – 44 541 душа⁵.

До начала 20-х гг. XX в. ни местные власти, ни губернские правления не вмешивались в организацию найма крестьянами подрядчиков на почтовую гоньбу. Как правило, этот наем был «почти везде безгласным, безотчетным и потому чрезвычайно дорогим»⁶. При этом земские чиновники часто вступали в сговор с подрядчиками, увеличивая расходы крестьян в связи с подорожанием содержания гоньбы.

В целях пресечения многочисленных злоупотреблений и уменьшения сборов на почтовые повинности в июле 1822 г. по решению М.М. Сперанского частные наймы по подводной гоньбе были преобразованы в общий наем, который совершался на открытых торгах под надзором губернского начальства «не безгласно и безотчетно по селениям и по прихотям земских чиновников, но ... с отчетами, всем казенным сборам свойственным». Поэтому земская гоньба была причислена к общим денежным повинностям⁷. На наем почтовых лошадей ежегодно стали объявляться торги. Как и до начала 20-х гг., подряды брали отдельные зажиточные крестьяне или целые крестьянские общества. Из земских повинностей М.М. Сперанский считал важнейшей содержание почт. В 1819 г. в записке «О дополнительных правилах об отправлении обывательской гоньбы» он приказал: «1. Немедленно вызвать желающих принять на себя содержание почтовых лошадей в уездах Иркутском и Нижнеудинском и открыть торги установленным порядком... 5. Разослать правила о почтовой гоньбе, чтобы исключить злоупотребления при требовании подвод. 6. Торги должны быть повсеместно окончены к 15 ноября или по крайней мере к 1 декабря... 7. О торгах опубликовать повсеместно»⁸. Таким образом, М.М. Сперанский начал заниматься вопросами организации почтовой гоньбы сразу по прибытии в Сибирь.

Почтовая гоньба в Сибирь от Москвы до Тобольска существовала с 1733 г. Обеспечивала ее Ямская канцелярия по маршруту: Москва – Владимир – Муром – Нижний Новгород – Козмодемьянск – Царево-Санчурск – Яранск – Котельничий – Хлынов – Кайгородок – Соль-Камская – Верхотурье – Туринск – Тюмень – Тобольск. В 1754 г. почта ходила один раз в неделю, преодолевая расстояние в 2409 в.⁹

Берг–коллегия предложила перенести почтовый тракт по маршруту: Нижний Новгород – Казань – Кунгур – Екатеринбург – Тюмень и до Тобольска, и возить почту два раза в неделю. Сенат, сохранив Верхотурскую почтовую дорогу, приказал Ямской канцелярии учредить «особливую... почту» через Екатеринбург до Тобольска и содержать на каждой станции по 4 почтовые лошади. Курьеры могли ездить только от двора ЕИВ, а все остальные через Верхотурье. По новому почтовому тракту посылали только письма, а посылки конфисковывались¹⁰.

Со временем почтовая связь распространилась по всей Сибири. В связи с открытием Енисейской губернии в 1824 – 1827 гг. на главном Сибирском тракте в округах Ачинском и Красноярском Енисейской губернии за счет казны было выделено на постройку трех почтовых домов 30 тыс. руб. Потратили 25 тыс., сэкономили 5 тыс. руб.¹¹



Старый Московский тракт в Канском уезде Енисейской губернии. Фотография из коллекции ТОКМ.

Вся деятельность крестьянства притрактowych сел по перевозке пассажиров и почты к XIX в. объединена нами под названием «легковой извоз», или «ямщина». Из ямщины мы выделяем на Московско-Сибирском тракте три вида легкового извоза по характеру его организации: контрактная гоньба (почтовая); вольная гоньба, связанная с перевозкой пассажиров; и междудворная обывательская (земская) гоньба – повинность крестьян перевозить по служебной надобности представителей администрации, сопровождать арестантские партии

или посылать нарочных из села в село. Как бы юридически различно ни были оформлены эти виды легкового извоза, на Московско-Сибирском тракте они в совокупности вовлекали крестьян трактовых сел в извозный промысел, придавая ему предпринимательскую направленность, служа в целом развитию товарно-денежных отношений в зоне влияния Сибирского тракта.

Оценка очевидца Ф.А. Веретнова в 1925 г. подтверждает высокую роль извозного промысла в жизни трактовых сибиряков: «Когда тут проходил тракт - хорошо было! Раньше царствовал здесь народ! Жили богато! Бедноты не было! На тракту Батой держал 10 пар почт. «Московская» почта сразу брала 8 – 9 пар, ну «Иркутская», та меньше, 4 – 5 пар. К Петрову дню золото везли - караван приходил. Слитки золота клали в колоды и прикуют к возу, пудов по 25 на возок. Ехали вооруженные сопровождающие да на каждой возок по одному постороннему пассажиру с разрешения начальника каравана. Лошадей по 5 иной раз запрягали.

Хрестьянин хорошо зарабатывал: почтовые всегда в разгоне «по казенной надобности», а «вольные» работали! Ну, обозы сплошь шли... Кроме обозов, почты ехало по тракту много проезжающих, кто по службе, а кто просто по своей надобности. Проезжали от государя кульеры и фельегеры – ну тогда беда! Кульер ездил по часам: от Батоя до Кускуна 1,5 часа, ямщику доставалось не дай бог! А фельегер без часов – строго и скоро – бежало 5 коней, а он один»¹².

§ 1. Контрактная почтовая гоньба

По Московскому тракту, протянувшемуся от Пермской губернии до Забайкальской области на 3408 верст (через губернии Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую), было расположено 150 станций, из них на трех от границы Пермской губернии (Тугулымской, Успенской и Тюменской) существовали вольные почты купца Михайлова¹³. На 147 станциях содержалось 2936 лошадей, или 1468 почтовых пар¹⁴.

Всего же в Сибири, по данным Ю.А. Гагемейстера, в середине XIX в. в губерниях было: Тобольской – почтовых дорог 7511 верст, станций – 162, перевозов – 63, лошадей почтовых – 902; в Томской – 2267, 131, 78 и 793; в Енисейской – 2334 версты, 53 станции, перевозов не

указано, лошадей 278 пар; в Иркутской – 3186, 174 станции, перевозов не указано, 836 пар лошадей; в Забайкальской области – 2521 верста, 60 станций, 230 перевозов, 276 пар; в Якутской области верст не указано, станций 129, перевозов не указано, 564 пары лошадей; в Кяхтинском градоначальстве станций 2, 15 пар лошадей. Все же протяжение главного Сибирского тракта от границы Пермской губернии до Иркутска составляло 3188 верст, от Иркутска до Кяхты через Байкал – 522,5 версты, а через Тункинскую крепость по Кругоморской дороге – 650 верст¹⁵.

После появления губернских периодических изданий объявления о торгах на содержание почтовой или земской гоньбы печатались в них. Например, ишимский окружной исправник объявлял, что «им на местах расположения почтовых станций: Ишимской, Боровской, Тушнолобовской, Кусеряжской, Безруковской и Карасульской назначены торги с узаконенною через три дня переторжкою. Желающие явиться на эти торги должны предъявить о личности своей надлежащие документы и благонадежные залогов»¹⁶. Таким образом, право содержания почтовых лошадей на станциях получали лица, вступившие в подряд с казной и заключившие контракт на определенный период, обычно на трехлетие. Эти лица обязывались возить почту и пассажиров. Подряд заключался во время торгов, о которых объявлялось заранее. Обычно торги проводились при окружном полицейском управлении или на месте расположения почтовой станции¹⁷. Для участия в торгах следовало представить ручательство доверителей, т.е. односельчан, где говорилось о том, что данное лицо или группа лиц могут содержать на станции необходимое число лошадей со всей упряжью и оснасткой для провоза почты и пассажиров. Ручательство подтверждалось подписью всех членов схода, затем фиксировалось в волостном правлении и заверялось окружным исправником и участковым земским заседателем¹⁸.

Из отчета генерал-губернатора Западной Сибири за 1880 – 1881 гг. видно, что вступившие в торги крестьяне, имевшие ручательство от своих обществ, в случае надобности при разорении получали помощь от общества или общество принимало содержание почтовой гоньбы на свой счет¹⁹.

Крестьяне, по каким-либо причинам утратившие возможности выполнять контракт, передавали часть своей нагрузки другим лицам.

Так, в заявлении в томскую подвижную комиссию крестьянин Матвей Карпов писал, что крестьянин Нижне-Каинской волости с. Булатова Иван Михайлов, заключивший контракт на поставку трех пар почтовых лошадей на Булатовскую почтовую станцию с 1893 по 1896 гг., передал право содержания одной пары почтовых лошадей на той же станции ему, Карпову, который представил при этом и одобрительное ручательство общества²⁰.

Бывали случаи, когда власти отбирали у почтосодержателей право подряда. У крестьянина Ояшинской волости Томской губернии Попкова, который держал по подряду две почтовые пары на Болотинской станции, «по причине несостоятельности» (изнурения лошадей) отобрали почтовую гоньбу и передали его поручителям, т.е. заставили их возить почту и проезжающих. По описи имущества Попкова как несостоятельного почтосодержателя значилась сумма в 343 руб. 15 коп. С него взыскали переплаченные ему 47 руб. 49 коп., а штраф 93 руб. 50 коп., который взимался с подрядчика за невыполнение контракта, был списан на основании «всемилодивейшего манифеста» (Николай II вззошел на престол). Почтосодержание было отдано по контракту на торгах другим крестьянам²¹.

Неурожай хлебов и трав мог разорить почтосодержателей. Из прошения Павла Петрова мы узнаем, что он являлся держателем Ишимской почтовой станции и земской гоньбы с 1 января 1891 г. по 1 января 1896 г. за 4039 руб. в год, или по 11 руб. 19 коп. в сутки. Он содержал 70 лошадей и 18 ямщиков. «Но феноменальный неурожай хлебов и трав, который не запомнят даже старожилы» привел его к разорению. Содержание лошадей и ямщиков в сутки обходилось ему около 55 руб. Кроме того, 27 лошадей пало от бескормицы. Находясь на поприще почтосодержателя 20 лет, он еще ни разу не прибегал к помощи казны и теперь просил ссуду, говоря, что «из зажиточного крестьянина превратился в бедняка»²². С этим прошением перекликалось другое – крестьян Егора Васильева, Якова Иванова, Селивестра Лузина и Степана Каргаполова. Они в 1889 г. заключили на торгах и переторжках контракт на отправление в течение 7 лет почтовой гоньбы на станциях, смежных с г. Ишимом – Боровской и Тушнолобовской, и в силу падежа лошадей понесли убытки (20 лошадей на ст. Боровской стоимостью в 750 руб. и 19 – на Тушнолобовской на 600 руб.).

Крестьяне объясняли, что они оказались в безвыходном положении еще и в связи с повышением цен на фураж и другие продукты²³. Такое случалось и с зажиточными крестьянами.

Почтовая гоньба требовала значительных затрат как на первоначальное обзаведение, так и на содержание в исправности лошадей, экипажей и прочего снаряжения. Поэтому она сосредотачивалась в руках зажиточной части населения. Справочные цены, собиравшиеся накануне заключения подрядов с почтосодержателями-крестьянами в Енисейской губернии по приказу начальника Иркутского почтово-телеграфного округа на 24 марта 1888 г., показывают, что годовое содержание одной лошади со сбруей, повозками и ямщиком на Рыбинской почтовой станции Ачинского округа обходилось в 705 руб.²⁴

Вообще содержание почтовых лошадей в Восточной Сибири обходилось дороже, чем в Западной, так как там был дороже фураж, особенно овес.

Мы видим, что подряд на поставку одной почтовой лошади требовал значительных материальных затрат и мог быть выполняем только зажиточными крестьянами. Содержание одной почтовой лошади обходилось гораздо дороже, чем непочтовой. Так, содержание 522 лошадей на почтовых станциях Тобольской губернии в 1863 г. обошлось в 7377 руб. сер., т.е. в среднем на одну лошадь приходилось 148 руб. 23 коп. затрат, а прокорм одной непочтовой упряжной лошади обходился в г. Тюмени и Ялуторовске по 40 руб., в Ишиме и Омске – по 30 руб.²⁵ Разница, как видим, огромная. Почтовая лошадь требовала качественного корма – овса и мягкого хорошего сена, а непочтовая могла обходиться сеном с небольшим добавлением овса. Поэтому стоимость содержания почтовых лошадей напрямую зависела от урожаев овса и сена. По ценам, заключенным подрядчиками, можно узнать, какой была урожайность тех или иных лет. Так, если в 1863 г. в Тобольской губернии содержание одной почтовой лошади в год обходилось в среднем в 148 руб. 23 коп. сер., то в 1865 – 1868 гг. по Московско-Сибирскому тракту той же губернии средняя цена была 208 руб. 33 коп. сер., а в трехлетие с 1869 года – 173 руб. 88 коп. Следовательно, в период, когда стоимость содержания одной лошади была выше, урожайность овса была ниже. Кроме того, повышала стоимость содержания по-

чтовых лошадей и необходимость приобретать особый инвентарь: повозки и другие принадлежности, которые не нужны были при других обстоятельствах.

В 1850 г. в Томской губернии на 131 станции выставлялось почтовых лошадей 937 пар, на содержание которых употреблялось из сумм земского сбора 95 350 руб. 85,5 коп. сер., в том числе в пересекавшихся Московско-Сибирским трактом округах: Томском – 41 станция (206 лошадей), Каинском – 18 станций (252 лошади), Колыванском – 14 станций (128). На их содержание требовалось: в Томском округе – 48 726 руб. 7 коп., Колыванском – 9105 руб. 13 коп., Каинском – 28 361 руб. 95 коп. Так как в Томском округе от Московского тракта существовали ответвления почтовых трактов, то в чистом виде затраты на содержание одной пары на Московско-Сибирском тракте можно вычислить только по Каинскому округу, где таковых почтовых ответвлений не было. Всего на одну станцию в среднем выставлялось 14 лошадей. Содержание одной почтовой лошади обходилось в 112 руб. 54 коп. в год. В Томском округе – в 236 руб. 36 коп.²⁶

Содержание обывательских лошадей в Томском округе обходилось в 1850 г. в 3938 руб. 79,5 коп., этапных – в 4532 руб. 67 коп., в Каинском, – соответственно, в 1527 руб. 34 коп. и 4174 руб. 84,5 коп., в Колыванском – в 2795 руб. 31,5 коп. и 928 руб. 79 коп. Таким образом, на содержание обывательских лошадей приходилось затрат в Каинском округе в 15 раз меньше, чем почтовых, а на содержание этапных лошадей больше, чем обывательских, в 2,5 раза. В Томском, соответственно, в 12 раз меньше, чем на почтовых, и чуть больше на содержание этапных. Всего же из 179 230 руб. 43,5 коп. расхода земского сбора более половины средств уходило на содержание почтовых лошадей²⁷.

В 1852 г. на содержание почтовых лошадей и станций расходовалось: по Тобольской губернии – 95 254 руб., по Томской – 124 265 руб., по Енисейской – 101 552 руб., которые распределялись большей частью между держателями почтовых станций²⁸.

В документе «О сделанных главным начальством Западной Сибири распоряжениях к отдаче в содержание почтовой, этапной и обывательской гоньбы в Томской губернии в 1861 – 1863 гг. и об открытии происшедшей по сему случаю передержки» можно найти объяснение

очень осторожному подходу крестьян к заключению подрядов на почтовую гоньбу. В частности, неурожаи прежних лет могли сказываться на ценах на хлеб в тот год, когда казалось бы, урожай был неплохой, но постоянная мысль о возможности разорения сдерживала подрядчиков. Например, в г. Мариинске при неурожае в один год цены на хлеб повысились в несколько раз, поэтому все опасались принять на себя подряд за ограниченную властями плату, зная, что прежние почтосодержатели, отправлявшие гоньбу по цене в 374 руб. за пару, пришли в совершенное разорение²⁹. По Каинскому округу почтосодержатели в 1861 г. отзывались, что лет 20 тому назад, когда почта проходила 2 раза в неделю и когда требовалось под каждую почту две-три пары лошадей, они получали за возку почты вознаграждение от казны до 100 руб. ассигнациями и такую цену находили для себя весьма выгодной, потому что крестьянину, имевшему от 20 до 200 лошадей и полные закрома хлеба, не составляло никакого затруднения отделить от этого числа две лошади для почтовой гоньбы и свезти почту, получая за это хотя 100 руб., которые почтосодержатели считали для себя чистой прибылью, так как при этом они не были отвлекаемы от своего самостоятельного промысла – земледелия и скотоводства. В начале 60-х гг. XIX в., по мнению главного начальника Западной Сибири, почтовая гоньба совершенно изменилась – по главному Сибирскому тракту проходило шесть почт в неделю и под каждую тяжелую почту употреблялось не менее шести троек, т.е. 9 пар лошадей, которых содержали в Каинском округе на каждой станции. При этом сверх почт каждую неделю проходили две-три эстафеты, не считая проездов курьеров, фельдъегерей и других лиц по казенной надобности. При таком изменении условий крестьянин, вступавший в подряд с казной по содержанию почтовой гоньбы, не имел уже возможности заниматься домашним хозяйством без упущений по почтовой гоньбе, а, оставляя хозяйство, должен был уже вполне посвятить себя другому, столь же самостоятельному, занятию, и почтовая гоньба становилась для него главным делом. Однако последовавшие сряду в минувшие три года неурожаи и падежи скота (в одном с. Иткульском Каинского округа в 1858 г. пало более 2 тыс. лошадей) заставили крестьян изменить свой прежний взгляд на выгоды почтовой гоньбы³⁰.

В основном содержанием почтовой гоньбы занимались крестьяне тех же селений, где находились станции. Количество почтосодержателей, т.е. лиц, выставявших почтовые пары, зависело от числа лиц, вступивших в подряд, и от конкурентной борьбы на торгах. Так, в Каинском округе Томской губернии на 16 станциях Московско-Сибирского тракта, где содержалось по 8 почтовых пар на каждой, число почтосодержателей, заключивших контракт на три года, с 1893 по 1896-й, колебалось от 3 до 14. На станциях Булатовская и Камышенская подрядчиков было по трое. На Камышенской один из подрядчиков содержал четыре почтовые пары по 340 руб. за каждую, а за четыре пары казна платила ему 1360 руб. в год. На Вознесенской станции было пять подрядчиков, трое из них держали по две пары. Но были случаи, когда крестьяне, не имея достаточно средств, артелью держали 8 пар. На станции Каргатский Форпост 14 хозяев заключили подряд на содержание 8 пар. Число хозяев превышало число пар на станциях Каргатская, Покровская, Турумовская, Крутологовская и Каргатско-Дубровская – по 11. Цены на содержание одной почтовой пары значительно колебались в пределах одного округа. Например, на станции Каинская пять подрядчиков (один из них – мещанин г. Каинска, остальные – крестьяне из д. Мошниной) выторговали подряд в 555 руб. на одну пару в год. На Каргатской 10 подрядчиков взяли подряд по 483 руб. за пару, на Каргатском Форпосте 14 подрядчиков – по 453 руб. Это довольно высокие цены для Западной Сибири, а вот на станции Антошинская четверо – по 320 руб. за пару, на Турумовской 10 подрядчиков за такую же сумму, Овчинниковой – 8 по 349 руб. Таким образом, колебание цен на содержание пары почтовых лошадей достигало 235 руб. в одном Каинском округе (высшая цена – 555 и низшая – 320 руб. за пару).

Но разница эта становится еще значительнее, если посмотреть на число подрядчиков. Так, на Булатовской станции всего трое подрядчиков за восемь пар получали 3620 руб. в год, т.е. на каждого приходилось в среднем по 1173 руб. 33 коп., а на 14 подрядчиков станции Каргатский Форпост 3624 руб. в год, т.е. по 258 руб. 85 коп. подрядной суммы в год на каждого³¹. Таким образом, разница достигала 914 руб. 48 коп.

Следовательно, не только подрядная сумма на пару почтовых лошадей, но и число подрядчиков на каждой станции определяло их доход и являлось показателем большей доходности там, где число их было меньше. Концентрация почтовой гоньбы в одних руках давала значительный доход. Поэтому крестьяне-кулаки и купцы старались захватить ее в свои руки, чтобы затем нанимать уже от себя местных крестьян за более низкую плату. И, хотя законодательно запрещалось передавать подряды другим лицам за более низкую плату, случаи такие встречались повсеместно. А.А. Кауфман отмечал, что в некоторых местах артели почти никогда не являются непосредственными подрядчиками: гоньба на торгах остается за отдельными лицами из крестьян тех волостей, при правлениях которых происходят торги. И эти лица уже от себя передают подряд крестьянским артелям, удерживая «за хлопоты» значительную часть рядной платы. Так, в 1888 г. на станции Томская подряд был заключен на почтовую пару в 630 руб., а артель ямщиков получила 500 руб., т.е. разницу в 130 руб. присвоил подрядчик³².

Иногда на торгах подкупались доверенные от крестьян или им платились отступные за то, чтобы они не участвовали в торгах. А, когда не было конкурентов, дельцы могли назначать очень высокие подрядные цены. Такой случай описан в деле «Об отдаче в содержание купцу Камову Кутулицкой и Заларинской почтовых станций» (Иркутская губерния). Купец Камов содержал на этих станциях 18 пар лошадей с 1878 по 1881 гг. На торгах на новый срок он предложил цену по 25 тыс. руб. в год на две станции (18 почтовых пар), т.е. по 1388 руб. 88 коп. за пару в год. Губернский совет отдал ему содержание этих станций на шестилетие. Новая цена вышла Камову выше прежнего трехлетия. Но в 1885 г. крестьяне деревень Кутулицкой и Заларинской узнают, что их доверенный Мордохович на торгах заявил цену выше той, на которую они были согласны, а предлагали они за пару брать по 1300 руб., т.е. на 88 руб. 88 коп. ниже, чем установил Камов, и обвинили крестьян, доверенных от их селений, в том, что купец Камов их подкупил. Расследовавший обстоятельства дела чиновник Африканов выяснил, что доверенный Мордохович ввел в обман прежних почтосодержателей Кутулицкой станции. А купец Камов после утверждения за ним почтовой гоньбы приезжал в Кутулик и предлагал го-

нять от него по 1100 руб. за пару, т.е. получая прибыли по 288 руб. 89 коп. с пары, а всего с 18 пар 5199 руб. 84 коп. чистой прибыли в год. Камов явно нарушал закон, запрещавший передачу подряда по содержанию почтовых лошадей другим лицам за более низкую цену. Но завершилась переписка по этому вопросу к 1887 г., когда купцу осталось содержать почты всего один год, и администрация не стала отбирать у него содержание почт и передавать их бывшим почтосодержателям³³.

Не лучше было для артелей, если они на торгах не отказывались от конкуренции с кулаками, так как в этом случае последние сбивали цены до невозможных, совершенно убыточных для артели пределов. Так, на торгах в 1888 г. гоньба на станции Фирулевская (один из труднейших на Туринско-Тюменском тракте участок) досталась артели за ничтожную сумму – 380 руб. за пару. На торгах в 1889 г. артель вынуждена была отказаться от конкуренции, потому что гоньба была снята кулаком за 730 руб. и уступлена им той же артели по 600 руб. за пару. Следовательно, все остались в барышах³⁴.

Внедрение купцов в подряды по почтовой гоньбе наблюдалось на протяжении всего XIX ст. Впрочем, это была старая практика. Еще в 1792 г. тобольский купец Степан Тюленев договорился содержать на 15 станциях Каинского и одной станции Томского округа по Московскому тракту 167 лошадей, получая по договору 70 руб. за пару в год³⁵. И в то время купцы-подрядчики нанимали вместо себя содержать гоньбу крестьян. Из рапорта Байкаловского волостного суда от 1797 г. в Тюменский нижний земский суд стало известно, что в 1795 г. по некоторым местам были неисправности в отправлении почтовой гоньбы, так как многие купцы-подрядчики вместо себя нанимали содержать гоньбу других лиц, которые пришли от этого в разорение. Суд потребовал, чтобы ямскую гоньбу отправляли сами ямщики, а там, где их не было, заключались бы договоры-подряды с вольными охотниками и при них были бы поручатели³⁶.

Организация подрядов подвергалась критике со стороны губернской администрации за ее несовершенный характер. Лето 1880 г. было крайне неблагоприятно для содержания лошадей на почтовых станциях Томской губернии. Продолжительные дожди и сильнейшие разливы рек повредили хлеба и травы, уничтожили много заготовленного

сена, а летние почтовые дороги сделались почти непроезжими. Причиной расстройств гоньбы послужил еще усиленный разгон лошадей по тракту из-за перевозки разной торговой клади на почтовых лошадях и увеличения отпуска лошадей для лиц, ехавших по частной и казенной надобности. Вследствие всего этого, а также по причине значительного сбыта хлеба в пределы Восточной Сибири на частные золотые прииски и на винокуренные заводы, торговые цены на хлеб и фураж, быстро поднявшиеся с осени 1879 г., стояли в 1880 г. без всякого понижения. Почтовые лошади по недостатку кормов и убийственному состоянию почтовых трактов выбивались из сил и гибли. Подрядчики, принявшие на себя содержание почтовой гоньбы с 1880 по 1883 гг., сознавая физическую невозможность добросовестно исполнить обязательства по определенным на торгах платежам, просили губернское начальство не удерживать, по крайней мере с них, из рядных плат денег на образование залогов, а контракты заключать на один год, а не на три, мотивируя такое ходатайство обстоятельствами, которые во время торгов предвидеть было невозможно. Но губернская администрация ходатайство это в связи с утверждением Главным управлением Западной Сибири контрактов на три года с удержанием 1/3 части платежей в залог обязана была отклонить прошение и могла лишь предоставить подрядчикам возможность просить о выдаче из казны денежных ссуд под особые залогов рубль за рубль. Но подобные меры мало помогли делу.

Томская губернская администрация просила вернуться к существовавшему до 1876 г. порядку разрешать выдачу крестьянам-подрядчикам 2/3 договорной платы под ручательные одобрения сельских обществ на основании ст. 2004 части первой десятого тома Устава о договорах. Выдача денежных залогов должна была вызвать между крестьянами желаемую в интересах казны конкуренцию, и тогда вступившие в подряды крестьяне приобретали возможность обставлять почтовые станции самостоятельно. Введенное же в Сибири с 1877 г. удержание одной трети договорной платы в виде залога по неправильному применению статьи 1785, части 1, Т. X Устава о договорах, который относился «исключительно к внутренним губерниям России», вызывало, по мнению администрации, «всякую постороннюю эксплуатацию», так как крестьяне вынуждены были при устройстве станции

прибегать к займам у богатых, платя им большие проценты, в то время как удержанная сумма могла бы им помочь в более правильном отправлении гоньбы³⁷. Конечно же, нормальная организация почтовой гоньбы не могла быть осуществлена в случае отсутствия трети договорной платы. Применение указанной статьи Устава о договорах исключало из подрядов середняка.

Объем перевозок почты и пассажиров постоянно возрастал. Если в 30-х гг. XIX в. почтовую кладь по енисейской почтовой конторе за один раз перевозили в одной повозке «в высшем ее размере – 32,5 пуда», то в 1881 – 1883 гг. та же почтовая кладь не укладывалась на пяти повозках, запряженных 10, а в дурную погоду 15 лошадьми, хотя по правилам полагалось только 6. Это случалось почти постоянно, потому что с почтою более всего стали пересылаться легкие, но громоздкие посылки. В это время перевозилось «омских и иркутских» почт в среднем 560 пуд. в неделю. Под них требовалось до 60 лошадей, так как иркутская почта проходила четыре раза в неделю, а московская – ежедневно. Под них, соответственно, выставлялось 14 и 46 лошадей на каждой станции Сибирского тракта. Так как не было возможности обойтись штатным числом лошадей, то их содержали обычно двойной комплект. «Ни один контрагент, заключая условия на поставку, например, девяти пар лошадей, не спрашивает, сколько выставить, а прямо приводит 45 лошадей, зная по установившемуся опыту, что и с этим числом лошадей возможно обойтись только при благоприятном отбывании гоньбы, т.е. при хорошей погоде, умеренной цене на хлеб и т.п.», - писал енисейский губернский почтмейстер К. Сергеев. По его же словам, оказывается, что весь излишек лошадей содержался на казенный счет, так как конкуренты, торгуясь, никак не имели намерений держать только штатное число лошадей, и «если бы им было предложено отбывать гоньбу на одних штатных комплектах лошадей, то охотников решительно не нашлось бы»³⁸. А.А. Кауфман отмечал, что для содержания почтовой пары содержателю гоньбы надо было иметь не менее шести, а лучше семи лошадей (две тройки и одну запасную лошадь). Лошади, по большей части доморощенные, должны были быть очень сильными и способными к быстрому бегу. За такую лошадь на тракте платили от 50 до 60 руб., а на прилегающих дорогах от 40 до 50 руб.³⁹ Автор статьи «Почтовая гоньба в

Сибири», напечатанной в 1885 г., считал, что с начала столетия почти при том же числе почтовых пар гоньба настолько увеличилась, что на каждую пару пришлось держать по 10 лошадей. «Это увеличило плату в несколько раз, отдавая гоньбу в одни руки, и создало непосильный ямщичий труд»⁴⁰.

Другими причинами, вызывавшими вздорожание содержания гоньбы, были: плохое состояние дорог; отсутствие в селах ветеринаров и даже коновалов, хороших мастеров по изготовлению и ремонту экипажей, заботы о содержании станционных домов и, как ни странно, хороших ямщиков. «Неимение способных и трезвых людей для найма в ямщики, – писал почтмейстер Сергеев, – происходит от того, что служба ямщиков весьма тяжелая и ей предпочитается даже приисковая, хотя тоже нелегкая, но хорошо оплачиваемая. Поэтому в ямщики идут лишь худшие люди и, естественно, с порочными наклонностями, а между тем, почтосодержатель и этих людей должен перекупать от других хозяев с уплатою забранных вперед нескольких десятков рублей и нести за них все мирские повинности»⁴¹. Далее Сергеев отмечал, что почтовое ведомство распоряжалось прогонять «негодных» и «испорченных» ямщиков, но такой работник не возвращал хозяину долга. Подобных потерь не избегал ни один почтосодержатель, а потому их считали за неминуемые⁴². Например, постановлением Енисейской губернской почтовой конторы, от 17 февраля 1884 г. с Малокемчугской почтовой станции по жалобе проезжавшего лейб-гвардии конного полка поручика Переяславцева за неумелую езду был уволен от обязанности ямщика крестьянин Томакин, о чем было объявлено смотрителю Ибрюльской станции для объявления почтосодержателю Ахапкину об удалении вышеназванного ямщика в обусловленный контрактом срок⁴³.

Но чаще всего обнаруженные недостатки подвергались констатации и почтосодержателям строго внушали. Так, маринский почтмейстер Будакович 23 декабря 1868 г. доносил, что ни на одной из станций от Томска до Почитанской не содержались в готовности лошади по неимению готовых для сего помещений. На станциях Халдеевская, Турунтаевская и Колыонская лошади содержались не в хомутах, а на Турунтаевской даже старосты и ямщиков очередных не было, они отличались пьянством, книг на записку подорожных не

вели из-за неимения писарей, а сами помещения для них были безобразны и требовали замены более приличными. Почтмейстер обращался с просьбой к губернатору, чтобы исправники – мариинский, томский и каинский – подвергли строгому взысканию почтосодер-



На тройке в метель. Гравюра с картины Н. Сверчкова (Родина. Декабрь. 2001)

жателей главного Московско-Иркутского тракта и чтобы при заключении контрактов к почтовой гоньбе допускали лиц более благонадежных⁴⁴.

Ямщиков нанимали столько же, сколько было почтовых пар на станции. В конце 60 – начале 70-х гг. XIX в. они получали от 8 до 12 руб. в месяц жалованья, хозяйское содержание и одежду. По подсчетам Д.Д. Ларионова, в Иркутской губернии в это время нанято было в ямщики более 1200 человек, зарабатывавших свыше 144 тыс. руб. в год⁴⁵.

Администрация искала пути уменьшения постоянно возрастающих на содержание почтовой гоньбы сумм земского сбора. Так, в 1870, 1871, 1874, 1875 гг. в Восточной⁴⁶, а в 1876 г. в Западной Сибири⁴⁷ власти осознали необходимость введения вольных почт по главному Сибирскому тракту. Подобный вид организации почтовой гоньбы осуществлялся на некоторых трактах Европейской России, а в Сибири на

трех станциях Московско-Сибирского тракта в пределах Тобольской губернии, начиная от границ Пермской губернии: Тугулымской, Успенской и Тюменской⁴⁸. По сути, это была монополия.

Еще в 1848 г. пермский купец Василий Михайлов заключил с почтовым департаментом контракт на содержание вольных почт от Екатеринбурга через Камышлов до Тюмени, от станции Косулиной до г. Шадринска и от Камышлова до Ирбита. Михайлов обязывался с 1 января 1849 г. на принятых им станциях содержать потребное число лошадей для возки почт, эстафет, всех проезжающих по казенным и частным надобностям, как по подорожным, так и без оных. Здесь определены те же функции, что и у почтосодержателей. Отличие же было в следующем. Михайлов принимал на себя содержание вольных почт без всякой платы от правительства, но взамен этого ему предоставлялось право взимать проездную плату с проезжающих по казенной и частной надобности и за возку почт и эстафет прогонные деньги по 3 коп. сер. за версту и лошадь, и с проезжающих по собственной надобности за даваемые вместо обыкновенных телег брички по 3/4 коп. сер. за каждую версту, а за каждые сани за проезд каждой станции по 12 коп. сер.⁴⁹

Таким образом, Михайлов увеличивал плату, взимаемую за проезд на версту и лошадь вдвое, так как по всей Сибири плата за проезд на версту и лошадь равнялась 1,5 коп. сер. до 21 мая 1874 г., когда Государственный совет постановил на почтовых трактах Восточной Сибири увеличить прогонную плату до 3 коп. на версту и лошадь для проезжающих по казенной и частной надобности. В Западной Сибири плата оставалась прежней⁵⁰. По условиям контракта В. Михайлов, не получая никакой платы ни от правительства, ни от земства, вместо употребляемых перекладных телег обязывался иметь для возки тяжелой и легкой почты крытые тарантасы на железных осях, а для зимы – крытые экипажи на манер баулов. Для проезжающих – брички на железных осях, а зимой прочные и удобные сани с кибитками, покрытыми кожами с запонками из циновок, с отводами и железными подрезами. Кроме этих экипажей, купец обязывался завести впоследствии тарантасы, что он и выполнил.

В контракте оговаривалась и одежда кучеров и форейторов, которые должны были быть одеты «пристойно и единообразно по опреде-

ленной форме, а именно: иметь армяк или кафтан русского темно-зеленого сукна, черную поярковую шляпу, рукавицы, пояс, сапоги, а для зимнего времени черную русскую шапку и под кафтаном тулуп. На шляпах и шапках должны были быть бляхи и т.п. Ямщики или почтари должны были быть не малолетние и не престарелые. Лошади должны были быть местных пород, не старые и не изнуренные, а здоровые и крепкие, объезженные, способные к почтовой гоньбе и всегда подкованные». Согласно контракту, купец Михайлов на каждой станции Екатеринбургско-Тюменского тракта обязан был иметь двухмесячные запасы (не менее ста кулей) овса. На перепряжку лошадей на его станциях ни в коем случае не позволялось употреблять более 10 минут. На случай прибытия курьера или фельдъегеря на станциях всегда была готова бричка и тройка лошадей в хомутах. Проезжающих обещали возить в летнее и зимнее время не менее восьми верст в час. Администрация обязывалась выстроить на всех станциях казенные дома или же нанять удобные, а Михайлов принимал их по подробным описям⁵¹.

Следующее отличие вольных почт Михайлова от контрактной гоньбы в Сибири мы находим в 24-м пункте контракта: «На основании § 52 Положения о вольных почтах, во избежание соперничества в возке проезжающих, воспрещается обывателям и всяким лицам на принятых мною трактах заводить свои станции или иметь между станциями, содержимыми мною, подставы; но обывателям дозволяется перевозить по-прежнему товары и тяжести, а также пассажиров, едущих на долгих, а не на так называемых сдаточных лошадях»⁵². Итак, на всем пути от Екатеринбурга до Тюмени по Сибирскому тракту Михайлов исключил конкуренцию со стороны ямщиков в скоростной езде. Следовательно, казна отдавала купцу на откуп содержание всех станций и гоньбы на участке Московско-Сибирского тракта и трактах, прилегающих к нему. Михайлов содержал вольные почты с 1849 г. и на протяжении всей второй половины XIX в., видимо, не без успеха. Все, кто ехал в Сибирь, не могли миновать вольных почт. В частности, ими воспользовался декабрист Г.С. Батеньков, выезжавший из Сибири в 1856 г. Об этом свидетельствует квитанция Шадринской конторы вольных почт от 23 октября 1856 г. за № 253. От Шадринска до Екатеринбурга за 213 верст Г.С. Батеньков, ехавший с попутчиками в своем экипаже, заплатил 16 руб., т.е. по 7,5 коп. на версту и тройку⁵³.

В 1876 г. купец Михайлов на станциях Московско-Сибирского тракта брал уже 4 коп. на версту и лошадь от Тюмени до Екатеринбурга, а с тех, кто не имел своего транспорта, – еще 12,5 руб. за прокат. Михайлов вполне использовал возможности откупщика и наряжал от себя сельские общества с платой по 2,5 коп. за версту и таким образом, по словам С. Годлевского, «собирал громадную контрибуцию с проезжавших»⁵⁴. А неизвестный автор в журнале «Русское богатство» высказывался так: «...ни в коем случае не следует допускать монополии эксплуатации почтового тракта, как это было сделано в высшей степени необдуманно на пермской дороге, где откупщик Михайлов кабалит целое придорожное население, и все это из-за ничтожной выгоды для казны»⁵⁵.

Спустя несколько лет, Дж. Кеннан отметил, что между Екатеринбург и Тюменью «действовала прекрасно отлаженная конная почта, посредством которой путешественники преодолевали расстояние в двести миль за сравнительно короткое время, в сорок восемь часов». Оценивая работу вольных почт купца Михайлова, он писал, что в 1885 г. здесь продавались сквозные билеты, предоставлялся путешественнику экипаж и лошади менялись через каждые восемнадцать миль⁵⁶.

По образцу таких вольных почт и пыталась организовать почтовую гоньбу сибирская администрация. Но вольные почты не были введены, как мы считаем, по следующим причинам.

Во-первых, потребовались бы субсидии для возки почт и проезжающих по казенной надобности, так как цены за провоз должны были возрасти.

Во-вторых, для большого количества станций трудно было найти откупщиков, так как содержание почт было занятием все-таки рискованным.

В-третьих, попытки администрации ввести вольные почты встретили широкое сопротивление общественности в Сибири, особенно со стороны купечества, которое считало введение вольных почт на Московско-Сибирском тракте губительным для торговли и предпринимательской деятельности.

Таким образом, организация контрактной почтовой гоньбы в Сибири в целом оставалась без изменений, начиная с 1822 г. в Западной (со времени упразднения ямщиков), а в Восточной – с момента

ее появления и в течение всего XIX в. Занимались ею в основном зажиточные крестьяне, так как необходимо было иметь средства на затраты – как первоначальные (покупка лошадей, экипажей и прочего инвентаря), так и текущие (главным образом на содержание лошадей). Выгода содержателей почтовой гоньбы состояла в прогонных деньгах, которые они взимали с проезжающих по казенной и частной надобности. Наконец, к выгодам почтосодержания относилась возможность сразу получить крупные суммы денег и пользоваться кредитом, в котором нередко отказывалось другим⁵⁷. Число содержащихся каждым почтосодержателем пар зависело от его экономической состоятельности. Чем богаче и зажиточнее был подрядчик, тем больше пар он мог содержать, нанимая при этом работников и ямщиков.

Таким образом, контрактная почтовая гоньба на Московском тракте прошла ряд этапов: от принудительного выставления крестьянскими обществами почтовых лошадей за определенную плату или льготы со стороны казны и властей и индивидуальных договоров обществ с подрядчиками на всем протяжении XVIII – первой четверти XIX в. до так называемых открытых публичных торгов по сдаче в содержание почтовых станций и лошадей за счет губернского земского сбора в середине и 2-й пол. XIX в.

§ 2. Вольный пассажирский извоз (ямщина)

Содержатели почтовых станций не могли справиться со всем потоком пассажиров. Поэтому параллельно с почтовой гоньбой существовал вольный пассажирский извоз. Вольным извозом занимались крестьяне только трактовых селений в свободное от сельскохозяйственных работ время. Этот вид извоза не требовал таких значительных первоначальных затрат, как для почтосодержателей. Достаточно было иметь трех лошадей, чтобы вступить в данный вид ямщины. Поэтому легковым извозом могли заниматься не только зажиточные, но и средние притрактовые слои крестьян.

Вольный пассажирский извоз, существуя параллельно с почтовым, приносил значительный заработок зажиточным и середнякам, давал возможность втягиваться им в товарно-денежные отношения. Езда «на вольных» была распространена на всем протяжении Московско-Сибирского тракта, исключая участок между Тюменью и Екатерин-

бургом, где существовали почты купца Михайлова, так как по условиям подряда (в целях уничтожения конкуренции) езда на вольных на этом участке тракта была запрещена. В других же местах вольные ямщики успешно конкурировали с государственной почтовой гоньбой, поскольку провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых. Это вызывалось конкуренцией среди самих вольных ямщиков и постоянным спросом крестьянского хозяйства на денежную наличность.

Вольный извоз в Сибири возник со времени заселения трактовых сел во второй половине XVIII в., как и другие виды извоза, имел определенную организацию, а во второй половине XIX в. попал под влияние кулачества, которое пыталось его монополизировать. Вольный пассажирский извоз в гораздо большей мере, чем товарный, был сконцентрирован в руках населения отдельных пунктов, обычно станционных, так как пассажир в этих пунктах мог пересест с почтовых лошадей на вольных и наоборот. Этот обычай был довольно живуч, и заработок жителей промежуточных между станциями селений оказывался совершенно случайным: перемена уставших лошадей и т.п.

Особенный интерес представляет организация вольной ямщины на Московско-Сибирском тракте в пределах Сибири между Тюменью и Томском. Там сложилась так называемая езда «на дружках», или «веревочках». «Ехать на дружках» – выражение чисто сибирское, – писал Оммулевский (Федоров). “Дружками” зовут вольных ямщиков на Барабе, где у каждого из них имеется на ближайшей станции свой “дружок” (приятель), который обязательно и везет седока дальше за вперед установленную дешевую плату»⁵⁸. Дружки возили не по подорожным, а по взаимному соглашению с проезжающими. Привезя пассажира к дружку в деревню, где находилась почтовая станция, возчик был уверен, что и тот окажет ему при случае подобную же услугу. Плата за прогоны, установленная с первым дружком, например, в Тюмени, сохранялась на всем пути до Томска. «Ни на одном почтовом тракте Сибири, и вероятно, России, не возят так дешево и так скоро, как между Томском и Тюменью», – отмечал автор статьи «По сибирским дорогам и станкам»⁵⁹. Американскому путешественнику Дж. Кеннану, проезжавшему «на дружках» по Западной Сибири, сами прогоны казались «ничтожными до нелепости»⁶⁰. С. Максимов так

описывал заключение сделки для езды на дружках: «Первый дружок, принимая проезжего с почтовой тройки, обыкновенно торгуется о количестве прогонов, и непременно на тройку; на паре, сколько я мог заметить, дружки ездить не любят. Торговля о цене происходит недолго. Сибиряк сговорчив, в переторжке его нет того упрямства, той досадной сделки с другими, которая московских ямщиков в уговорах с седоком доводит до упрямства... Совсем не такой сибирский дружок. С ним перекинешься двумя–тремя словами, и дело в шляпе. Дружок даже спешит с вами кончить сделку, зная и как бы боясь, что вот-вот из-за угла выскочит его сосед, да не один и не два, а целый десяток, которые тотчас пойдут с ним наперебой, возьмут дешевле и он не повезет. Главное дело, кажется, тут не в том, чтобы взять дешевле, а именно в том, чтобы самому везти, а не передавать этого дела в другие руки»⁶¹. Далее он отмечал, что «дружки они и потому также, что живут между собою в самой тесной приязни, не подъезжая друг друга и такую дружную артелью, которую никто не плотил, но



Катание на тройках на Масленицу.
Худ. П.Н. Грузинский. «Масленица». 1889. Холст. Масло. ГРМ

которая, однако, ощутительно для всех существует, и до сих пор никакими кабинетными правилами еще не изломана, не испорчена»⁶².

Однако более прагматический взгляд на артели дружков высказал некий автор в газете «Русское богатство»: «Есть прецедент вольной гоньбы по всей Тобольской губернии, где существуют так называемые “друдаки”, или “связчики”. Там от одного города до другого ямщики составляют несколько линий; на каждой они связаны между собой взаимными обязательствами и могут везти пассажиров только к своему “дружку”, пред которым ответственны неустойкой в размере от 30 и до 100 руб. Я никогда не слышал, чтоб кто из проезжавших бывал ими не доволен. Кони превосходны, перерядок не бывает – почему повезли с первой... и до последней; прием оказывается всем почтительный, ни задержек, ни беспорядков не бывает, потому что своей репутацией им приходится дорожить. Вот устройство, до какого додумался сам мужик. Оно просто, выгодно для обеих сторон и вполне отвечает своей цели»⁶³.

И.И. Попов отмечал отличие езды на почтовых и вольных лошадях: «Правда, ночные смены лошадей досаждали, приходилось, после крепкого сна, вылезать из тарантаса и идти на станцию прописывать подорожную и платить прогоны... Но скоро избавились от этого неудобства. За Тюменью поехали на “дружках” “по веревочке”. Дружками назывались вольные ямщики. Дружок вез по своей веревочке, передавая пассажиров на другой станции своему товарищу. По ночам можно было не выходить из тарантаса: расплачивались вечером или утром за все ночные переезды разом. Дружки возили скорее и дешевле казенной почты»⁶⁴. «Веревочки эти, очевидно, не что иное, как стачка, соединяющая между собой всех богачей-кулаков на станциях от Тюмени до Томска», – отмечали исследователи крестьянского хозяйства в Западной Сибири⁶⁵.

Таким образом, в результате эволюции езда на вольных дружках была монополизирована в последней четверти XIX в. зажиточной частью крестьян «станочных» селений Западной Сибири. И уже крестьяне станочных селений вынуждены были вести борьбу за право заниматься гоньбой вольно, без “веревочек”. По сведениям Н. Кострова, жители разных деревень в 20-е гг. XIX в. не раз покушались учредить очереди, кому именно везти, причем случались драки и на-

силія. Но М.М. Сперанский по приезде в Сибирь установил для этого следующее «правило», присланное им для исполнения к томскому губернатору при предписании от 30 сентября 1820 г. за № 706: «Порядок наймов в извозе остается в прежнем положении; но при сем строго запрещается в провоз купеческих кладей и вообще в проезде разного звания людей вольным наймом делать наималейшее затруднение. И, вследствие того, земская полиция имеет прекращать остановки, кои доселе нередко чинимы были под предлогом очередного извозу, каковой в некоторых селениях безо всякого права, по одному своевольству крестьян, был заведен, так что не токмо проезжающий, но и целый обоз с дракою был останавливаем и принуждаем переменять лошадей и нанимать их не у тех, кого приказчик или главный извозчик пожелает и к кому он имеет доверие, но у тех, кои стоят на очереди. Сии злоупотребительные очереди ни под каким видом не должны быть допускаемы и проезжающий или обозный всегда должен иметь полную свободу нанять того, кого он пожелает, или совсем не нанимать и миновать деревни на прежних лошадях по условию, которое им сделано и которое никем не может быть по произволу нарушено»⁶⁶.



Тройка нарымской породы. Рисунок М. Колосова. 1891 г. ТОКМ

Однако это не всегда исполнялось. Так, в с. Безруковском Ишимского округа Тобольской губернии вольным извозом занималось всего

15 – 20 дворов, в селах Голышмановом и Тушнолобовом – не более 10 в каждом. В 1886 г. в двух последних селениях была сделана попытка крестьянами-середняками вырвать этот заработок из рук кулаков путем учреждения «вольных троек». В Голышмановом в «тройки» записались все дворы (до 60), имевшие более трех лошадей. Они наняли на общий счет квартиру для проезжающих, нарядчика и т.п. и по условленной очереди возили проезжающих целую зиму. Но в 1887 г. вольные тройки по жалобам богачей были запрещены распоряжением чиновника по крестьянским делам, и извоз опять попал в руки кулаков. Но общество стало облагать вольный извоз сбором по 2 коп. с пробега лошади. Сбор этот в 1887 г. сдавался на откуп за 112 руб., которые и вносились в счет уплаты податей. В с. Тушнолобовом в вольные тройки в 1887 г. записалось 30 дворов. Однако постоянные раздоры в связи с противодействием богачей-ямщиков соседних трактовых пунктов привели к тому же, что и в с. Голышмановом – вольные тройки распались и гоньба вернулась в руки тех же кулаков, но последних общество обложило сбором по 5 коп. с пробегавшей тройки⁶⁷.

В период большого наплыва проезжающих вольные ямщики-дружки могли резко повысить плату за проезд, особенно во время Ирбитской ярмарки. Это называлось «стачкой». Корреспондент «Сибирского вестника» описывал: «Положим, тюкалинский ямщик вас привозит в Тушнолобову к дружку, отпрягает лошадей, а дружок его запросит такую цену, что вы не раз прочешите затылок. Другие ямщики вас не везут, говоря, что у вас уже есть ямщик. Старый ямщик не везет от дружка, и вот вы или должны свой экипаж отвозить на себе, если сила возьмет, или платить непомерную цену, которую дружок запросил. Особенно замечательны этим грабежом (иначе не назовешь) Голышманка, Безрукова и Тушнолобова»⁶⁸. Впрочем, стачки такие были редки и только в районах, приближенных к Ирбиту, а на всем Московско-Сибирском тракте цены за проезд на вольных оставались невысокими. Проезжающий, имевший в кармане подорожную для езды на почтовых лошадях, но встретивший хоть на час замедление, охотно брал вольных. Чиновники, командированные по делам службы, имея в виду небольшое сбережение от отпущенных прогонов, тоже брали вольных и ехали отлично⁶⁹.

Плата за провоз пассажиров колебалась, в зависимости от цен на овес и сено, от количества проезжающих, от состояния дороги и т.п.,

обычно от 4 до 5 коп. с версты и тройки, иногда снижалась до 3 коп. и только в распутицу повышалась до 6–8 коп. с тройки и версты. Таким образом, при средних условиях плата была вдвое ниже, чем за почтовых лошадей⁷⁰.

По сведениям томского головы Королева, в 1876 г. из расчета на 3 пассажиров и 3 лошади, за которых крестьяне брали по 4 коп. за версту, выходило, что в то время проезд на вольных стоил:

Из Томска до Тюмени (1509 верст) 60 руб. 36 коп.

Из Томска до Ирбита (1795 верст) 71 руб. 80 коп.

Из Томска до Иркутска (1558 верст) 62 руб. 12 коп.

Этот подсчет интересен тем, что доказывал дешевизну проезда на вольных в сравнении с «вольными почтами», которые старались ввести в Сибири местные власти. По подсчетам Королева, введение «вольных почт» обошлось бы на трех пассажиров и три лошади по 3 коп. на каждого и 1 коп. необходимых расходов, а всего по 10 коп. на версту:

От Томска до Тюмени 150 руб. 90 коп.

От Томска до Ирбита 179 руб. 90 коп.

От Томска до Иркутска 155 руб. 89 коп.

То есть дороже, соответственно, на 90 руб. 54 коп. от Томска до Тюмени, на 107 руб. 70 коп. от Томска до Ирбита и на 93 руб. 48 коп. от Томска до Иркутска⁷¹. Это было одним из преимуществ вольной гоньбы перед вольными почтами, приостановивших введение последних в Сибири.

Об остром соперничестве между частными перевозчиками и казенной транспортной службой пишет Ф. Бродель: «Откупщики извоза королевских почтово-пассажирских контор, которые перевозили путешественников и небольшие посылки, хотели бы получить монополию на перевозки. Но указы, издававшиеся к их выгоде, никогда не имели эффекта, так как купцы всегда сильно этому противились. В самом деле, ставкой в игре была не только свобода извозного промысла, но и его цена. Шесть корпораций парижских купцов в 1701 г. доказывали, что то, что стоило бы им 25 или 30 ливров при доставке их товара конторами – дилижансами и каретами на откупе, – обходилось им всего в шесть ливров, ежели они прибегали к услугам тех, кто занят извозом»⁷².

Таким образом, езда на вольных поддерживалась более низкими ценами по сравнению с почтовыми, вызванными постоянным и сверхобильным предложением перевозок крестьянскими средствами, которые, как все виды вспомогательной деятельности, оплачивались ниже их истинной себестоимости⁷³. В Западной Сибири этому способствовала организация монополии ямщиков-дружков из зажиточных крестьян. Монополия дружков выросла из традиционной гоньбы вольных ямщиков конца XVIII – первой половины XIX в. В Восточной Сибири традиции не было, поэтому ямщиной занимались зажиточные и середняки без организации монополии. Но высокие проездные цены на почтовых давали возможность и им конкурировать с государственной почтовой пассажирской гоньбой путем снижения цен за провоз.



Великий Сибирский тракт через Уральские горы.
Худ. Б. Смирнов. 1903 (ИГКМ. Ф.0069. №8891)

В настоящее время подсчитать число проезжавших по Московско-Сибирскому тракту не представляется возможным, но заработок от перевозки пассажиров у вольных ямщиков был довольно значительным, и хотя с развитием пароходного движения по Оби и Иртышу рост заработка несколько замедлился между Тюменью и Томском, но одновременно он возрастал между Томском и Иркутском и составлял для всей трактовой линии одного Сибирского пути десятки и сотни тысяч рублей.

§ 3. Традиции в организации езды на Московско-Сибирском тракте

Традиции в организации езды на лошадях в Сибири в XIX в. сформировались под влиянием огромных расстояний, которые приходилось преодолевать путникам; определенного образа жизни, сложившегося у притрактового населения; конкуренции среди ямщиков за право возить проезжающих. При описании данного вида деятельности мы опирались в основном на воспоминания путешественников, чиновников, корреспондентов периодических изданий того времени. При характеристике езды по сибирским дорогам и главным образом по Московско-Сибирскому тракту авторы воспоминаний как бы открывают нам страницу жизни притрактового населения, особенно ямщиков. Их бытовые зарисовки отмечали некоторые черты, отличавшие сибирских ямщиков от российских и от населения, удаленного от трактовых пунктов. В некоторых работах эта картина предстает в несколько идеализированном, приукрашенном виде.

Ямщики всегда старались подчеркнуть свое отличие от ветратковых крестьян, гордясь своим видом промысла. С. Турбин описал один интересный разговор с ямщиком: «Со второй от Омска станции Юрьевой почтовая дорога недавно переложена, чем сокращено около 25 верст и три станции заменены одною. – Вишь, чего понаделали! Опять и куликовских, и таволжанских, и локтинских, всех порешили. – Зато ближе. – Важное дело ближе, а кобырлинским (новооткрытая станция Кобырлинская) в жисть ямщиками не бывать; как были мужичье, так и останутся!»⁷⁴. Такое пренебрежительное отношение к жителям новооткрытой станции было вызвано скорее всего опытом, накопившимся у ямщиков в отправлении гоньбы.

Все современники отмечали чрезвычайную по тем временам скорость сибирской езды. Писатель И.А. Кушевский так описывает поездку в тарантасе из Томска: « – Ну! С богом! Трогай! – Ау–удд–а–о–о–О! Колокольцы звякнули, зашлись в вой, и мы понеслись! В России любят ездить шибко; в Сибири любят ездить сломя голову; ко всему тому малорослые сибирские лошади, круглые, сытые и проворные, далеко превосходят разбитых кляч на русских почтовых станциях. У меня просто дух захватило от грохота и быстроты, с которыми мы скакали по довольно плохому шоссе, проведенному из города до перевоза»⁷⁵. Ему вторит американец Дж. Кеннан: «Наш ямщик внезапно подтянул грязные возжи, уселся поудобнее, взмахнул кнутовищем с длинной веревкой, сильно ударил по лошадям и неестественно пронзительным голосом крикнул: “Эх–я–а–а!” Четверка сразу перешла в такой стремительный галоп, что у меня захватило дыхание. Тарантас попадал в глубокую яму, чтоб затем сейчас же с такой силой взлетать кверху, что меня высоко подбрасывало. Не нужно было дальнейших доказательств, что до деревни недалеко. Сибирские лошади всегда за несколько верст до своего конечного пункта показывают, на что они способны. Напрасно я взывал к ямщику: “Стой, потише!”... Лошади, прижав уши, неслись так, как будто спасались от пожара прерий... Перед воротами дома одного из своих приятелей ямщик осадил облитых потом, тяжело дышавших лошадей и громко крикнул: “Давай лошадей!”»⁷⁶.

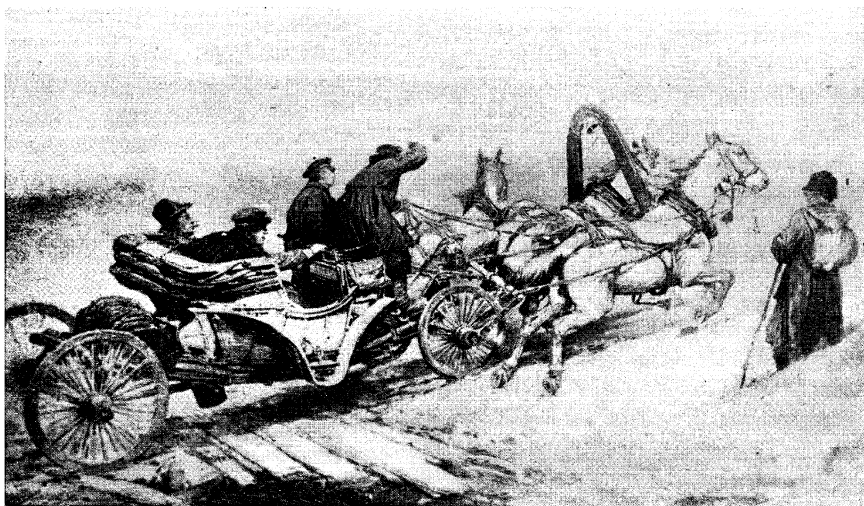
Вообще, звать или “кричать” лошадей по-сибирски называлось „реветь“. И. Мевес, ехавший в Сибирь в мае 1858 г., так описал это: «Ревел коней? Прогремел наш дружок, равняясь с парнем, стоящим у ворот станка. Ревел – лениво ответил ему парень; и действительно, вслед за этим показались из ворот кони...»⁷⁷. Генерал-губернатор Восточной Сибири в послании енисейскому гражданскому губернатору называл манеру сибирских ямщиков разгонять лошадей «дурной»⁷⁸. Слава о быстрой езде сибирских дружков обошла всю Россию и «вошла даже в азбучные картинки под названием сибирский ездук», – отмечал С. Максимов⁷⁹. Он так описывает езду «на дружках»: „У ямщика «неисправимое поползновение ехать вскачь и что называется и в хвост и в гриву. На сколько хватит у лошадей и духу и силы... Большая часть лошадей – бешеные, какие-то угорелые, непослушные. Мне

всегда почти случалось садиться у крыльца в сани в то время, когда ворота на улицу были заперты, и тройку, сильно хрипевшую и рывшую ногами снег, держали двое–трое под уздцы. Ямщик бросался в кошевую наскоро, иногда опрокидывался вверх ногами, оправлялся, обматывался возжами. Отпирались ворота, сподручники отскакивали в сторону, тройка бешено вырывалась на улицу... Полдороги потом лошади мчали нас вскачь, редко по главному полотну дороги, большую частью по степным кочкам и рытвинам, и только с половины пути, усталые и измученные от собственной безрассудной рьяности, начинали вступать в права настоящих развезжих лошадей с крупной и быстрой рысью. – Отчего ваши лошади такие шалые, – спрашивал я барабинских ямщиков. – Оттого, что степные. Все они у нас лето в степи гуляют на вольной воле, где хотят, оттого и сердитые такие. – Где же вы их покупаете? – У киргиз покупаем, рублей 50 серебром за самую уж лучшую платим. – Однако, если лошади ваши бешеные, то и езда с вами на охотника. – Да вот на такого, как и ты же. – Я другой раз с вами не поеду. – Поедешь, брат, не рассказывай. Эдак-то вот толковал красноярский купец в прошлом году, когда ему Фомка в овраге шею сломал, а нонче вот опять пробежал в Россеею на наших лошадях. Кому дело к спеху – такие завсегда с нами: почтовые ездят хуже, а степь-то наша вишь она скучная какая!»⁸⁰.

Езда была небезопасной даже для важных особ. Так, 8 мая 1819 г. в Забайкалье на перегоне от ст. Поперечная до Погроминских Вод ехавшую в коляске жену иркутского губернатора Н.Н. Трескина понесли взбесившиеся лошади. Одна из них пала, кучер был сбит, казак оставил свое место, а сидевший с губернаторшей спутник Е.А. Кузнецов (откупщик) выбросился из коляски, оставив ее одну. Лошади дали себе волю, и коляска перевернулась. Губернаторша погибла, ударившись виском о древесный сук⁸¹.

Все авторы на протяжении XIX в. отмечали скорость сибирской езды. «Вас мчат в полном смысле слова от станка на станок, дружок к своему дружку», – писал корреспондент «Северной пчелы» в 1845 г.⁸² «Лошади с места рвутся как бешеные, каждую держат под уздцы, пока проезжающий садится, и первый порыв их есть порыв бурного вихря», – вспоминал енисейский губернатор Степанов⁸³. «Сибирский ямщик, не имея понятия о времени, обязанностью считает везти сколь-

ко можно скорее, – писали “Санктпетербургские ведомости”, – его останавливают только подъем на горы или спуски с гор. Сибирские лошади так приучены, что сами как бы знают, где ехать скоро, а где тихо. Кто проезжал по Сибири, тот знает, что часто нужно не торопить, а удерживать ямщика»⁸⁴. Далее современник отмечает, что ямщик никогда не решится ехать медленно через селение, где его знают, так как это унизило бы его в глазах знакомых⁸⁵. Проезжавший по Сибири в 1865 г. Н. Ушаков писал, что в Сибири «по старинному обычаю, неизвестно каким чудом уцелевшему на этом (Московско-Сибирском. – *О.К.*) тракте, ямщик при веселом гике на лошадей “намах” поднимает вашу повозку в гору»⁸⁶. Этот факт подтверждает



Тройка. Рисунок Ковалевского (Великая реформа. Т. VI. С. 145)

И.И. Попов: «Мы с гиком поднимались на горы, шагом, тормозя возок, осторожно спускались с гор, причем коренник, сдерживая возок, нередко садился на обе задние ноги»⁸⁷.

Проезжавших возили обычно на тройках. Коренную лошадь называли «бычком»⁸⁸. Скорость езды в Сибири зависела главным образом от времени года, от погодных условий. Так, до открытия золотых промыслов на вольных лошадях проезжали в сутки летом от 200 до 250, а зимой – от 300 до 350 верст. Купец или приказчик, проводивший

большую часть года в разъездах, мог проезжать в четыре зимних месяца от 36 до 42 тыс. верст⁸⁹. Но с активизацией транспортного движения по Московско-Сибирскому тракту скорость несколько понизилась, так как возрос спрос на лошадей, они стали больше уставать, да и обозы, непрерывно шедшие по тракту, мешали ямщикам. Корреспондент «Енисейских губернских ведомостей» А. Шепетковский писал: «Зимой по Сибирскому почтовому тракту нет проезда от обозов. В прежнее время, слышав колокольцы, передовой останавливался и давал возможность проехать почтовому экипажу, теперь обозные не хотят знать почтовых, ямщики жалуются, что от обозных нет проезда ни с почтой, ни с эстафетой... Перед ярмарками дороги бывают покрыты обозами, почтовый ямщик сипнет от крика, чтобы дали проехать, а пользы нет, надо или останавливаться, или до станции ехать шагом. Растянувшись верст на пять, большой обоз идет рядами в два, без всякого порядка, задевая и ломая экипажи»⁹⁰.

На скорость передвижения влияли и топографические условия. Например, чтобы двигаться по так называемому купеческому тракту, проведенному кяхтинцами для того, чтобы сократить на 120 верст путь для перевозки чаев сравнительно с почтовым трактом на Верхнеудинск, приходилось в Мысовой тройку лошадей запрягать цугом: одна впереди, две позади. И.И. Попов вспоминал: «При въезде в ущелье Хамар-Дабана, – справа бурлила р. Мысовая, а за ней высились хребты и скалы, кошева бежала по узкой протоптанной дороге, на которой трудно было разъехаться двум повозкам... Навстречу нам шли длинные обозы с чаями в несколько десятков саней. Лошади шарахались в сторону, вязли по брюхо в снегу; сани с чаями опрокидывались; шум, гам, ругань... Встречный обоз не беда: с грехом пополам разъедемся; но истинное мучение – обгонять обоз. Обоз должен остановиться, сани и лошади жмутся к одной стороне, а мы вязнем в снегу, заседаем в сугробы и с трудом объезжаем обоз. При этом опять шум, гам... Возчики, преимущественно буряты, выражают свои чувства в шумливых формах»⁹¹.

Но и эти причины не могли сдержать сибирских ямщиков, и во второй половине XIX в. скорость езды бывала довольно высокой – 15 – 18 верст в час зимою, конечно, с учетом рельефа местности. Хотя по всем правилам езда на почтовых лошадях должна была



Караван с серебром. 11 июня 1890 г. Худ. П. Кошаров
(Художественно-этнографические рисунки Сибири / Ред.-изд. П. Кошаров. Томск, 1990)

быть 10 верст в час. В Барабинской степи скорость передвижения была выше, а в Восточной Сибири, где рельеф местности был сложнее, скорость немного падала. Сравнивая с Европейской Россией и Западной Европой езду в Сибири, «Санктпетербургские ведомости» отмечали, что в «разных местах нашего отечества, при одинаковом даже состоянии дорог, скорость езды зависит как бы от величины проезжаемых пространств. Проехавший тысячу верст в шесть или семь дней по Европейской России думает, что ехал чрезвычайно скоро; в Западной Европе, чтобы проехать такое расстояние, нужно не менее 10 или 15 дней, а в Сибири то же расстояние легко проезжают в четыре и даже в три дня»⁹².

П.А. Кропоткин в своем дневнике сделал следующую «маленькую заметку»: «Как привыкли сибирские барышни к дорогам, им ни по чем проездиться из Томска в Омск потанцевать, пожить несколько дней; они все удивляются: “Как вы тихо ехали” (это по 185 верст в сутки!), – одним словом, дорожные барышни»⁹³.

Почта приходила из Петербурга в Иркутск в 31 день, в среднем делая по 285 верст в сутки⁹⁴. М.И. Венюков, отмечая огромность сибирских расстояний, считал, что передача распоряжений по почте была медленной, потому что почта делала 200 верст в сутки, а курьеры – 300⁹⁵. Купцы, отправляясь по срочным делам и пользуясь вольными ямщиками, покрывали за сутки еще большие расстояния, так как скорость у вольных троек была выше.

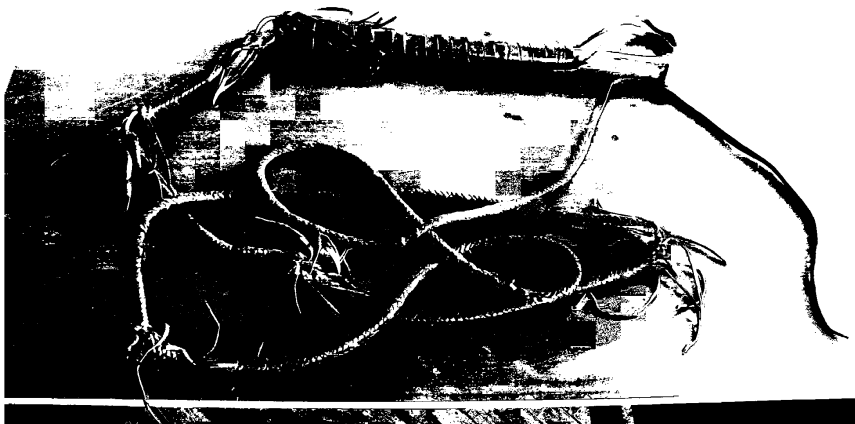
Традиции скоростной езды закладывались еще в XVIII в. Так, 15 января 1791 г. японец Кодаю вместе с Кириллом Лаксманом и еще пятью спутниками выехал из Иркутска в Петербург. Ехали на саних, запряженных восьмеркой лошадей, а на трудных участках впрягали до двадцати лошадей. Мчались днем и ночью. Надо было проехать более шести тысяч верст. Непривычный к столь быстрой езде, Кодаю чувствовал себя довольно плохо, пока не освоился. Через тридцать шесть дней после отправления из Иркутска, 19 февраля, прибыли в Петербург⁹⁶. 26 ноября 1791 г. Кодаю отправился обратно с пятью спутниками. Разместились в двух саних из пяти (трое были нагружены вещами). На десять дней остановились в Москве. Затем, проехав Нижний Новгород и Казань, прибыли в Екатеринбург, перевалили за Урал и двинулись по сибирскому тракту на восток. В пути встретили Новый год и наконец 23 января 1792 г., поздно вечером, прибыли в Иркутск⁹⁷.

Ф.Ф. Вигель, путешествовавший в Сибири в начале XIX ст., отмечал, что «сибирскую зимнюю езду только с железнодорожною можно сравнить: пока запрягают, что делается очень скоро, сильный ямщик стоит перед тройкой, но лишь только другой сел на облучок, он с необыкновенным проворством отскакивает прочь. Тогда борзые со станции на станцию мчатся, не останавливаясь ни на минуту, не переводя духу, по горам и оврагам. Даже меня, любителя скорой езды, такая, вихрю подобная скачка, сначала изумила; но я скоро привык... Чтобы дать понятие о шибкой езде в Сибири, скажу, что, выехав седьмого числа в самый полдень из Иркутска и сделав тысячу верст без малого, в трое суток прибыл я в Красноярск»⁹⁸.

Скорость эта была связана с большим опытом, накопленным ямщиками за время занятия этим промыслом. У них выработались определенный тип управления лошадьми, манера держать себя. Кор-

респондент «Сибирского вестника» писал, что между ямщиками на трактовой дороге и проселочной была разница. «Трактовый ямщик – это человек, можно сказать, выросший на передке. Родная стихия его – это езда. Вся главная забота сосредоточена на лошадях. Он нянчается с ними... изучает их нравы, приметы и по ним различает хороших и плохих лошадей, на практике испытывает разные способы лечения их болезней. Старается узнать от дедов-ямщиков полезные сведения; и нередко знает родословную не только своих лошадей, но и лошадей других ямщиков. Вообще трактовый ямщик и его лошади – друзья очень большие. Чем гордится трактовый ямщик? Лихими лошадьми. Какую славу стремится он получить? Славу, что отлично возит проезжающих и умеет молодецки управлять лошадьми... На передок садится он не как-нибудь, а с некоторой претензией на эффект... При зимней езде ямщик не садится на передок, а становится на колена или даже на ноги и таким образом управляет тройкой... Вожжи он никогда не отпустит слабо. Если ударит лошадь вожжей, то ударит не вяло, а быстро, сильно. Гаркнет громко, весело. Кнутом взмахнет живо и даже несколько игриво ударит им лошадей. По селению редко провезет вас трактовый извозчик рысью, его привычка – прокатить красиво, быстро, ухарски. Под гору у него лошади идут сначала тихо, осторожно, затем переходят на рысь и, наконец, мчатся во весь мах, чтобы скоро подняться на противоположную возвышенность... Много есть рассказов об ухарстве и проворстве ямщиков во время езды. Вообще трактовый ямщик – знаток своего дела»⁹⁹.

Корреспондент «Варшавского дневника» считал ямщиков сибирской достопримечательностью: «Здесь песни слышатся реже, а ямщики, вместо слоохотливых бесед с лошадьми, отделяются однозвучным “и – и-и”, а в Забайкалье “го – до – до – доу!”». Тот же автор отмечал, что сибирский ямщик, за немногими исключениями, «терпелив, проворен и честен... В общем итоге те скромные денежные подачки “на водку”, которые ямщик получает от седока, плохо вознаграждают за многочисленные придирки, которые он испытывает, когда дорога приводит седока в раздражительное состояние. До сих пор не совсем вывелась даже кулачная расправа, которая, впрочем, не всегда даром сходит. Так, рассказывают, что не слишком давно один бравый офицер с самого выезда со станции стал бить ямщика. До



Кнут. Фотография из коллекции ТОКМ

полдороги ямщик терпел молча, наконец, слез с козел со словами: «Ну, барин, долго ты меня ковал. Теперь я тебя и, вскочив в тарантас, обработал его благородие так основательно, что знаки на лице, говорят, оставались долго»¹⁰⁰.

А вот о проселочном ямщике корреспондент «Сибирского вестника» писал, что его мало интересовало, как везли его лошади, только бы не стояли: «Опустивши вожжи чуть не до земли, он понукает лошадей чмоканьем губ или, ударив вожжами, крикнет: “Ну—ну, Христос с вами!”, “Ну, божия скотина!” Бич редко у него увидите, а если и постегивает он лошадь, чаще всего кнутом или вожжами. Все движения у него вялые, в нем нет той энергии, которую почти всегда встретите у трактового ямщика»¹⁰¹. На то, чтобы во время обывательской гоньбы скорость не была высокой, обратил внимание в 1819 г. М.М. Сперанский. В установленных им правилах указывалось: «...чтобы никто на обывательских подводах не ездил более положенного времени от 6 до 7 верст в час, а тем более понуждал к скорой скачке»¹⁰². Трактовый ямщик всегда поскорее старается вернуться домой, чтобы взять еще экипаж. Возвращается он легкой рысью, которую в Сибири называли «хлынью». Во время такой езды лошади у ямщика отдыхали¹⁰³. Сибирский ямщик относился к своему занятию так, что это обращало на себя внимание современников. «В Сибири не тот “ямщик лихой”, которого мы знаем у

себя (в Европейской России. – *О.К.*), с его песнями и разгульными жестами, – писал П. Небольсин. – Сибирский ямщик больше смахивает на татарина: он увесисто сидит на козлах и только для вида, кажется, держит в руках вожжи. Лошади несутся сами вперед, и он только по временам подогревает их рвение легкою остросткою кнута. Перерывчатые крики: “Гай!.. Шевель, бычок–батюшко! Ноу!.. Э, будь ты проклята!.. А, чтоб те язвило!.. У, что б те пятнало!.. Вяха така!”... – вот и все, что от него услышите. Он песен не поет – они или неизвестны, или недоступны ему для его серьезного расположения»¹⁰⁴.

Необходимо указать, что скорость езды серьезно зависела от времени года, климатических условий, состояния дорог. А.П. Чехов, ехавший по Сибири в период распутицы, не мог отметить тех свойств сибирской езды, о которых он много читал накануне путешествия¹⁰⁵. Авторы, писавшие о высокой скорости движения в Сибири, имели в виду осенне-зимнее время и летнее, когда после распутицы устанавливались хорошие дороги. Например, П.А. Кропоткин в дневнике отмечал «убийственность дорог» от Тюмени к Ишиму в августе 1862 г., а от Каинска «дороги прекрасны, и мы летим по 200 верст в сутки»¹⁰⁶. Он же уточнял, что зимой «сани несутся по накатанной дороге... Путешествуя как курьер, то есть с быстрыми перепряжками и с остановками лишь раз в сутки, на один час для обеда, я через девятнадцать дней после выезда из Петербурга был уже в Иркутске. В сутки я проезжал средним числом триста верст, а тысячу верст от Красноярска до Иркутска сделал в семьдесят часов...»¹⁰⁷.

На «дружках» ехали еще быстрее. Л.Ф. Пантелеев вспоминал, что он делал по двести восемьдесят верст в сутки, но купцы, направлявшиеся на ярмарку в Ирбит или возвращавшиеся оттуда, доводили скорость проезда до трехсот восьмидесяти верст»¹⁰⁸. И это все при помощи сибирских лошадей.

Средства транспорта в Сибири для путешественников и пассажиров, использовавших лошадей, были разными. «Заплатив за тарантас рублей 170 – 200 в Казани, конечно, еще придется потратить рублей 40 на дву- или трехкратный перевоз на пароходе», – отмечал путешественник в 1876 г.¹⁰⁹ На «вольных почтах» купца Михайлова «летом путешественнику предоставляли тарантас – большой громоздкий четырехколесный экипаж, напоминавший лодку без сидений, с толстым кожаным

верхом и занавеской, с помощью которой можно было защититься от дождя. Корпус тарантаса покоился на двух и более крепких жердях, которые соединяли переднюю ось с задней и служили рессорами, смягчающими силу толчков во время езды по ухабистой дороге. Путешественники обыкновенно помещали свой багаж на дно тарантаса, накрывали его соломой, коврами и одеялами и прислонялись к нему спиной, обложившись предварительно большими мягкими подушками. Кучер усаживался с краю, впереди ездовых, и правил четырьмя вожжами тройкой лошадей, запряженных в ряд. На хорошей дороге скорость достигала примерно восьми миль в час». ¹¹⁰ Ощущения от передвижения на тарантасе этот же автор выразил такими словами: «Часов в шесть вечера мы наконец вылезли из нашего грязного тарантаса... проделав за два дня путешествие в двести четыре мили, переменив одиннадцать раз лошадей и просидев без сна более сорока часов, в неудобной и скрюченной позе, на чемодане Фроста. Шея и спина мои от непрерывной тряски до того одеревенели, что я не смог бы поклониться даже самодержцу всея Руси, и я был так изнурен, что едва взобрался на второй этаж дома... Сразу же после обеда мы отправились спать и на целых двенадцать часов забылись глубоким сном» ¹¹¹.

Иначе вспоминает поездку на тарантасе И.И. Попов: «В Екатеринбурге должен был остановиться, чтобы купить тарантас... Екатеринбург и Казань славились своими дорожными тарантасами, которые эти два города поставляли на всю Россию и Сибирь. Тарантас должен быть легким на ходу, прочным и поместительным. Жена, бывалый и опытный в дорожных разъездах человек (она делала пятую или шестую поездку из Кяхты в Петербург), выбрала тарантас “пастушку” (плетеный кузов). Станционный писарь одобрил покупку. Тарантас оказался изумительно прочным: в течение многих лет он бегал по Забайкалью, несколько раз из Кяхты ходил в Томск и обратно, сбегал в Ташкент и опять вернулся в Кяхту – одним словом, сделал не один десяток тысяч верст, и я оставил его в Кяхте в 1894 г. еще крепким. В тарантасе легко размещалось четверо пассажиров с багажом. Тогда только запрягали четверых лошадей. В первую поездку я в том тарантасе ехал только с женой и нас часто везли на паре. В тарантасе было ехать приятно, не трясло, а укачивало. Первый день

утомляло полулежачее положение, но я быстро привык к нему. По ночам спали великолепно... К зиме ехать на колесах стало трудно и небезопасно: колеса утопали в сугробах снега, а по гладко покрытой льдом дороге задние колеса раскатывались, и тарантас мог легко опрокинуться. Не доезжая нескольких станций до Томска, тарантас пришлось бросить и пересесть в кошеву. Тарантас оставили на станции с тем, что весной его с кем-нибудь доставят в Томск к доверенному отца жены. Мы выехали из Томска в чужом возке, который нужно



На Сибирском тракте под Иркутском. Старик-кучер из большого обоза.
Худ. Б. Смирнов. 1904 (ИГКМ. Ф.0046. №8963)

было доставить кому-то в Иркутск. За это хозяева еще и благодарили тех, кто доставил экипаж... Вozок – это карета, поставленная на полозья. Одеты были тепло, по-дорожному: в фуфайках, дохах, пимах, в чебаках (меховых шапках с ушами)... В возке было ехать тепло. Днем я предпочитал сидеть на облучке и любоваться видами... Но уметь править лошадьми, уметь запрягать лошадей в экипажи для проезжих необходимо... Один раз на ухабе сильно подбросило и тряхнуло. Ямщика сбросило. С трудом остановил тройку»¹¹².

«Общепринятый способ езды здесь – днем и ночью, без чего громадные расстояния требовали бы значительного количества времени»¹¹³.

Собираясь в дорогу, сибиряки, отправляясь в путь зимой, облачались в «две шубы», т.е. их дорожное одеяние многослойностью было сходно с одеждой возчиков: полушубок, сверху доха или тулуп. Лучшей для Сибири зимней дорожной обувью считались валенки. Приезжие старались следовать их советам¹¹⁴.

Для безопасности езды на саних, которые могли опрокинуться, внутри их с обеих сторон продевались железные кольца, к ним веревками привязывался весь багаж путника¹¹⁵.

Попытки совершать путешествия без перемены лошадей были крайне редкими и вызывали в обществе удивление и восхищение. Так, сотник Амурского казачьего войска Дмитрий Николаевич Пешков в 1889 г. решился на рискованное предприятие – конный переход от Благовещенска до Петербурга. Одной из причин предпринятого им путешествия стало известие о конной поездке корнета М.В. Асеева из Лубен в Париж. Д.Н. Пешков решил доказать, что азиатские лошади («монголки»), которые использовались забайкальскими и амурскими казаками, не только не хуже европейских, но и гораздо выносливее. Помимо прочего, сотник хотел испытать и свои силы и возможности.

Для путешествия верхом он взял своего строевого 13-летнего коня по кличке Серый, исхлопотал шестимесячный отпуск и, не придавая своей поездке официального характера, но с разрешения непосредственных начальников, утром 7 ноября 1889 г. после молебна в Николаевской церкви г. Благовещенска отправился в переход. Его путешествие продолжалось 193 дня, конечной цели он достиг 19 мая 1890 г. (средняя скорость в пути – 56 верст в сутки, а все пройденное расстояние – 8283

версты). Самые трудные переходы Пешков совершил зимой, следуя в 40-градусный мороз по Забайкалью и Сибири. Путь от Верхнеудинска до Иркутска сотник проехал больным. В Томске он был арестован как беглый каторжник. К счастью, недоразумение быстро прояснилось. После Омска дорога потеряла прежний риск и опасность. К его особе стали проявлять интерес представители прессы. Во многих городах ему организовывались пышные встречи. Почти триумфальный прием его ожидал перед въездом в Петербург, на 12-й версте Московского шоссе. Для торжественной встречи были выстроены два эскадрона лейб-гвардии Казачьего и Атаманского полков с трубачами и хорами полковых оркестров. Здесь же находилась кавалькада из нескольких сотен офицеров-кавалеристов, прибывших по собственной инициативе.

Около месяца провел Пешков в Петербурге. 23 мая он был представлен начальнику Главного штаба генерал-адъютанту Н.Н. Обручеву. На параде лейб-гвардии Конногренадерского и Уланского полков император Александр III вручил ему орден св. Анны 3-й степени, минуя орден св. Станислава 3-й ст., затем беседовал с ним и осмотрел Серого. После парада Пешкова пригласили на завтрак во дворец, где он был представлен всем членам императорской фамилии. 8 июня путешественник удостоился приглашения на завтрак, устроенный августейшим атаманом всех казачьих войск, наследником престола Николаем Александровичем. В этот день будущий император Николай II принял в дар от Пешкова его коня Серого. В зачет конного пробега сотнику был предоставлен шестимесячный отпуск. Пешков его использовал для путешествия по святым местам Палестины¹¹⁶.

Мы уделили столько внимания данному сюжету ввиду его неординарности, так как путешествия на столь дальние пространства в России совершались на перекладных.

Оригинальной была езда зимой через Байкал. М. Геденштром отмечал, что «проезд по льду Байкала очень приятен по скорой и спокойной езде (обыкновенно 55 верст в три часа и менее) и по великолепному виду на байкальские горы... Встречавшиеся по льду щели несколько не опасны и не останавливают проезда... привычные ... лошади перескакивают небольшие трещины, а через широкие, единственно в позднюю весну случающиеся, кладут доски и по ним перевозят повозки и лошадей. При широкой щели, когда доски не достают,

делают ледяной мост: откалывают пешнею несколько больших льдин, так чтоб достало до половины щели. Ямщик при помощи шеста проскакивает на другой берег, где также откалывает льдины и сближает их с прежними. По сему зыбкому мосту лошади перегоняются, а сани перетаскиваются вдруг с пассажиром посредством длинных веревок, привязанных к оглоблям. Случается часто весною, что лошадь проваливается сквозь рыхлый лед: в таком случае употреблялся странный, но скорый способ. Распрягнув погрузшую лошадь, накладывают ей на шею петлю и стягивают шею. Лошадь невольно надувшись, поднимается вверх, тотчас выталкивается на твердый лед и снова запрягается. Сей способ ничего странного или невозможного в себе не представляет, ежели рассудить, что Байкал не имеет течения. Следовательно, провалившаяся сквозь толстый, рыхлый лед лошадь не увлекается быстринною, но напротив, поддерживается обломанным льдом. Такая поздняя езда по Байкалу в последней половине апреля, конечно, для непривычного покажется опасною, но, кто несколько раз испытывал сии случаи и особенно окольные жители, не видят уже тут ни малейшей опасности»¹¹⁷.

Распространенной забавой купечества были конские бега и катание на лошадях. На масленицу катания приобретали массовый характер, и купцы имели возможность показать роскошь своих экипажей и резвость лошадей. В купеческих конюшнях были и ездовые лошади, способные покрывать за сутки 50–70 верст, и беговые, для праздничных гуляний и развлечений. Большие расстояния и необходимость ездить не только днем, но и ночью привели к появлению особых экипажей, приспособленных к местным условиям. Зимняя повозка в Сибири была более длинной, с косым изгибом бортов, для защиты седока от холода она была снабжена особым фартуком и козырьком, а внутри обшивалась киргизской кошмой¹¹⁸.

Таким образом, на традиции в организации езды в Сибири влияли природные условия, протяженность дорог, приспособляемость трактового населения к внешним природным факторам, различные возможности передвижения по тракту: почтовая гоньба, пассажирская официальная и езда на вольных, а также качество притрактовых лошадей, удаль и привычка к опасностям сибирских ямщиков, их расторопность,

услужливость и дружелюбность, особенно в Западной Сибири, там, где была сильная конкуренция с контрактной почтовой гоньбой.

Примечания

¹ *Емельянов Н.Ф.* Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. Томск, 1980. С. 207 – 208.

² ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 1. 2709. Л. 6 – 7.

³ *Емельянов Н.Ф.* Указ. соч. С. 208 – 210.

⁴ Там же. С. 221 – 224.

⁵ *Кожухов Ю.В.* Указ. соч. С. 342.

⁶ Там же.

⁷ *Емельянов Н.Ф.* Указ. соч. С. 214; *Кожухов Ю.В.* Указ. соч. С. 343.

⁸ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 494. Л. 2.

⁹ ПСЗРИ. Т. XIV. № 10302. С. 232.

¹⁰ Там же. С. 232 – 233.

¹¹ РГИА. Ф. 1264. Д. 714. Л. 39 об. – 40.

¹² КККМ. Ф. 7886. Д. 100. Л. 20 об. – 21.

¹³ РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 11.

¹⁴ *Спутник по Сибири.* Иркутск, 1887. С. 8 – 29.

¹⁵ *Гагемейстер Ю.А.* Указ. соч. Т. 2. С. 660 – 664.

¹⁶ *Тобольские губернские ведомости.* 1886. № 20. С. 6.

¹⁷ Там же. № 11, 20.

¹⁸ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 67 – 69.

¹⁹ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 16.

²⁰ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 234.

²¹ Там же. Д. 913. Л. 80 – 107, 189 – 190, 279 – 283.

²² ТФ ГАТюмО. Ф. 479. Оп. 2. Д. 5. Л. 29 – 30.

²³ Там же. Л. 6.

²⁴ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 3352. Л. 185 – 195 об.

²⁵ ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 35. Л. 50 об. – 51.

²⁶ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 197. Л. 339, 264 – 264 об., 286 об. – 287.

²⁷ Там же. Л. 264 – 264 об.

²⁸ *Гагемейстер Ю.А.* Указ. соч. Т. 2. С. 664.

²⁹ РГИА. Ф. 1265. Оп. 10. Д. 142. Л. 4.

³⁰ Там же. Л. 6 – 6 об., 70 об.

³¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Лл. 1, 19, 64, 70, 93, 111, 101, 123, 155, 168, 186, 198.

³² *Материалы для изучения...* СПб., 1891. Вып. 2. С. 45.

³³ ГАИО. Ф. 25. Оп. 7. Д. 74. Л. 5 об. – 19.

³⁴ *Материалы для изучения...* Вып. 2. С. 450.

³⁵ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2731. Л. 6 – 7.

³⁶ Там же. Д. 2777 а. Л. 1.

³⁷ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 361. Л. 19 – 21 об.

³⁸ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 1834. Л. 19 об. – 22 об.

- ³⁹ *Материалы для изучения...* Вып. 18. Т. 2. С. 182; ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 35. Л. 46.
- ⁴⁰ *Восточное обозрение*. 1885. № 38. С. 2.
- ⁴¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 1834. Л. 18 – 18 об.
- ⁴² Там же.
- ⁴³ Там же. Д. 2630. Л. 17.
- ⁴⁴ ГАНУ. Ф. 101. Оп. 1. Д. 101. Л. 122, 123.
- ⁴⁵ *Ларионов Д.Д.* Указ. соч. С. 363.
- ⁴⁶ ГАКК. Ф. 595. Оп. 1. Д. 159. Л. 73.
- ⁴⁷ Там же. Д. 107. Л. 3.
- ⁴⁸ РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 11.
- ⁴⁹ Там же. Л. 12 – 14 об.
- ⁵⁰ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 159. Л. 1.
- ⁵¹ РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 13 – 21 об.
- ⁵² Там же. Л. 25
- ⁵³ РО РГБ. Ф. 20. К. 1. Д. 10. Л. 1.
- ⁵⁴ *Варшавский дневник*. СПб., 1876. № 149. С. 2.
- ⁵⁵ *Неисповедимые пути сообщения* // Русское богатство. СПб., 1880. Декабрь. С. 85.
- ⁵⁶ *Кеннан Дж.* Сибирь и ссылка: Путевые заметки (1885 – 1886 гг.). СПб., 1999. Т. I. С. 108.
- ⁵⁷ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 12 об.
- ⁵⁸ *Оммулевский*. Барабинская степь // Восточное обозрение. 1883. 19 февр. С. 13.
- ⁵⁹ *Сибирь*. 1881. № 19. С. 5.
- ⁶⁰ *Головачев П.М.* Кеннан в Иртышских степях // Восточное обозрение. 1888. 4 окт. С. 9.
- ⁶¹ *Максимов С.В.* На Востоке. СПб., 1864. С. 119.
- ⁶² Там же. С. 118.
- ⁶³ *Неисповедимые пути сообщения* // Русское богатство. СПб., 1880. Декабрь. С. 86.
- ⁶⁴ *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. Л., 1924. С. 153.
- ⁶⁵ *Крестьянское землевладение и хозяйство в Тобольской и Томской губернии*. СПб., 1894. С. 350.
- ⁶⁶ Цит. по: *Костров Н.* Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. Томск, 1876. С. 58.
- ⁶⁷ *Материалы для изучения...* Вып. 3. Ч.1. С. 471 – 472.
- ⁶⁸ *От Минусинска до Тюмени* // Сибирский вестник. 1886. 16 марта. С. 4.
- ⁶⁹ *Незнаемый А.* Сколько лошадей необходимо держать на почтовых станциях от Ачинска до Иркутска? // Сибирь. 1881. 5 июля. С. 4.
- ⁷⁰ *Статистика Российской империи*. СПб., 1884. Т. 32, вып. 12. С. 228.
- ⁷¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 9 об.
- ⁷² *Бродель Ф.* Указ. соч. Т. 2. С. 350 – 351.
- ⁷³ Там же. С. 348.
- ⁷⁴ *Турбин С.* От Омска до Томска // Санктпетербургские ведомости. 1864. № 21. С. 2.
- ⁷⁵ *Кущевский И.А.* Дорога и сибирский мужик // Русские очерки. М., 1956. Т. 2. С. 591.
- ⁷⁶ *Кеннан Дж.* Сибирь и ссылка. М., 1908. С. 41 – 42.

⁷⁷ *Мевес И.* Три года в Сибири и Амурской стране // Отечественные записки. 1863. Май. С. 250 – 251.

⁷⁸ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 91. Л. 1.

⁷⁹ *Максимов С.* На Востоке. СПб., 1864. С. 118.

⁸⁰ Там же. С. 120 – 121.

⁸¹ *Тюменев.* Записки // Вагин В. Указ. соч. С. 591.

⁸² *Шмаков А.* Сибирский тракт // Северная пчела. СПб., 1845. № 258. С. 1032.

⁸³ *Степанов А.* Енисейская губерния. СПб., 1835. Ч. 1. С. 140.

⁸⁴ *Скорость* сибирской езды // Санктпетербургские ведомости. 1850. № 17. С. 67.

⁸⁵ Там же.

⁸⁶ *Ушаков Н.* На Байкале // Морской сборник. 1856. № 6. С. 252.

⁸⁷ *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. С. 162.

⁸⁸ *Небольсин П.И.* Путевые рассказы о Сибири // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. СПб., 1848. Т. 71. С. 113.

⁸⁹ *Щукин С.* Сибирские разъезды // Журнал для чтения... 1848. Т. 47. С. 420.

⁹⁰ *Шепетковский А.О.* О состоянии дорог, почтовой гоньбы и станционных домов по Сибирскому почтовому тракту от Красноярска до Нижнего Новгорода и средствах к их улучшению // Енисейские губернские ведомости. 1863. Прил. к № 10. С. 39.

⁹¹ *Попов И.И.* Указ. соч. С. 165.

⁹² *Санктпетербургские* ведомости. 1850. № 7. С. 67.

⁹³ *Кропоткин П.А.* Дневник. М.; Пг., 1923. С. 34.

⁹⁴ *Санктпетербургские* ведомости. 1850. № 7. С. 67.

⁹⁵ *Венюков М.И.* Мои воспоминания: 1857 – 1858 годы // Граф Н.Н. Муравьев-Амурский в воспоминаниях современников / Авт.-сост. Н.П. Матханова. Новосибирск, 1998. С. 204.

⁹⁶ *Накамура С.* Японцы и русские: Из истории контактов. М., 1983. С. 93.

⁹⁷ Там же. С. 99.

⁹⁸ *Вигель Ф.Ф.* Воспоминания. М., 1864. Ч. 2. С. 195.

⁹⁹ *Н.П.* Ямщики // Сибирский вестник. 1893. Прибавление к № 66. С. 1.

¹⁰⁰ *Н.З.* От Варшавы до Николаевска-на-Амуре // Варшавский дневник. 1876. № 149. С. 2.

¹⁰¹ *Н.П.* Указ. соч. С. 1.

¹⁰² РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 494. Л. 9.об.

¹⁰³ *Н.П.* Указ. соч. С. 1.

¹⁰⁴ *Небольсин П.* Заметки на пути из Санкт-Петербурга в Барнаул. СПб., 1850. С. 248.

¹⁰⁵ *Чехов А.П.* По Сибири // Полн. собр. соч. М., 1987. Т. 14 – 15. С. 34.

¹⁰⁶ *Кропоткин П.А.* Указ. соч. С. 30 – 32.

¹⁰⁷ *Кропоткин П.А.* Записки революционера. М., 1966. С. 194.

¹⁰⁸ *Пантелеев Л.Ф.* Воспоминания. М., 1958. С. 615 – 618.

¹⁰⁹ *Н.З.* От Варшавы до Николаевска-на-Амуре. С. 2.

¹¹⁰ *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 108.

¹¹¹ Там же. С. 124.

¹¹² *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. С. 152-153, 155, 162, 165.

¹¹³ *Н.З.* От Варшавы до Николаевска-на-Амуре. С. 2.

¹¹⁴ *Андреева Е.А.* Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Труды ТОКМ: Сб. статей. Томск, 2002. Т. XII. С. 22.

¹¹⁵ Там же. С. 23.

¹¹⁶ *Безотосный В.М.* Наградное дело сотника Пешкова // Российский архив. М., 1995. Т. 6. С. 366 – 368.

¹¹⁷ *Геденитром М.* Отрывки из Сибири. СПб., 1830. С. 37 – 38.

¹¹⁸ *Скубневский В.А., Старцев А.В., Гончаров Ю.М.* Купечество Алтая второй половины XIX-начала XX вв. Барнаул, 2001. С. 226.

Глава 6. ЭТАПНЫЙ ТРАКТ

§ 1. Ссылка как мера наказания

Правительство Руси начало отправлять ссыльных в Сибирь вскоре после ее открытия. Первое упоминание о ссылке в русском законодательстве содержалось в Уложении царя Алексея Михайловича. По мнению Е.С. Анучина, ссылка в определенные правительством места, фигурирующая в Уложении 1649 г., сменила собой более раннюю форму изгнания – «выбытия вон из земли», которое существовало в русском праве XVI в. (первый законодательный акт о ней – дополнительный указ 1582 г. ко Второму Судебнику), и теряла свое практическое значение по мере объединения Руси. В XVII ст. ссылка начинает достаточно широко применяться не как наказание, а как средство удаления преступников, уже понесших кару. Соборное уложение 1649 г. определяло основные места ссылки – прибрежную зону Лены и Якутск. В Уложении Алексея Михайловича за самые тяжкие преступления назначали смертную казнь, за менее значительные мало-важные – членовредительные казни (кнут, батоги, цепи), а также тюремное заключение и ссылку. Но последняя была в употреблении только как дополнительное наказание. Местом ссылки служили обыкновенно «украинные» города, т.е. расположенные по границам (юго-западной и западной), и, отчасти, понизовые (по Волге). Ссылка в Сибирь упоминается в Уложении 1649 г. только однажды как мера наказания для тяглых московских и городских посадских людей за самовольную приписку себя к разным лицам и учреждениям¹.

Однако документы свидетельствуют о том, что ссылка в Сибирь до 1649 г. была явлением достаточно обыденным. Так, согласно «Книге тюменскому ямскому отпуску» за 1633 – 1634 гг. 7 сентября 1633 г. по «государевой московской подорожной проследовали из Москвы в Тобольск «тюменского города служивые люди конные... да пешие казаки... да Туринского острога стрелец...» (всего 10 человек), «...а с ними колодники Путивльского уезда крестьянин Федька Наумов, да литовский переходной мужик Ивашка Стасев, да выходец Новгородского уезда села Погарищ пашенный мужик Матюшка Яковлев с женами и с детьми, всего 15 человек...»². Подорожная была выписана

в Москве 24 мая 1632 г. Таким образом, колодники оказались в Тюмени спустя год и два с половиной месяца³.

В царствование Федора Алексеевича ссылка в «украинные» города «воров и разбойников» окончательно заменяется ссылкой их в Сибирь, причем последняя рассматривается уже как самостоятельное наказание. «Бить кнутом, и отрезать левое ухо, да отсечь у левой руки два пальца меньшие, и сослать в Сибирь на вечное житье с женами и с детьми» и т.д.⁴

Из именного указа, объявленного Стрелецкому приказу боярином Троекуровым от 15 октября 1692 г. «О порядке препровождения колодников в ссылку...», узнаем систему доставки ссыльных, в том числе и в Сибирь: «... из Стрелецкого приказу колодников, которые за воровство свое куда довелось посылать с нарочными посыльщики, заковав в кандалы и ручные железа, а буде кандалов не достанет, и тех ковать и в ножные железа, залив, и велеть колодников вести с великим бережением, что б их до тех городов, куда они с ними посланы, довели в целости...»⁵. Этот указ определял наказание и для посыльщиков, сопровождавших ссыльных. За небрежение, взятку и отпуск колодников им грозило битье кнутом и ссылка в те места, куда направлялись ссыльные, а жены их и дети должны были следовать с ними же⁶. Видимо, стрельцы к колодникам из их же среды относились с сочувствием и давали им возможность бежать с дороги. Чуть раньше, 22 января 1692 г., вышел указ о наказании бежавших из ссылки преступников, где, в частности, говорилось: «А которые воры за воровства свои сосланы были в ссылки в Сибирь и в иные городы, не за смертные вины, и из тех городов бежат и будут пойманы на Москве, кроме воровства: и тем чинить жестокое наказание, бить кнутом и сослать в дальние городы»⁷. Запрещалось возвращать из ссылки без именного указа⁸.

В петровское царствование ссылка в Сибирь принимает организованный характер. В указе от 21 января «О препровождении колодников в Сибирь, о даче им проводников и кормовых денег и о постройке для их жительства на Верхотурье острога» говорилось, что «ссыльных людей, которые ныне сидят на Вологде, принять сибирцом служилым людям и кормовые и прогонные деньги послать против прежнего, а впредь которых доведется из разных приказов в ссылку сослать: и тех ссыльных людей с Москвы посылать из тех же приказов,

из которых им ссылка будет, а провожать и прогонные и кормовые деньги тем ссыльным людям до Верхотурья давать из тех же приказов, из коих они посланы будут, потому что... денежных доходов в Сибирском приказе, оприч соболей и мягкой рухляди... не бывает и о том во все приказы послать памяти, а на Верхотурье к воеводе великих г-рей грамоту, велеть для тех ссыльных людей, где их до указа держать, построить двор со стоячим тыном и поставить в нем сколько изб пристойно»⁹. 1 сентября 1697 г. в наказе верхотурским воеводам повторялось требование о строении пересыльной тюрьмы. «А для присланных вновь в сибирские города всяких ссыльных людей на Верхотурье в пристойном месте сделать тюрьму крепкую и держать новоприсланных ссыльных людей, до отпусков в низовые сибирские города, в той тюрьме с великим береженьем, за сторожью верхотурских служилых людей, а как приспеет время отпуску их в низовые сибирские города, и их отпускать в те города по московским росписям, кого куда сослать будет указано без мотчания по тому же за караулом. А на Верхотурье и в слободах новоприсланных ссыльных людей, без указа великого государя и грамот из Сибирского приказа, не оставливать и на всякие чины и пашню не верстать»¹⁰. То же указание было отдано ближнему боярину кн. Черкасскому, назначенному в Тобольск воеводой¹¹. Таким образом, Петр I положил начало систематической ссылке в Сибирь, организовав первую пересыльную тюрьму в Верхотурье. Мы встречаем в указах сибирским воеводам 90-х гг. XVII в. задание на перепись тамошних тюремных сидельцев, о составлении статейных списков и присылке их в Москву, но об употреблении их в работы еще нет ни слова¹². Вскоре, однако, труд тюремных сидельцев начинает активно применяться в казенном хозяйстве и городском строении. В наказных статьях 16 янв. 1699 г. в Сибирь тюменскому воеводе, стольнику Тухачевскому говорилось: «... а которые сидят тати, мошенники и пропойцы или в долгах небольших, и таких долго в тюрьмах не держать, а сковав их по два человека ошейными добрыми или ножными железами, приставить к работе делать кирпич и известь, и кирпич жечь, камень ломать, и глину таскать и мять порознь и строить каменное строение»¹³. Ссылка же в Сибирь могла назначаться за все, что, с точки зрения власти, наносило ей ущерб. 6 ноября 1699 г. последовал указ о возможной ссылке в

сибирские города и на Терек солдат Преображенского, Семеновского, Выборного и Бутырского полков – «буде будут торговать вином и табаком и иным корчемным питьем...»¹⁴. После казни в 1707 – 1708 гг. 240 астраханских стрельцов из оставшихся по делу о мятеже 273 человека смогли оправдаться, остальные были сосланы в Сибирь¹⁵.

Вместе с тем расширилась и область наказания ссылкой в Сибирь, распространяемой постепенно и на такие преступления, которые подлежали прежде другим наказаниям. Так, введена ссылка в Сибирь за побеги солдат, за членовредительство, за нищенство и за бродяжество (если бродяга оказался негодным к военной службе и не был принимаем никаким помещиком и ни в чье общество), а с отменой смертной казни, в 1753 г., стали приговаривать в вечную каторгу в Сибирь всех тех, кто по прежним законам подлежал смертной казни¹⁶.

В последней четверти XVIII в. потребность в рабочих в Сибири еще более усилилась в связи с открытием горных заводов в Екатеринбурге и суконной фабрики в Иркутске¹⁷. Вместе с тем, наряду со смягчением наказаний за тяжкие преступления и заменой для них смертной казни каторжной работой, за некоторые маловажные преступления ссылка в Сибирь была вовсе отменена. Так, в 1767 г. было запрещено отправлять в Сибирь осужденных на отработку частных долгов и казенных недоимок, а в 1781 г., с определением большей постепенности в наказаниях по преступлениям против права собственности, значительно ограничена ссылка в Сибирь за простое воровство. До того времени не было строгого разграничения в наказаниях за воровство, и за различные по характеру и по степени случаи этого рода преступлений приговаривали часто к одному и тому же наказанию – кнуту и ссылке в Сибирь. В наказах Екатерины II принята была во внимание и стоимость краденого. С тех пор ссылка в Сибирь осталась только для тех случаев воровства, которые превышали 100 руб. ассигнациями и за повторные кражи от 20 до 100 руб. ассигнациями. Но в этих случаях ссылались в Сибирь только негодные к военной службе¹⁸.

В начале XIX ст. было издано еще несколько указов, вводивших в употребление ссылку в Сибирь для некоторых маловажных преступлений. Это высылка в Сибирь евреев, не платящих подати три года, и бродяг из иностранцев, нижних воинских чинов за неоднократные вре-

менные преступления, помещичьих крестьян за порубку лесов (в случае непригодности их к военной службе), а 31 июля 1812 г. издан указ о ссылке в Сибирь за дурное поведение мещан и государственных крестьян в случае негодности их к военной службе.

Таким образом, число преступлений, за которые полагалось наказание ссылкой в Сибирь, постоянно увеличивалось. В Сибирь ссылали за все тяжкие преступления и за менее значимые, если совершившие их лица не годились в военную службу и не могли быть помещены в крепостях¹⁹.

Е.С. Анучин приходит к выводу, что при Алексее Михайловиче и Федоре Алексеевиче ссылка в Сибирь была средством колонизации края. Доказывалось это тем, что почти во всех указах того времени о ссылке в Сибирь встречается выражение «на пашню», и еще тем, что с введением в употребление ссылки в Сибирь постепенно отменялись разные членовредительные казни, делавшие человека не способным к работе²⁰.

С Петра I взгляд правительства на преступников изменяется. Они начинают восприниматься не только как колонизирующая, но и дармовая рабочая сила. Поэтому введена была Петром I галерная или каторжная работа в крепостях, портах, на заводах и фабриках. Вследствие этого в течение всего XVIII и в начале XIX ст. ссылка в Сибирь ограничивалась и нередко совсем приостанавливалась и заменялась ссылкой на работы в другие места. Так, считая необходимым укрепить приобретенные от Турции Азов для утверждения русского владычества на юге, Петр I издал несколько указов, по которым преступники, прежде ссылаемые в Сибирь, должны были отправляться в Азов на производство там сооружений. Ссылка на работы в Азов продолжалась до возвращения его Турции в 1709 г. Несколько позже, после присоединения прибалтийских территорий, Петр I предпринял многие работы по устройству новой столицы, крепостей и гаваней для создаваемого им балтийского флота. Особое внимание уделялось сооружению Балтийского порта (бывший Рогервик). Ссылка в Рогервик вместо Сибири продолжалась до 1767 г. Позже преступников, осужденных на смертную казнь и вечную ссылку, отправляли вместо Рогервика в Нерчинск²¹. Суждение Е.С. Анучина о сокращении ссылки в Сибирь на период строительства Рогервика принял П.Л. Казарян.

Однако П.Л. Казарян отмечает, что, наряду со ссылкой до 1767 г. совершивших тяжкие преступления в Рогервик, с начала 60-х гг. XVIII в. наблюдалась тенденция расширения состава ссылаемых в Сибирь и увеличения их численности²². Но все-таки в течение всего XVIII в. ссылка в Сибирь была постоянной, только менялись категории ссылных. Ссылка в Оренбургский край началась еще в 1736 г. для заселения пограничных городов, для построения Орской крепости и для обработки Илецкой соли.

Наказание ссылкой использовалось и для заселения новых, осваиваемых территорий. Интересен в этом отношении Указ от 10 апреля 1722 г. «О ссылке преступников в Дауры на серебряные заводы; и о переводе 300 семейств туда же для поселения на удобных к хлебопашеству землях». В нем говорилось: «Которые ныне освобождены от каторжной работы и определены послать в Сибирь в дальние города, оных послать и впредь таковых посылать с женами и детьми в Дауры на серебряные заводы...». Этот указ содержал еще одно важное положение: «... А которые посланы по делам Тайной канцелярии и велено их разослать по разным местам, дабы в одних местах не были»²³.

В XVIII в. к ссылным относились следующие категории. В Сибирь, как и до указа 1760 г., шли ссылные «за вины», их в документах часто именовали колодниками. После 1760 г. к этой категории добавились ссылные в зачет рекрутов, а с 1764 г. – выведенные из Польши беглые русские (старообрядцы). Наиболее опасные с точки зрения законов преступники под строгой охраной препровождались в Восточную Сибирь и на крепостные работы. Остальные категории – «ссылаемые за невеликие вины», ссылные за счет рекрутов и выведенные из Польши – отправлялись на поселение. Они часто поступали в одних партиях и под названием посельщиков распределялись на водворение во вновь создаваемые селения, находившиеся в ведении «поселенческой экспедиции»²⁴. В XVIII в. в Сибирь ссылали и политических преступников. По Сибирскому тракту проезжал А.Н. Радищев.

В 1824 г. возраст ссылаемых крепостных крестьян по воле помещиков был предметом обсуждения в Сенате. Калужское и Вологодское губернские правления просили разъяснения, учитывать ли при представлении помещиками своих людей к отсылке в Сибирь на поселение их возраст. Сенат нашел: «1. Что хотя указом 13 дек. 1760 г. и

предписано: Помещикам людей своих и крестьян за разные их продрзосные поступки и непотребства отдавать к поселению таких только, которые годны к крестьянской и другой работе и не старше 45 лет. Но такое ограничение в летах и способностях постановлено было для того, что в то время отдаваемые помещиками люди и крестьяне к отсылке в Сибирь на поселение, засчитывались помещикам за рекрут. Напротив того, – 2-е. Указом 11 мая 1765 г. повелено: беглых помещичьих крестьян, кои ни к службе, ни на поселение за их увечьем, болезнями и совершенною старостью и дряхлостью быть не способны, или выше 50-ти лет, а помещики пожелают их отдать без зачета, то и таковых принимать и в Сибирь отправлять, только не одних, а с женами и детьми их. 3-е. Самых тех преступников, кои имея от роду более 70-ти лет, приговорены к телесному наказанию с поставлением знаков и к отсылке в работу, указом 19 ноября 1798 г. повелено ссылать в назначенные места, но без всякого телесного наказания, да и по высочайше утвержденному 22 июля 1822 г. Уставу о ссыльных, осужденные в Сибирь на поселение, разделены на шесть разрядов, в числе которых к последнему, т.е. шестому разряду, причислены самые слабые, старые и увечные, которые и названы ссыльными дряхлыми. А так как в указах 10 февраля 1763 г. и 30 сент. 1812 г., на которых основано высочайше утвержденное 3 марта 1822 г. мнение Государственного совета, чтобы людей, удаляемых помещиками, посылать в Сибирь на поселение без зачета за рекрут, нет ограничения о том, каких лет принимать людей к отсылке в Сибирь, а напротив того в первом из упомянутых указов сказано: в Сибирь на житье ссылать таких, коих никто на поруки не возьмет. А последним разрешено: посылать на поселение не способных к воинской службе, то, следуя всем вышеприведенным законоположениям, правительствующий Сенат полагал: всем губернским правлениям и правительствам предписать, дабы представляемых помещиками на основании высочайше подтвержденного 3 марта 1822 г. мнения Государственного совета крепостных их людей к отсылке в Сибирь на поселение принимали без всякого о летах их ограничения». Указ сената состоялся 29 февраля 1824 г.²⁵

В XIX в. согласно царскому законодательству ссылка делилась на судебную и административную. В свою очередь, судебная распада-

лась на каторгу, поселение, водворение и на житье. Административная ссылка осуществлялась по приговорам сельских или мещанских обществ и по распоряжению государственной администрации. Наблюдалась тенденция к росту внесудебной ссылки. По данным Н.М. Ядринцева, высланные в административном порядке в 1879 г. составляли более половины всех ссыльных. Причем уголовная ссылка абсолютно преобладала – на долю политических приходилось лишь 1,5-2 % всех ссыльных²⁶.

Во второй половине XIX в. Дж. Кеннан делил сибирских ссыльных в зависимости от того, какой приговор им вынесен, на четыре большие группы: каторжники, поселенцы, ссыльные, добровольцы, т.е. женщины и дети, которые добровольно отправились за сосланными мужьями или родителями.

Лица, относящиеся к первым двум категориям, которые, как считалось, всегда являлись преступниками, лишались всех гражданских прав и должны были оставаться в Сибири пожизненно. Лица третьей категории (не обязательно только преступники) сохраняли некоторые гражданские права и могли возвратиться в Европейскую Россию по истечении срока ссылки. В эту категорию входили: бродяги (лица без паспортов, отказывавшиеся назвать себя); сосланные по приговору суда; сосланные сельским обществом, к которому они принадлежали, и лица, сосланные по распоряжению министра внутренних дел, и те, кто был сослан административным порядком²⁷.

Данные Приказа о ссыльных за четыре года, с 1882 по 1885, свидетельствовали, что доля женщин и детей, добровольно сопровождавших своих мужей и отцов в Сибирь, составляла 28 – 34 %²⁸.

Таким образом, в партиях ссыльных, двигавшихся по ссыльному тракту, треть составляли добровольные ссыльные.

В России каждая сельская община имела право высылать тех своих членов, которые вследствие дурного поведения или неспособности к какому-либо труду сделались невыносимыми для окружающих и обременительными для общества. У общины было также право отказывать тем, кто, отбыв срок наказания за преступление, возвращался и просил снова принять их в мир. Выпущенные на свободу арестанты, которых мир не принимал, снова высылались в Сибирь административным порядком. Как отмечал Ф. Кон, были среди высылае-

мых административно, по приговорам своих волостных сходов, «хитрые мошенники, которых никогда невозможно было поймать с поличным, но были и совершенно честные люди, высылаемые по проискам кулаков, как пауки, оплетающих своими сетями бедноту»²⁹.

Высылка в Сибирь по более суровым приговорам и за уголовные преступления влекла за собой, во-первых, лишение всех гражданских прав; во-вторых, конфискацию всего имущества, которое после осуждения преступника переходило к его наследникам, как если бы он умер; и, в-третьих, разрыв всех семейных уз, если только семья преступника не сопровождала его добровольно к месту ссылки.

С конца XVIII в. относительно ссылки в Сибирь на каторгу существовал закон, подтверждавшийся многими указами. Между тем за маловажные преступления ссылали без определенных правил. По большей части подобных преступников отдавали в военную службу или отправляли их в крепости; в Сибирь ссылали только некоторых. Таков был порядок до 1821 г. Наконец, все крепости до такой степени были переполнены арестантами, что уже не представлялось никакой возможности размещать их там. Однако обычаем, введенный еще Петром I, пополнять армию ворами и бродягами так вредил нравственности военного сословия и до такой степени развил между солдатами побег, что главнокомандующие 1 и 2-й армий вынуждены были принять меры против такого зла. Вследствие этого, по представлению Министра внутренних дел, указом от 11 июля 1821 г. повелено всех маловажных преступников и бродяг, размещаемых прежде на работы по крепостям, обращать впредь в Сибирь. На следующий год после этого указа цифра ссыльных с 3 тыс. поднялась до 6 тыс. Затем указом от 23 февраля 1823 г. определено было прекратить обращение в военную службу маловажных преступников, а отправлять их в Сибирь. Вследствие этого в 1824 г. через Тобольск прошло до 12 тыс. В соответствии с этим указом стало возникать много недоразумений, потому что с понятием «бродяга» не было все ясно. Как видно из донесения калужского губернатора, считали за бродяг и ссылали в Сибирь без дальнейших справок приходивших из соседних губерний по своим делам или для испрашивания милостыни, так как указом 1823 г. повелено было всех беспаспортных, не наводя о них никаких справок, отсылать прямо в Сибирь. На этом

основании ссылали всех странствующих нищих – по большей части инвалидов. Все это привело к тому, что признано было необходимым точнее определить слово «бродяга». Отменена была ссылка в Сибирь увечных и разрешалось помещикам возвращать своих крепостных из бродяг по пути следования в Сибирь. При этом было уточнено ограничение относительно приема на военную службу бродяг и маловажных преступников – разрешено забирать в солдаты тех из них, кто не был наказан рукой палача. Всеми этими поправками в указах 1821 и 1823 гг. ссылка в Сибирь опять была несколько ограничена, вследствие чего после 1828 г. замечается уже значительное уменьшение в приливе ссыльных сравнительно с предыдущими годами³⁰.

§ 2. Динамика численности ссыльных

Согласно первой переписи населения в Сибири (1662 г.) ссыльные составляли примерно 8 из 70 тыс. чел. всего населения края, т.е. около 11,43 %³¹.

Ссылка в XVIII ст. была одним из источников роста народонаселения в Сибири, однако решающего значения в формировании населения не играла.

Полных сведений о числе сосланных в Сибирь в XVIII в. не имеется. По данным А.Д. Колесникова, только с 1761 по 1781 гг. в Сибирь проследовало 60 тыс. чел. При этом А.Д. Колесников обратил внимание на неравномерность потоков ссыльных. И, действительно, в 1769 г. казанский губернатор сообщал, что через Казань отправлено «колодников в Нерчинск, в Сибирскую канцелярию от 700 до 1000 чел. в год, да взятых в зачетах рекрут по 500 чел. Ныне число оных в Казани против прежнего беспрепятственно увеличивается». В докладе казанского губернатора за 1771 г. уже не подразделяются ссыльные на колодников и «отправленных в зачет рекрут», но сообщается, что за год прошло на поселение в Сибирь более 6 тыс. чел.; среди отправляемых были партии в 500 чел. и более. В пути при этом, по данным сибирского губернатора Д.И. Чичерина, находилось 4 тыс. чел.³² Чуть ранее, за один год – с 1864 по 1865 г. – ссыльных староверов-«поляков» прошло в Сибирь более 4 тыс. чел. с конвоем более одной тыс. чел.³³.

Восстание Е. Пугачева вынудило правительство 30 ноября 1773 г. принять указ «О непосылке колодников впредь до указа в Оренбург и Сибирь и о непринимании в зачет рекруты в 1773 г.»³⁴. В 1774 г. приток ссыльных в Сибирь почти прекратился.

П.А. Словцов писал, что с 1763 по 1771 г. при губернаторе Чичерине в Сибири было поселено 1399 душ жен. пола, 2459 душ муж. пола из числа ссыльных в счет рекрутов, а также беглых из Польши. Сам Чичерин в докладе Екатерине II сообщал в 1767 г., что к этому времени в Западной Сибири водворено 4318 посельщиков, в том числе 2094 – в крепостях, 1106 – в Тарском уезде, 211 – в Томском и 867 – в Красноярском. В.И. Семевский со ссылкой на Георги писал: «До 1772 г. в Тобольскую губернию и отчасти в Енисейской провинции было поселено 10 799 взрослых мужчин и 9716 женщин и детей. Всего 20 515 душ обоего пола»³⁵.

Проанализировав материалы IV ревизии, А.Д. Колесников определил, что в Сибири было учтено к 1782 г. около 30 тыс. душ муж. пола посельщиков. С учетом ссыльных, размещенных в отдельных селениях в качестве крестьян и перечисления многих из них в рекруты, ямщики и другие категории податного населения Сибири, можно считать, что в 1761 – 1781 гг. в Сибирь прибыло не менее 35 тыс. душ муж. пола. Обычно женщины составляли 75 – 80 % от числа прибывающих мужчин. Всего, стало быть, 60 тыс. чел. Это значительно больше тех цифр, какими оперировало большинство историков до последнего времени³⁶, т.е. в среднем в Сибирь ссылалось около 3 тыс. чел. обоего пола ежегодно, что превышает данные по ссылке в начале 1800-х гг. По статистике, приводимой Колесниковым, в 1800 – 1812 гг. в Сибирь прибыло около 25 тыс. душ муж. пола посельщиков, т.е. около 2 тыс. ежегодно, не считая женщин. А если принять методику подсчета А.Д. Колесникова, относящуюся к 60 – 80-м гг. XVIII в., то душ обоего пола, ссылаемых в Сибирь, должно было быть около 4 тыс. ежегодно, хотя сведения о количестве женщин, определяемые А.Д. Колесниковым, как мы считаем, несколько завышены. Так, в 1803 г. в ссылку проследовало 2026 мужчин и 265 женщин³⁷, в 1813 г. – 1652 чел., в 1814 – 2149, в 1815 – 2262, в 1816 г. – 2852 «вступило в Сибирь преступников»³⁸. Из этих цифр видна тенденция постоянного увеличения числа ссылаемых в Сибирь через каждые четыре года на 1200 чел. Еще Е.С. Анучин

отмечал, что «годовая цифра ссыльных должна была подвергаться значительным колебаниям от частой замены наказания ссылкой в Сибирь другими наказаниями до тех пор, пока не установилось прочно законодательство относительно этого предмета»³⁹.

Дж. Кеннан считал, что со времени учреждения Приказа о ссыльных в 1823 г. велись тщательные и точные записи обо всех ссыльных, которые пересекали сибирскую границу, и из материалов этого большого центрального учреждения можно получить самые полные сведения о действии ссыльной системы и количестве ссылаемых в Сибирь. А.Д. Марголис подверг данное предположение сомнению, отмечая, что в Сибири не было учреждения, в котором накапливались бы все сведения о ссыльных. Как отмечал Н.М. Ядринцев, Тюменский приказ о ссыльных «имел дело с числом препровожденных ссыльных и их назначением; инспектора пересылки заботились о перевозке их; экспедиции распределяли ссыльных по губерниям, но не сносились с Приказом; казенные палаты заносили ссыльных в оклад и выключали без сношения с другими учреждениями; Главные управления Сибири при генерал-губернаторах ведали частные жалобы и просьбы ссыльных. Таким образом, ни одно учреждение не было заинтересовано в том, чтобы иметь все сведения о движении и использовании ссыльных»⁴⁰. Приходится лишь частично согласиться с точкой зрения Н.М. Ядринцева, потому что наше изучение материалов Тобольского (Тюменского) приказа о ссыльных позволяет прийти к выводу о том, что данные о всех вошедших в Сибирь по ссылке сохранились в виде статейных списков, которые накапливались в течение десятилетий в журналах в алфавитном порядке. Но итоговый учет ссыльных в этих журналах не подводился. Имеются только обобщенные сведения по числу ссыльных, вошедших в Сибирь в 1824 г.

В табели ссыльных, вступивших в Сибирь в 1824 г., составленной в Тобольском приказе о ссыльных, указаны названия губерний, откуда поступили ссыльные, виды преступлений, общее число поступивших по приговорам, пришедших по собственной воле и места их распределения. Всего прибыло 11085 душ м. п., 965 душ ж. п., по воле – 196 душ м. п. и 275 душ ж. п.⁴¹ Распределены они были в Тобольскую, Томскую, Енисейску, Иркутскую губернии и Омскую область.

В делах Тобольского приказа о ссыльных происходил отдельный учет ссыльных политических и уголовных, поэтому статейные списки, составленные в алфавитном порядке, разделены. Но в дальнейшем обобщенных данных о числе поступивших в ведение приказа не было, и поэтому можно вести подсчет только по журналам в алфавитном порядке по годам поступления, а это требует большой трудоемкости, так как алфавитные списки велись не по годам, а по несколько лет. Например, дела политических ссыльных с фамилиями на букву «А». Начато 13 июля 1829 г., окончено сентябрем 1889 г.⁴² И так далее: в какой губернии судился, приговор, распоряжение приказа о ссыльных. И на статейном списке осужденного могла быть приписка чиновника приказа о том, в какую губернию распределен. Например, дело Александровской Варвары. В нем – приговор: «На поселение в Сибирь в места не столь отдаленные» от 18 марта 1872 г. Кроме приговора имеется статейный список, составленный в Санктпетербургском губернском правлении 30 марта 1872 г. На первом листе статейного списка политссыльной написано: «Распределена в г. Тюмени 29 мая 1872 г. в Енисейскую губернию». На статейном списке политссыльного Агбакова написано: «Распределен Тюменским приказом о ссыльных 10 сент. 1890 г. в распоряжение Иркутской экспедиции о ссыльных». То же о лишенном юнкерского звания, осужденном за измену Кавказской армии Али Акбар Оглы в Сибирь на поселение, в распоряжение Иркутской экспедиции о ссыльных⁴³. В 1849 г. политссыльный крестьянин Василий Артемьев, 50 лет, следовал в Сибирь с женой своей Меланью, сужден был по распоряжению Тульского губернского правления и по воле помещицы за дурное поведение⁴⁴.

Уголовные ссыльные тоже распределялись в Тобольском приказе о ссыльных и также регистрировались по алфавиту в журналах по буквам и по губерниям. Например, дело ссыльных из Архангельской губернии с фамилиями на букву «А». Начато 1823 г., окончено в 1824 г. Из Астраханской губернии Иван Степанов, 45 лет, по воле помещика Хлопова без суда за пьянство, развратное поведение и другие поступки без наказания (телесного. – *О.К.*) следовал в Сибирь на поселение. Однако в делах не всегда были указаны места распределения ссыльных⁴⁵. Таким образом, в фонде Тобольского приказа о ссыльных хранятся дела:

1. Политических ссыльных с фамилиями на буквы от «А» до «Я».

2. Уголовных ссыльных, высланных из губерний. Идет перечисление губерний в алфавитном порядке с указанием дел ссыльных по губерниям на буквы от «А» до «Я».

Однако общую статистику вести довольно сложно. Может быть, во время исследования Е.С. Анучина дела Тобольского приказа о ссыльных находились в более систематизированном виде, поэтому ему удалось достаточно полно использовать материалы вышеназванного Приказа с 1827 по 1846 гг. У Е.С. Анучина имеются погодные сведения о количестве мужчин и женщин, прошедших через Приказ. Он представляет таблицы ссыльных по годам и по видам преступлений, отдельно – таблицы ссыльных из губерний, по вероисповеданиям и т.д. Обобщенные данные за 20 лет показывают, что в Сибирь через Тобольский приказ о ссыльных к 1847 г. прошло 159 775 чел., средним числом по 7987 чел. ежегодно. Из них сосланных по суду и административно почти поровну. Главную массу ссыльных составляли бродяги разного рода, беглые, военные дезертиры, бежавшие из Сибири каторжные и поселенцы. На одну эту группу приходилось 42,75 %. 30,76 % составляли сосланные за преступления против собственности, из которых обыкновенные воры и мошенники – 4/5, за грабежи и разбои – 1/10.

Цифры ссыльных менялись с изменениями законодательства. Так, за богохульство стали ссылать на Кавказ. Возрастание помещичьей власти видно по цифрам сосланных в Сибирь по воле помещиков: 1831 – 1836 гг. – 882 чел.; 1837 – 1841 гг. – 1980 чел.; 1842 – 1846 гг. – 2775 чел. За 20 лет было возвращено в Сибирь за побеги из Сибири 17 805 мужчин и 523 женщины. Крупные цифры сосланных за государственные преступления соответствовали годам, следующим за известными событиями в Петербурге и в Западном крае. Особенно большая цифра сосланных за преступления против порядка управления соответствует 1832 г., когда много было сосланных из Новгородской губернии после бунта военных поселян. Довольно значительны, сравнительно с прочими годами, цифры сосланных за возмущение 1837, 1845 и 1846 гг. В 1837 г. особенно много было выслано из Пермской и Оренбургской губерний вследствие волнений среди башкир, в 1845 и 1846 гг. – за выступления в двух приуральских губерниях⁴⁶.

Примерное количество сосланных в Сибирь в течение XIX в. подсчитано разными авторами, а сколько пришло на конечный пункт ссылки – на Нерчинскую каторгу, можно проследить по отчетам Управления Нерчинской каторги. Но эти сведения не систематизированы и нуждаются в тщательном подсчете. Всего по статейным спискам 1869 г. поступило в нерчинскую каторжную работу 474 чел.

Немногим изменилось положение в деле организации учета ссыльных в Сибири и после учреждения в 1879 г. Главного тюремного управления. А. Д. Марголис разделяет статистику ссыльных до 1881 г. и до 1898 г., когда было открыто сквозное передвижение пересылаемых по Сибирской железной дороге.

В 1882 г. Главное тюремное управление ввело подробную отчетность о числе арестантов по всем местам заключения. Поскольку все ссыльные, кроме осужденных в самой Сибири и Степном крае, проходили до 1898 г. через Тюменскую пересыльную тюрьму, в ее ведомостях указаны ссыльные по отдельным категориям и следовавшие за ними семьи.

Еще более точные сведения о размерах и характере движения ссыльных в Сибирь имеются, начиная с 1887 г., когда Тюменский приказ начал представлять в ГТУ свои ежегодные ведомости. По «Уставу о ссыльных» Приказу сообщались данные и об осужденных к ссылке в самой Сибири, которые распределялись непосредственно сибирскими губернскими учреждениями. Правда, Приказ не получал материалы о тех ссыльнопоселенцах, которые выбывали с каторги на поселение. А. Д. Марголис, ссылаясь на данные ГТУ, приводит динамику поступления ссыльных в Сибирь в 1807 – 1898 гг.⁴⁷ :

Годы	Число сосланных	Годы	Число сосланных
1807–1811	10 175	1842–1851	62 495
1812–1821	39 761	1852–1861	70 570
1822–1831	91 709	1862–1871	123 543
1832–1841	78 823	1872–1881	173 039
		1882–1898	148 032

Всего, по подсчетам А. Д. Марголиса, за период с 1807 по 1898 г. в Сибирь было сослано 783 351 чел. Эти данные не совпадают со сведениями, приводимыми Дж. Кеннаном, который посчитал число ссыльных за более короткий промежуток времени – с 1823 по 1887 г., т.е.

разница составляет 26 лет в сравнении с цифрами А.Д. Марголиса. По его сведениям, в период между 1823 и 1887 гг. в Сибирь было сослано 772 979 чел., а именно⁴⁸ :

Годы	Число сосланных	Годы	Число сосланных
1823 – 1832	98 725	1823 – 1877	593 914
1833 – 1842	86 550	1878	17 790
1843 – 1852	69 764	1879	18 255
1853 – 1862	101 238	1880	17 660
1863 – 1872	146 380	1881	17 183
1873 – 1877	91 257	1882	16 945
Итого:	593 914	1883	19 314
		1884	17 824
		1885	18 843
		1886	17 477
		1887	17 774
		Всего:	772 979

Таким образом, расхождение у этих двух авторов, использовавших примерно одни и те же источники, составило огромную цифру. Если взять число сосланных в первой четверти XIX в. в 25 тыс. чел. и сложить с числом сосланных в среднем с 1888 г. по 1898 г. примерно в 15 тыс. ежегодно, то получим цифру погрешности в подсчетах в 175 тыс. в пользу Дж. Кеннана. Тогда получается приблизительная общая цифра прошедших в XIX в. через Тюменский приказ о ссыльных в 947 тыс. чел. Эта цифра приближается к приводимой Л.М. Горюшкиным около 900 тыс. за период с 1807 – по 1898 гг. Учтем 60 тыс. ссыльных 60–70-х гг. XVIII в. и 40 тыс. последнего двадцатилетия того же столетия (статистики ссылки в 80 – 90-е гг. XVIII в. мы пока не имеем, поэтому приводим меньшее число ссыльных по сравнению с 60–70-ми гг.) и получим примерную цифру в 1 млн 47 тыс. чел. ссыльных, прошедших ссыльным трактом с 60-х гг. XVIII в. до замены пешеэтапного передвижения ссыльных на отдельных участках тракта сквозным движением по Сибирской железной дороге.

§ 3. Пути следования. Организация передвижения. Этапы

Ссыльными маршрутами в Сибирь в период переворотов середины XVIII в. направлялись участники заговоров и придворных интриг.

В 60 – 80-е гг. сосланными в Сибирь и размещенными вдоль создаваемого Сибирского тракта являлись бывшие помещичьи крестьяне в зачет рекрутов. Местами основного сосредоточения ссыльных на рубеже XVIII – XIX вв. становятся Нерчинские рудники, железоделательные, винокуренные и другие заводы преимущественно в Восточной Сибири.

А.Д. Колесников определял места ссылки и маршрут движения ссыльных в 50-е гг. XVIII в. После выхода Указа 1753 г., заменившего смертную казнь ссылкой в Сибирь, сборным пунктом назначалась Калуга, откуда партии в 150 – 200 чел. отправлялись по Оке и Волге до Казани, от Казани по Каме до Нового Усоля, далее 310 верст по суше до Верхотурья; от Верхотурья по сибирским рекам до Тобольска и через Томск до Иркутска и Нерчинска.

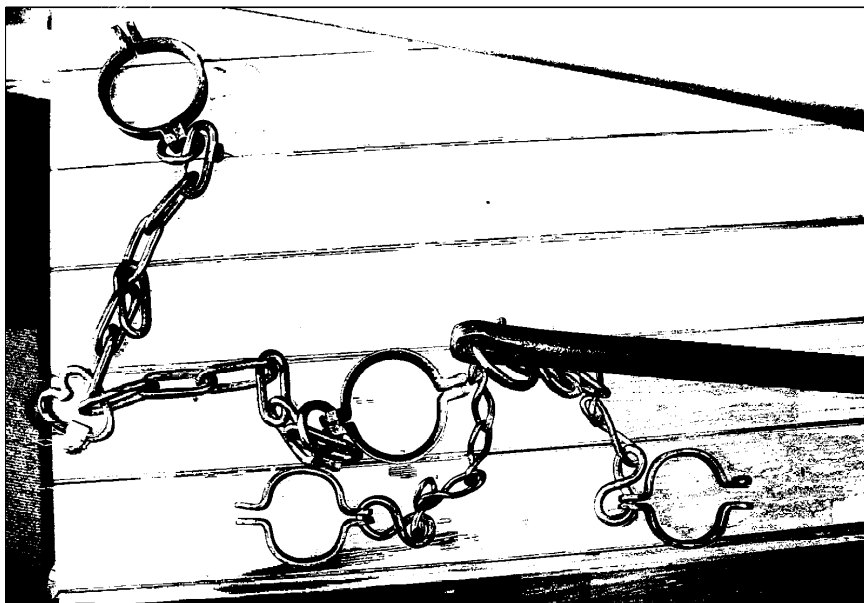
Описывая трудности первого года по отправлению ссыльных, их наплыв, отсутствие в перевалочных пунктах помещений для содержания арестантов, продовольствия и воинских команд, А.Д. Колесников отмечает, что в последующие годы порядок следования партий и размещение ссыльных изменился благодаря заслугам сибирского губернатора Ф.И. Соймонова.

Ф.И. Соймонов хорошо знал трудности сибирского пути. Он сам, будучи ссыльным, прошел всю Сибирь до Охотска. После помилования возглавил Нерчинскую экспедицию, а вступив в должность сибирского губернатора, обратил особое внимание на этапный участок от Томска до Енисейска. В конце 1760 г. он писал правительству, что при переводе в 1759 г. из Соликамских соляных варниц в Нерчинск 2151 чел. (по другим данным – 2379) в пустых болотистых местах по р. Кети за семь недель умерло от голода и болезней 517 чел. Ф.И. Соймонов предлагал колодников селить не в Нерчинске, где не было продовольствия, а по Иртышской линии. 22 января 1762 г. Сенат решил «присылаемых в рекрутский зачет помещичьих людей... селить по дороге от Тобольска к Иркутску и до Нерчинска и около него»⁴⁹. По предложению Ф.И. Соймонова было решено изменить маршрут следования партий ссыльных. Кроме дороги через Верхотурье, где не хватало продовольствия, ссыльных решено было вести через Самару и по Оренбургской и Сибирской линиям, сопровождая воинскими командами от крепости до крепости⁵⁰.

Ссылных в Сибирь до 1763 г. доставляли через Казань до Соликамска водой, а от Соликамска до Тобольска сухим путем. А там уже губернатор, если не было указаний из столиц, распределял их по своему усмотрению. В частности, об этом свидетельствуют документы о ссылке А. Меншикова с семьей в Березов, опубликованные И. Завалишиным. Специальных военных команд по этапированию не было. Лейтенант Преображенского полка Степан Крюковский, выполнявший это поручение, должен был для провоза до Тобольска взять с собой 20 солдат из отставных того же полка. «Будучи дорогою где случится ехать сухим путем, то брать подводы ямские сколько будет потребно; а где ямских нет – уездные, за которые ямщикам прогонные, а уездным поверстные деньги платить по указу, а когда понадобятся водою суды, то брать в городах у воевод или у магистратов за настоящую цену и платить деньги, також брать на те суды работников, которым платить заработные деньги по указу»⁵¹. Все расходы: суточные по 6 руб. на день, прогонные и на наем судов и на прочие дорожные расходы (1000 руб.) – были взяты из «отписных от Меншикова денег»⁵². Степан Крюковский, приняв Меншикова с женой и детьми 16 апреля 1728 г. в г. Раненбурге Рязанской губернии от лейб-гвардии капитана Петра Мельгунова, прибыл с ними в Тобольск 15 июля, пробыв в пути три месяца⁵³.

В XVIII в. при сибирском губернаторе была учреждена «секретная и о заграничных сообщениях комиссия», а при командующем сибирским корпусом в Омской крепости создана «поселенческая комиссия» со штатом офицеров и солдат, ведавшая водворением ссылных, выдачей им кормовых денег и пособий и контролировавшая хозяйственное обзаведение посельщиков⁵⁴.

До конца XVIII в. весьма мало внимания уделялось обращению со ссылными в пути, но еще меньше – должной организации ссыльной системы и контролю за ней. Хотя наработки опыта уже были, особенно при организации пересылки в Сибирь беглецов из Польши. Так, Ф.Ф. Болонев отмечает, что ответственный за доставку в Сибирь партий староверов ланд-милиции полков секунд-майор Лаврентий Фабрициус в отчете докладывал, что по представленным документам от казанского обер-коменданта Ивлева на Верхотурье было отправлено 22 партии численностью от менее 200 и до 250 чел. в каж-



Кандалы ручные и ножные. Фотография из коллекции НГКМ

дой и конвоем по 50 чел. На такое количество требовалось закупить провиант в очень короткое время, так как партии следовали одна за другой с перерывом в две недели. Фабрициусу для довольствия ссыльных и конвоя было выделено 10 тыс. руб. Всем беглым выделялся от казны серый кафтан или шуба, обувь, хлеб и продовольствие, мужчинам – по 1 руб. 70 коп., женщинам – по 1 руб. 28 коп., детям – по 1 руб. 20 коп. в месяц. На детей полагалось, кроме того, полпайка провианта. Для переезда на 20 чел. выделяли одну подводку. Для оказания помощи в доставке ссыльных 9 июля 1764 г. указами велено было командировать «отписных» крестьян и разночинцев и казаков с препровождением из Верхотурья до Тюмени и Туринска и к расположению каждого места по 50 чел. Жители по очереди должны были выставлять людей для перевоза отправленных в ссылку. Обещали платить мужику с лошадыю в летнее время по 10 коп., а без лошади – по 5 коп.; и зимою с лошадыю – по 5 коп., а без лошади – по 4 коп. в день. Во главе конвойных партий стояли офицеры в чине от прапорщика до майора. Однако упорядоченной доставки ссыльных организовать не

удалось. В Верхотурье скопилось в 1765 г. более тысячи чел. Пришлось в городе и ямской слободе устанавливать пикеты, чтобы шуму, драк и воровства не происходило. Ф.Ф. Болонев считает, что для конвоирования не всегда хватало военных и партии отправляли под конвоем местного населения. Так, видимо, 25 верхотурских разночинцев с оружием сопровождали до Туринска пятую партию ссыльных староверов⁵⁵. Таким образом, разовая акция по пересылке в Сибирь для поселения на вновь устраиваемой дороге по Ишимской степи и Барабе, а также в Забайкалье ссыльных староверов из пределов, принадлежавших ранее Польше, потребовала значительных средств, организации, привлечения сил армии и местного населения и способствовала накоплению опыта по организации переброски крупных партий населения: взрослых и детей – на огромные расстояния по путям сообщения, еще не приспособленным для этого. Именно поэтому власти одновременно заселяли эти пути.

Во второй половине XVIII в. отмечается упорядочение пересылки колодников. Указом из Правительствующего сената 20 (13) апреля 1783 г. было повелено: отправлять в Сибирь колодников из губерний «Петербургской, Псковской, Новгородской, Полоцкой в Тверь, а оттуда водою до Казани; из Ярославской, Костромской, Нижегородской, Орловской, Калужской водою прямо до Казани, по сношениям верхних по рекам лежащих губерний с нижележащими, дабы как для упорядочения числа отправляемых колодников, а также для уменьшения в конвоях, то есть для экономии средств, а конвойные команды к местам своей дислокации быстрее могут вернуться. Так как через Тульскую, Рязанскую и Владимирскую губернии протекает река Ока, то и сии губернии должны были отправлять своих колодников по вышеописанным правилам». Указом от 30 мая 1784 г. было определено, «чтобы нигде и никогда не накоплялось большого числа ко отправлению колодников и не посылать их партиями, или в немалом числе, но всегда одного, двух или трех препровождать из уезда в уезд, возлагая сие на попечение капитанов-исправников». Из данного указа следует, что конвоировало ссыльных колодников военное ведомство и что с 1783 г. начинает активно применяться пересылка на судах по рекам с накоплением ссыльных в нижележащих губерниях для экономии средств и увеличения партий, которые могло взять одно судно. В этом

же указе называются некоторые ссыльные поименно и объясняется порядок следования с ними добровольно «законных жен, идущих с теми их мужьями самовольно на своем коште, а не по преступлениям». В указе этом, возникшем в связи с конкретным делом, далее говорилось: «...от казанского наместнического правления предписано тамошнему городничему, чтобы он тех самовольно идущих с мужьями женок и детей их, нимало не медля, из-под стражи освободил, спрося при том, имеют ли они для проходу письменные виды. А буде не имеют, тоб представил их в Правление при рапорте. Затем колодников и колодниц, всего 85 человек, приняв по... спискам от прапорщика Милонина, пересмотрел, вся ли на них значущаяся в списках одежда и обувь в наличности, или что из того и кем именно утрачено. И сколько чего им принято будет, донес бы Правлению. Книга записная кормовым и прочим деньгам отослана в казанскую казенную палату для надлежащего счету. А поелику присылаются туда все колодники, следующие к отсылке в Сибирь и на новоднепровскую линию из разных присутственных мест весьма частовременно, то, дабы не умножить оных накоплением под стражею, отправлять тех присланных ныне колодников по силе вышеизъясненного указа в каждую неделю по два раза по три человека через тамошний и прочие состоящие по тракту нижние земские суды, за обывательским присмотром, в Пермское наместническое правление с описанием примет, лет, одежды и обуви, и с выдачею им до Перми кормовых». Стало быть, по прибытии в Казань партия колодников дробилась и отправлялась небольшими группами по три человека два раза в неделю под обывательской стражей до Перми, а оттуда в Сибирь⁵⁶.

В начале XIX ст. правительство предпринимает шаги к упорядочению ссылки. В 1811 г. указами от 16 и 17 января было создано особое подразделение постоянно действующей стражи для конвоирования партий ссыльных, и всех их стали снабжать документами, удостоверяющими личность, из которых явствовало, кто они и куда назначены. В указах было обозначено двойное подчинение конвойной стражи МВД и военному министерству, ее состав и задачи. Положение о внутренней страже от 3 июля 1811 г. включало принятие и провожание рекрутов, преступников, арестантов и пленных. В п. 14 инструкции батальонному командиру предписывалось препровождение арестантов на

поселение осужденных. Командир губернского батальона действовал следующим образом: «собрав число арестантов сообразно с силою... уездных инвалидных команд... наряжает их конвой и унтер-офицеру, командующему оным, выдает открытый лист, с означением на нем имен арестантов, времени их отправления и числе конвоя. Унтер-офицер, по приводе в первый уездный город арестантов, сдает их начальнику местной инвалидной команды, передавая и открытый лист. На этом листе командир, арестантов принимающий, отмечает время их привода и обратного отпуска конвоя...». Таким образом, арестантов, доставленных на границу губернии, т.е. в первый на пути лежащий уездный город другой губернии, передавали командиру местной инвалидной команды, который, дав расписку, отправлял их далее по назначенному пути⁵⁷. Однако при учреждении в 1811 г. внутренней стражи, предназначенный в том числе и для препровождения ссыльных, сибирские губернии были исключены из «сего общего постановления, потому что отдаленность и обширность оных и само население оных... требовали особенных соображений».

Указом от 4 сентября 1816 г. начальнику Главного штаба внутреннего стража вводилась и в Сибири. Меры для этого были приняты следующие: «1. Обязанность внутренней стражи по Иркутской губернии возлагалась на Иркутский гарнизонный полк, оставя шесть рот онаго в губернском городе и две расположить на Тельминской суконной фабрике. 2. В пособие полку сформированы служащие инвалидные команды в уездных городах Иркутской губернии: Нижне-Удинске, Киренске, Якутске, Верхнеудинске и Нерчинске. 3. Сформированы две подвижные инвалидные роты при винокуренных заводах: Александровском, Илгинском и Николаевском, да соляном Иркутском, при каждом по половине роты». В Западной Сибири наименование Тобольского гарнизонного полка уничтожалось, а батальонам надлежало быть в Тобольске, Томске и Усть-Каменогорске. Учреждались инвалидные команды: в Тобольской губернии – в Тюмени, Ялуторовске, Ишиме, Омске, Туринске, Кургане и Таре, в Томской губернии – в Енисейске, Каинске, Бийске, Кузнецке, Нарыме и Красноярске в двойном числе людей против штата 27 мая 1811 г. На формирование команд употреблялись губернские роты – Тобольская и Томская⁵⁸.

До передачи ссыльных в ведение внутренней стражи их сопровождали представители разных подразделений военного ведомства. Еще до 1807 г. в Сибирь военным министерством были командированы башкирцы и мещеряки для препровождения колодников. В 1807 г. им велено было вернуться на Оренбургскую линию. Однако сибирский генерал-губернатор попросил их задержаться еще в Сибири, опасаясь, что край «подвергнется по-прежнему злодействам ссыльных преступников, коих содержать в обузданности земское начальство никак не может». Временное нахождение башкирцев в Сибири объяснялось тем, что сибирские власти изыщут внутренние средства к удержанию порядка во вверенном им крае⁵⁹. 26 августа 1810 г. последовало высочайше утвержденное мнение Государственного совета о том, чтобы «командируемых из Оренбургской губернии в Сибирь башкирцев для препровождения колодничьих партий, заменить казаками гражданского ведомства, и первых, как стоящих казне непомерных издержек, более уже не требовать в Сибирские губернии»⁶⁰. Однако башкирцы и мещеряки пробыли в Сибири до конца 1822 г., о чем будет сказано далее. В 1817 г. Семивский отмечал, что «на всех... почтовых станциях по главному, почтовому, Сибирскому тракту до самого Нерчинска и далее до тамошних горных заводов располагаются воинские, казачьи команды или отряды, как для препровождения следующих туда из Европейской и Азиатской России преступников, так и для безопасности проезжающих»⁶¹. В. Вагин, правда, давал несколько иную оценку этого времени. Он писал: «Препровождение ссыльных, несмотря на строгие и точные указания Сената, производилось с величайшими беспорядками; положительных правил о порядке продовольствия ссыльных в пути не было, и потому они часто пропивали свои кормовые деньги; собственные деньги от них не отбирались, а это давало им возможность к разврату, побегам и буйствам; в снабжении их одеждой происходили большие злоупотребления. Никто не наблюдал за тем, чтобы ссыльные были доставлены по назначению; они задерживались в пути везде, где этого хотело местное начальство, и особенно в Пермской губернии, совершенно зависело от произвола низших местных чиновников; они раздавались для работ частным людям, и потом уже, обессиленные и изувеченные, были отправлены в Сибирь на поселение»⁶².

В связи с необходимостью увеличения числа рабочих на кабинетских заводах в Забайкалье правительство учреждает целую систему организации передвижения и транспортировки ссыльных, в том числе создает ссыльный тракт в Сибири в 1823 – 1825 гг. как продолжение общероссийских ссыльных трактов⁶³. На главнейших дорогах Европейской России еще в 1817 – 1818 гг. были построены этапы (станции для ссыльных) – сначала между столицами, а в 1818 г. было решено учредить такие же этапы на «Сибирской дороге от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань, Пермь и Екатеринбург до черты Тобольской губернии. На этом этапном пути в 18 местах для сопровождения арестантов устанавливались инвалидные в штатном числе команды, а по Вятской и Пермской губерниям охраняли и сопровождали ссыльных находившиеся там башкирские казаки»⁶⁴.

В 1822 г. был принят Устав об этапах в Сибирских губерниях. Согласно Уставу для препровождения ссыльных по сибирским губерниям учреждались этапы по дороге от границы Пермской губернии с Тобольской до г. Иркутска. На эти этапы определялись команды из регулярных пехотных войск и из некоторого числа конных служителей. С окончательным учреждением этапов прекращались командировки в Сибирь из Оренбургской губернии башкир и мещеряков. Этапы размещались по дороге через одну станцию. Всего до г. Иркутска от границы Тобольской губернии было учреждено: в Тобольской губернии – 19 этапов, в Томской – 21 этап, в Енисейской губернии – 8, в Иркутской – 13 этапов. Каждый этап обслуживала этапная команда. При этом в городах, где имели остановку ссыльные, их охрана обеспечивалась либо гарнизонными, либо инвалидными командами. Всего по штатам в этих этапных командах полагалось иметь 61 обер-офицера, 122 унтер-офицера, 61 музыканта, 1525 рядовых, 8 врачей, 61 денщика, 244 казака, 488 казачьих лошадей и 244 подводы. Требовалось вооружить и снабдить зимней одеждой 1908 чел.

На каждый этап определялась команда из офицера, двух унтер-офицеров, барабанщика и 25 рядовых пеших гарнизонных солдат, состоящих, подобно прочим войскам в Сибири, на полевом довольствии. Офицер имел звание этапного начальника. Этапная команда подчинялась командиру гарнизонного полка или батальона, расположенного в губернском городе и отправлявшего обязанности внутренней стражи, подоб-

но командам уездных инвалидов. На каждый этап отряжалось по четыре конных городских казака, которые находились в подчинении этапных начальников и предназначались для конвоирования партий и преследования беглых. Начальство могло селить этих казаков на этапах или менять их через какое-то время другими. Этапные команды начали формировать из Селенгинского гарнизонного полка, оставив из него одну роту в г. Селенгинске. Недостающее же число пополнялось набором из всех гарнизонных полков, батальонов и инвалидных команд, расположенных в Сибири. При этом обращалось внимание на их благонадежность (в Селенгинском полку было много солдат, сосланных за разного рода провинности). Источником пополнения этапных команд в будущем должны были быть гарнизонные полки или батальоны, расположенные в тех губерниях, в которых размещались этапы. В команды поступали в основном люди, «невидные по фрунтовой службе, но отнюдь не вовсе изувеченные, или почему-либо неспособные носить ружье». Рекрутов прямо в этапные команды поставлять запрещалось, так как они в течение двух лет должны были привыкнуть к батальонной «фрунтовой» службе. В этапные команды рекомендовалось набирать преимущественно людей семейных, приближая их по возможности к местам прежнего жительства⁶⁵.

Как уже отмечалось, этапные команды создавались из расформированного Селенгинского полка. До их прибытия на этапы учреждались временные этапы из городских казаков – русских или татарских, с дополнением недостающего числа из башкирцев или мещеряков. Часть башкирцев и мещеряков отправлена была на место их основной дислокации, чтобы облегчить положение трактовых жителей и сократить большие расходы по их содержанию. По мере вступления воинских команд селенгинцев в Западную Сибирь с октября 1822 г. и прибытия их к назначенным постам, они немедленно сменяли казаков и начинали конвоировать колодничьи партии. Одновременно были отправлены к местам жительства оставшиеся на этапах башкирцы и мещеряки. Городовые казаки, оставив по четыре человека на каждом этапе, отправлены к своим командам. Этапные казаки составляли конный конвой. Конвойному казаку отпущено было на заведение лошадей по 50 руб. на каждую. Губернское начальство в 1823 г. приобрело, развело по этапам и сдало казакам лошадей. Обмундирова-

ние для этапных команд было изготовлено хозяйственным способом в Тобольске, Тюмени, Семипалатинске и Ямышевской крепости. Шили простые широкие сапоги из обыкновенной кожи, а для обертывания ног для теплоты купили суконные онучи, что заменяло сапоги из оленьей кожи. На одежду для этапных команд в каждую губернию было отпущено по 15 тыс. руб. Всего же в Западной Сибири было истрачено 13022 руб. 3/4 коп., следовательно, сбережено для казны 16977 руб. 11 1/4 коп.⁶⁶

Для укрепления в оседлости этапных военнослужащих Главное управление Западной Сибири в 1823 г. положило наделить каждого по 5 десятин удобной земли согласно Уставу и особому определению Сибирского комитета от 19 декабря 1822 г. Места приискивались как можно ближе к их поселениям, обычно в одном или двух местах, в исключительном случае – в трех. Это не встретило затруднений. По новому этапному тракту, начиная с Тюмени на Тобольск и Тару, тюремные помещения строились новые, а по старому тракту были приведены в исправность. Вначале из-за неимения казарм военнослужащие помещались на обывательских квартирах. Такие же квартиры были отведены для этапных лазаретов: три – в Тобольской губернии и две – в Томской. Это привело к стеснению населения. Большому отягощению обывателей послужил также своз больных и тяжестей при партиях. Полагалось по 4 лошади на каждый этап. Но так как партии в Западной Сибири, особенно в Тобольской губернии, составляли часто более 300 чел., то назначенное количество лошадей оказалось недостаточным, поэтому обыватели выставляли по 20 лошадей⁶⁷.

Постройка этапов в Западной Сибири продолжалась еще в 1831 г.⁶⁸ В Восточной Сибири этапные здания строились с 1824 по 1828 гг. Например, в 1827 г. в Иркутской губернии построили 20 этапных и тюремных помещений, в Енисейской к 1828 г. – 6 этапных и 7 полу-этапных зданий⁶⁹.

Ускорение строительства этапов от Иркутска к Нерчинским заводам было вызвано двумя происшествиями с каторжниками в 1827 г. По уведомлению генерал-губернатора Восточной Сибири Лавинского, в августе 1827 г. в Верхнеудинском округе партия из 57 каторжных, следовавшая к Нерчинским горным заводам в сопровождении 4 городовых казаков и 35 бурят, во время ночлега на станции

Удинская Вершина произвела разбой, и из них 25 человек, выломав двери, напали на караульных бурят и казаков, отняли у них оружие и, захватив со станции 25 лошадей, отправились по тракту к Шакшинской станции, где, также ограбив ямщиков и захватив почтовых лошадей, пустились вниз по р. Хилку на грабеж инородческих юрт. Но казачий урядник Злобин, будучи на ближайшем кордоне, узнав о происшествии, с пятью казаками и несколькими бурятами погнался за беглецами, настиг их у Иргенского озера, соглашал их к сдаче, но получив отказ, атаковал силой и после перестрелки, продолжавшейся четыре часа, в которой у бурят были ранены один тяжело, а четверо легко, а у каторжников двое убиты, несколько легко ранены и один скрылся, успел остальных захватить. В Нерчинском округе 8 сентября того же года происшествие повторилось. Здесь, на станции Газимуровская, в партии из 28 чел. 25 каторжных, обезоружив казаков и караульных крестьян, заперли их в тюрьме, а сами, захватив в почтовом доме лошадей, ускакали в лес, затем произвели грабежи в крестьянских домах, ранив троих человек. На другой день были пойманы⁷⁰. Такой порядок препровождения не устраивал власти Восточной Сибири, и они ходатайствовали о введении этапов от Иркутска к Нерчинским заводам, что и было удовлетворено. Порядок препровождения ссыльных до постройки этапов в Забайкалье был следующий. Из Иркутска отправлялась партия до Кабанска. В ее состав наряжались солдаты иркутского гарнизонного полка в потребном количестве и конные казаки. Конвой сей, прибыв к Лиственничной станции, останавливался, часто из-за противных ветров, на несколько суток, потом бывал на море также несколько дней и, проведя такое же время на обратном пути, возвращался через месяц и более. Далее из Верхнеудинска препровождали партии в три стороны: в Нерчинск, Петровский завод за 132 версты и в Селенгинский солеваренный завод (92 версты). Партия, предназначенная для Нерчинских заводов, в пути не разделялась и шла до Большого завода, где горное начальство распределяло каторжных куда следует. Заменяв этот порядок следования этапным, власти могли препроводить, начиная с мая до последних чисел сентября, 6 партий, а зимой, с января до апреля, 4 или 5 партий, в которых могло быть до 650 человек ссыльных⁷¹.

Дж. Кеннан так описывал этапные строения: «Сибирский полуэтап представляет собою огороженное пространство, внутри которого находятся два–три приземистых одноэтажных бревенчатых строения. Один из этих домов занимает конвойный офицер, другой – солдаты, а третий, самый большой, – арестанты. Арестантская казарма – длинное приземистое строение, окрашенное обыкновенно в грязно-желтый цвет, с тремя или четырьмя камерами, в каждой из которых имеются кирпичные печи и двойной ряд нар. Согласно последнему отчету инспектора по транспортировке ссыльных, который подтверждает и мои собственные наблюдения, “все этапы и полуэтапы между Томском и Ачинском, за редким исключением, не только крайне малы, но и ветхи и нуждаются в капитальном ремонте”. Их основной недостаток характерен для всех сибирских тюрем – нехватка места. Строили их 30 – 50 лет назад, когда партии ссыльных не превышали 150 человек, а теперь в них приходилось размещать от 350 до 450 человек. В результате, как пишет инспектор по транспортировке ссыльных, “в хорошую погоду половина арестантов спит под открытым небом, на дворе, тогда как в дурную погоду они переполняют камеры, укладываются на полу в коридорах и даже на чердаках. И содержатся камеры не так, как могли бы при некотором старании. Обыкновенно же в них грязно; окна сделаны так, что открыть их невозможно; и несмотря на то, что в известное время года камеры переполнены сверх всякой меры, нет никаких приспособлений для вентиляции”»⁷².

Данное описание этапов является более реальным по сравнению с характеристикой И. Завалишина, который писал: «Этапы сквозь всю Сибирь от Тугулыма до Нерчинского завода, свыше 4000 верст, обширны, хорошо построены и удобно расположены. Они все деревянные на каменном фундаменте. В улицу плац-форма, для караула и казарма, с наружным крыльцом и сквозным коридором, направо – помещение для нижних чинов, налево – квартира для начальника этапа и для его канцелярии. За этой казармой, внутри двора, обнесенного высоким тыном, тюрьма для пересыльных арестантов с мужским и женским отделением. Этапные команды живут оседло. Подобные обширные здания выстроены только на тех станциях, где по расписанию назначены дневки; но между двумя подобными этапами – ночлежный полуэтап, хоть по такому же образцу, однако в

уменьшенном размере, т.е. только гауптвахта для конвоя да ночлежная тюрьма»⁷³.

Порядок отправления партий был следующим. Ссылные собирались и распределялись в партии в губернских городах. Так как ссылки совершали побеги в основном летом, то отправляемая в летнее время партия не должна была превышать 60 чел., зимой же до 100 и более. Однако крестьяне Тобольской и Томской губерний уже в 1828 г. жаловались «о тяжести при этапном тракте отбывания повинностей»: им вменялось в обязанность обеспечение гоньбы, отопления и освещения этапных помещений, хранения для этапов продуктов и проч., а этапы стали доходить уже до 400 чел., поэтому лошадей приходилось выставлять вместо 4 по 20, и т.д.⁷⁴ Вообще численность партий ссылных, следовавших в Сибирь, часто превышала определенную законом. Об этом неоднократно сообщал генерал-губернатор Восточной Сибири в течение 1845 – 1856 гг. в Департамент полиции исполнительной⁷⁵. По Уставу о ссылных предписывалось колодников, следующих в каторжную работу, в большом количестве с одной партией не отправлять, а если таковых набиралось до десятка, то число других ссылных уменьшать, особенно летом. Других ссылных при этом можно было задерживать в городах и «употреблять в городских работах». Партии отправлялись не иначе как в назначенные расписанием дни недели. Наряду со списком ссылных гражданское начальство вручало командиру конвоя описание маршрута с расписанием движения до ближайшего губернского города. Маршрут этот передавался по этапам, вместе со списком ссылных. Время прибытия каждой партии, а также списки подконвойных гражданское начальство одной губернии сообщало другому с почтой. Прибывшая в губернский город партия принималась по именному списку городничим. Эти документы поступали также в Экспедицию о ссылных. Начальник гарнизонного батальона в назначенные по расписанию для отправки из губернского города партий дни наряжал конвой и отсылал его к городничему, не ожидая особых требований. Городничие распоряжались отправлением партии, наблюдая, чтобы она могла достигнуть ближайшей станции до наступления ночи. Пересылка людей, распределенных на места вне этапной дороги, или доставка их из таких мест возлагалась на служащих там инвалидов и казаков⁷⁶.

В 1823 г. по инициативе графа М.М. Сперанского в Тобольске был учрежден Приказ о ссыльных, переведенный позднее, в 1869 г., в Тюмень⁷⁷. Функции его были двоякого рода. Во-первых, в Приказе распределяли всех прибывших в Тюмень ссыльных (кроме политических, которых распределяли в Петербурге), классифицировали и собирали возможно полные сведения о каждом из них; во-вторых, с помощью шести подчиненных ему отделений или экспедиций о ссыльных следили за передвижением ссыльных по Сибири и контролировали их расселение. Экспедиции о ссыльных были в Казани, Перми, Тобольске, Томске, Красноярске и Иркутске. Осуществлять надзор и контроль им помогали три инспектора по наблюдению за транспортировкой ссыльных, каждый из которых ведал только одним участком главного пересыльного тракта. Этот тракт делился следующим образом: 1) от Нижнего Новгорода до Тюмени; 2) от Тюмени до Ачинска; 3) от Ачинска до Иркутска и далее по Забайкалью⁷⁸.

В 1885 – 1886 гг. в Главном тюремном управлении рассматривалось дело об учреждении конвойных команд, сопровождающих ссыльных и пересыльных арестантов. Возникает вопрос: а кто занимался этим ранее? Из дела становится понятным, что речь шла об устройстве системы конвойных команд по типу существовавших в Сибири с 1822 г. Речь шла о реорганизации местных войск, начатой в 1881 г. во исполнение высочайшего повеления о сокращении численности местных войск посредством замены местных команд ротами резервных кадровых батальонов. В результате местные войска были уменьшены на 188 офицеров и 32 тыс. нижних чинов. Экономия Военного министерства составила 3,5 млн руб. Но столь благоприятный в экономическом отношении результат имел неблагоприятные последствия, так как караульная и конвойная службы должны были поглощать все силы резервных войск. К тому же окарауливание тюрем и конвоирование арестантов было для этих войск не по назначению. Требовалось знание специфики службы, свойств арестантской среды. Главный инспектор по пересылке приходил к выводу, что «надежный надзор за арестантом, умудренным опытом тюремной жизни, изворотливым, энергическим и нередко озлобленным до отчаяния, возможен лишь для стража и конвоира, специально для того назначенных и подготовленных, главным образом, путем постоянного общения с людьми, лишенными свободы и неразборчивы-

ми в средствах к насильному ее возвращению». Обоснованием такого мнения служили следующие факты. По данным ГТУ от губернаторов за 1880, 1882 и 1883 гг., общее число бежавших с пути арестантов составляло: из-под конвоя специальных конвойных команд – 11 чел.; из-под конвоя от полевых и местных войск – 121 чел.; из-под конвоя от полицейской и обывательской стражи – 1173 чел. Стало быть, надежность полицейской и обывательской охраны арестантов в пути была в 11 раз менее по сравнению с такой же охраной от войск и в 100 раз хуже специальных конвойных команд. Поэтому система конвоирования арестантов, учрежденная в Сибири по ссыльному тракту в 1822 г., распространялась властями на всю Россию, за исключением Финляндии и Кавказа. Накануне введения в 1886 г. 567 вновь формируемых конвойных команд в России существовало 63 команды. Из этого числа 16 было в Европейской России, а 47 команд (50 штаб и обер-офицеров и 2138 нижних чинов) – в Сибири на главном ссыльном тракте от Тюмени до Карийских промыслов. На содержание их ежегодно расходовалось 491 915 руб. 99 коп., из них 481 675 руб. 86 коп. тратилось на интендантское довольствие с включением затрат содержания шести лазаретов, учрежденных на тракте, и 10 240 руб. 13 коп. – на артиллерийское довольствие⁷⁹.

В начале 60-х гг. ставится вопрос о перевозке ссыльных на подводах с конными этапными командами. По подсчетам, представленным в 1862 г. И. Завалишиным в сравнительной таблице «Стоимость ссылаемых в Сибирь арестантов с препровождением их пешком по нынешнему и по предполагаемой возке их на подводах, расчисленные на расстоянии 1044,5 верст по Тобольской губернии», экономия должна была составить 20 тыс. руб. сер. при этапировании 9 тыс. ссыльных ежегодно. Экономия выходила из расформирования 12 этапных команд и всех 20 полуэтапов, сокращения офицеров и этапных команд с 21 до 9 (а каждая из них состояла тогда из 28 солдат и 11 казаков). Меньше требовалось кормовых арестантам – не на 62 дня, а на 20 по 3,5 коп. сер. Можно было упразднить три этапных лазарета, уменьшались расходы на изготовление одежды⁸⁰. В 1864 г. в департаменте полиции исполнительной МВД готовилось решение о замене пешеэтапного следования ссыльных по Западной Сибири перевозкой их на лошадях и пароходах⁸¹. По представлению МВД в 1865 г. было вре-

менно разрешено Комитетом министров ввести новый способ перевозки арестантов пароходом и лошадьми от Тюмени до Ачинска.

С 1 июня 1865 г. пешеэтапное отправление арестантов между Нижним Новгородом и Тюменью по главному ссыльному тракту было заменено перевозкой их на переменных лошадях. Между Пермью и Тюменью арестанты отправлялись во время навигации ежедневно, а зимой – по мере надобности, но не менее 4 чел. в один раз, препровождаясь как летом, так и зимой попутными конвойными командами⁸².

Однако в апреле 1866 г. в ответ на отношение МВД Комитетом министров было приостановлено распространение перевозки арестантов на лошадях по главному ссыльному пути в Восточной Сибири от Ачинска до Иркутска. Мера эта была вызвана слишком дорогой ценой за провоз: вместо 4,5 коп. с версты в Западной Сибири здесь брали от 12,5–13,5 коп. Было решено приостановить перевозки впредь до изыскания средств к более дешевой перевозке⁸³.

На тракте от Томска до Ачинска такая перевозка арестантов существовала до 1868 г. Комитет министров в 1868 г., с 22 мая по 4 июля, специально рассматривал вопрос «Об отмене перевозки арестантов на подводах по тракту от Томска до Ачинска». По предложению министра внутренних дел этот путь в 388 верст арестанты должны были идти пешком, что обходилось в 60 тыс. руб. вместо 103 780 руб. на подводах. Было решено: везти от Нижнего Новгорода до Перми пароходом, от Перми до Тюмени на подводах, от Тюмени до Томска пароходом, от Томска до Ачинска пешком и от Ачинска до Иркутска тоже пешком⁸⁴.

Однако сокращение этапов произошло в связи с водной перевозкой ссыльных в Западной Сибири чуть позже. Но ссыльных успели какое-то время повозить на подводах на восток от Томска, а затем перешли к пешему сопровождению.

22 июля 1868 г. по военному ведомству был объявлен именной указ Александра II «Об упразднении и реформировании конвойных команд главного ссыльного тракта от Нижнего Новгорода до Ачинска, по случаю отмены зимнего движения ссыльных арестантов между Нижним Новгородом и Томском». Согласно указу, подготовленному Комитетом министров, зимнее движение следующих в Сибирь арестантских партий отменялось с тем, чтобы предназначаемые к вы-

сылке оставались до весны в губерниях, где были осуждены, и в более центральных местностях по главному ссыльному тракту, а с открытием навигаций пускались в дальнейший путь, пользуясь пароходством по Волге и Каме и по рекам Западной Сибири, так как этот способ передвижения был самым дешевым и удобным. Между Пермью и Тюменью ссыльные отправлялись и после закрытия навигации вплоть до окончания перевозки в Тюмень всех арестантов, прибывших на пароходах в г. Пермь. Одновременно с отменой зимнего передвижения ссыльных арестантских партий по главному ссыльному тракту до Томска перевозка арестантов от Томска до Ачинска на подводах заменялась отправлением пешеэтапным порядком. Объявленный порядок касался исключительно ссылаемых в Сибирь и не применялся к пересыльным арестантам, которые препровождались без задержания в места назначения способами, какие где существовали⁸⁵.

Министерство внутренних дел предложило Военному министерству для исполнения этого указа зимнюю задержку ссыльных арестантов начать с осени 1868 г. и с целью скорейшего передвижения арестантских партий признало возможным изменить маршрут следования их на подводах между Пермью и Тюменью, сократив время нахождения арестантов в пути на день – 9 дней, переведя Быковский, Кленовский, Гробовский и Сугатский ночлеги соответственно в Ачит, Киргишанское, Вилимбаевское и Марково, а ночлег в Тугулыме упраздняясь⁸⁶.

Учитывая задержку арестантских партий на зиму, а также препровождение их во время навигации от Нижнего Новгорода до Томска, пользуясь пароходством по Волге, Каме и рекам Западной Сибири, конная перевозка арестантов на участках от Нижнего Новгорода до Перми и от Тюмени до Ачинска отменялась. Указом от 15 июля 1868 г. на участках ссыльного тракта упразднились 46 конвойных команд и вольнонаемных оружейных мастеров, содержащихся за счет военного ведомства с 1866 г. при Казанском, Тобольском и Томском губернских батальонах, оставив только одного при Пермском батальоне для исправного содержания револьверов в конвойных командах Пермско-Тюменского тракта и в Тюменской конвойной команде. В том числе в Сибири от с. Успенского до Ачинска было упразднено 33 конвойные команды; для сопровождения арестантов, перевозимых в навигационное время пароходами по Волге и Каме между Нижним Новгородом

и Пермью и по рекам Западной Сибири между Тюменью и Томском, было сформировано две – Нижегородская и Тюменская – конвойные команды; из числа 10 конвойных команд, находившихся на ссыльном тракте от Перми до Тюмени, одна – тугулымская – упразднялась, а остальные 9 продолжали содержаться впредь, причем название некоторых команд применялось по месту их нового расположения; партии арестантов, как ссыльных, так и пересыльных по тракту от Томска до Ачинска, с осени 1868 г. препровождали пешеходным (маятным) порядком, через этапы в г. Томске, селах Халдееве, Ишимском, Почитанском, Подъельничном, Суслове, Итатском и Красноречинском. Каждая из этих восьми команд включала одного обер-офицера, трех унтер-офицеров, 35 рядовых, писаря, трех сторожей и денщика. Сторожа находились не только в местах расположения этапных команд, но и в местах ночлега арестантов: селах Семилужинском, Турунтаевском, Колыонском, Берикульском, Тяжинском и Боготольском – по два в каждом. Этапные команды по тракту от Ачинска до Иркутска усиливались каждая на одного унтер-офицера и пять рядовых. Препровождение пересыльных арестантов между Тюменью и Томском (на Омск), а также в ненавигационное время возлагалось на местные губернские батальоны и уездные команды, для чего состав уездных команд усиливался, так что в них должно было состоять: в Ялutorовской – 12 унтер-офицеров и 150 рядовых, в Омской – 19 унтер-офицеров и 240 рядовых, в Тарской – 14 унтер-офицеров и 165 рядовых, в Каинской – 19 унтер-офицеров и 250 рядовых. Этапные команды от Ачинска до Иркутска усиливались тем же летом 1868 г.⁸⁷

В указе подробнейшим образом расписывался состав всех команд с жалованием по каждому чину и должности, довольствием, вооружением и системой подчинения. Этапные команды заменяли собой существовавшие ранее на трактах между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Томском конвойные команды. После того как арестантов стали задерживать в пути следования, возникли проблемы с их размещением. В 1868 – 1869 гг. в пути между Ачинском и Красноярском умерло в пути следования от мороза 11 человек и от мороза и голода 8 человек⁸⁸.

Таким образом, использование пересылки водными путями по рекам Западной Сибири с 1865 г. стало фактом, укоренившимся от Тю-

мени до Томска, перевозка на лошадях от Томска до Ачинска просуществовала с 1865 по 1868 г., а перевозка арестантов от Ачинска до Иркутска была приостановлена уже в 1866 г., то есть в качестве эксперимента она применялась не более года.

Ссылных всех категорий в 80-е гг. XIX в. перевозили из Казани в Тюмень либо в арестантских вагонах, либо на арестантских баржах: на пароходах вниз по Волге и вверх по Каме до Перми, оттуда через Уральские горы в Екатеринбург по железной дороге. В Тюмени все ссылные поступали в Тюменскую пересыльную тюрьму, где проводили в среднем недели две. Затем их отправляли на арестантских баржах вниз по Иртышу и вверх по Оби, Томи в Томск.

Сосланных и распределенных в Приказе о ссылных в южные районы Западной Сибири отправляли из Тюмени пешим порядком.

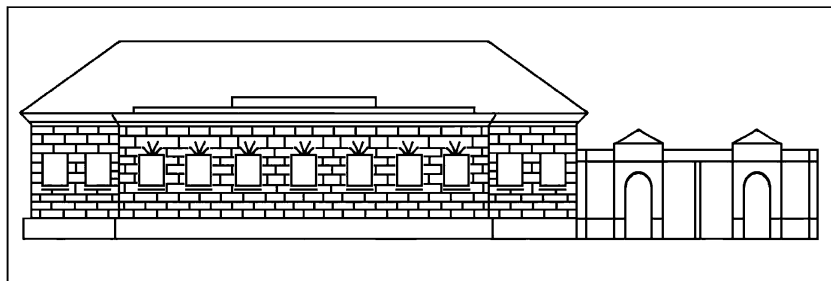
Осужденные, направлявшиеся в Восточную Сибирь, перевозились из Тюмени в Томск на арестантских баржах, поставляемых для этих целей компанией подрядчиков. Туда и обратно баржи тащили на буксире пассажирские пароходы. От Тюмени, расположенной на р. Туре, надо было плыть до Тобола, затем Тоболом до Иртыша, Иртышом до Оби, Обью до Томи и по Томи, всего более 3000 верст. Подрядчики Курбатов и Игнатов, судовладельцы из Тюмени, держали арестантских барж всего три, которые в продолжение навигации, т.е. с мая по октябрь, совершали в среднем по шесть рейсов в оба конца, а всего восемнадцать рейсов. Путешествие между двумя городами занимало от семи до десяти дней, в зависимости от времени года и погоды. Согласно отчету инспектора по наблюдению за транспортировкой ссылных, число арестантов и ссылных, перевезенных на этих баржах из Тюмени в Томск с 1880 по 1884 г. включительно, было следующим⁸⁹:

Год	Принято в Тюмени	Доставлено в Томск
1880	10243	10269
1881	10757	10462
1882	10630	10245
1883	10726	11049
1884	10229	10692
Всего:	52585	52717

В среднем, стало быть, перевозилось 10 543 чел. в год, и при такой нагрузке в среднем в одной барже переправлялось 586 чел. Однако

по разным причинам, не зависящим ни от подрядчиков, ни от местных тюменских властей, иногда приходилось отправлять баржи, заполненные лишь наполовину, а в иных случаях они были так переполнены, что нечем было дышать. В 1884 г., например, на баржах перевозилось от 334 до 797 чел.⁹⁰

По описанию Дж. Кеннана, арестантская баржа для ссыльных внешне ничем не отличалась от обыкновенного парохода, разве что у нее была меньшая посадка и отсутствовал такелаж. Черный железный корпус ее имел 220 футов в длину и 30 футов в ширину, и по горизонтальной линии в нем были прорезаны небольшие прямоугольные иллюминаторы, открывающиеся в каюты на нижней палубе. На верхней палубе находились две большие желтые рубки, стоявшие друг от друга приблизительно на 75 футов, в одной из которых были устроены три или четыре больничные палаты и амбулатория, а в другой – помещения для конвойных офицеров и несколько камер для ссыльных, принадлежащих к благородным или привилегированным сословиям. Пространство между двумя рубками было перекрыто сверху и по бокам решеткой из толстой железной проволоки, так что образовывалась клетка шириной в 30 и длиной в 75 футов, в которой арестанты могли прогуливаться и дышать свежим воздухом. Эта клетка, которую ссыльные называли «курятником», была разделена решеткой на две части, меньшая из которых предназначалась для женщин и детей, а большая – для мужчин. Трапы вели в спальные каюты, которых было три или четыре. Одна из этих кают была занята женщинами и детьми, остальные отведены мужчинам. Посредине каждой каюты были установлены два яруса двойных нар, на которых ссыльные лежали поперек хода судна четыремя тесными рядами головами к линии киля. Вдоль бортов баржи тянулось еще два яруса нар, на которых арестанты устраивались головами к ногам по четыре-пять человек в ряд. Судно перед отправкой чистилось и дезинфицировалось, но по прибытии в Томск баржа «напоминала клетку зверинца, откуда только что выпустили диких животных... эти полутемные камеры, с небольшими зарешеченными иллюминаторами, грязными полами и пропитанной аммиаком атмосферой, вызывали сострадание к убогой и жалкой человеческой жизни»⁹¹.



Чертеж фасада этапного лазарета в г. Колывани (ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 836)

По подсчетам Дж. Кеннана, на баржах с 1870 по 1884 гг. было перевезено 148 489 чел., заболело 7066 чел., умерло 569 чел., доставлено больными 2182 чел. Из умерших абсолютное большинство составляли дети.

До 1865 г. пешие партии ссыльных отправлялись из Тюмени через тобольский тюремный замок до Томска. Из 43 этапов, существовавших в Тобольской губернии после изменения системы сухопутного препровождения арестантов перевозкой их водяным путем на пароходах, остались для помещения пересыльных только два: Тугулымский этап и Успенский полуэтап (на пути до г. Тюмени). Остальные же от Тюмени до границы Томской губернии были упразднены.

После введения водной пересылки на пароходах от Тюмени до Томска пешие партии из 300 или 400 арестантов отправлялись из Томска в Иркутск каждую неделю в течение всего года и этот путь преодолевали за три месяца. Этапы стояли вдоль дороги на расстоянии от двадцати до сорока верст, и на каждом этапе имелась конвойная команда, состоявшая из старшего офицера (начальника конвоя), двух-трех унтер-офицеров и около сорока солдат. С 1886 г. вводилось следующее расписание конвойных команд: А) от Томска до Ачинска: томская, халдеевская, ишимская, почитанская, подъяельничная, сусловская, итатская, красноречинская. В каждой из этих команд состояли: офицер, фельдфебель, старший унтер-офицер, 3 младших унтер-офицера 2-го разряда, 6 ефрейторов, по 55 рядовых, кроме ишимской – там числилось 60 рядовых. Из нестроевых при каждой команде было по одному младшему писарю и три сторожа. В томской коман-

де был один старший писарь, а в красноречинской – один сторож. Всего было в этих командах по 8 офицеров, фельдфебелей, старших унтер-офицеров и младших писарей, 24 младших унтер-офицера, 48 ефрейторов, 445 рядовых, 1 старший писарь, 22 сторожа. От Ачинска до Иркутска и от него до Карийских промыслов, а также от Нерчинска до Нерчинского завода было 38 этапных команд. Всего по главному ссыльному тракту в Сибири было одна пароходная и 46 пешеэтапных конвойных команд. В них числилось 2181 чел., на содержание которых требовалось 460 099 руб. 20 коп. ежегодно⁹².

Поскольку в течение одного дня не всегда можно было осуществить переход от этапа до этапа, на полпути между ними возводились так называемые полуэтапы для ночевки, где не было конвойных команд. Пешие партии должны были проходить в месяц до 500 верст с суточным отдыхом на каждый третий день. Такой порядок, введенный в начале 1820-х гг., сохранялся практически все время ссылки. «Путеследование партий, их отдохновение, их продолжительные приостановки определены с такой точностью, что, например, партия, назначенная в Енисейскую губернию, не иначе входит в губернский город, как непременно в среду», – отмечал первый енисейский губернатор А.П. Степанов⁹³. Считается, что «маятниковая система», когда конвойная команда сопровождала партию заключенных не до назначения, а лишь до следующей станции, передавала другой конвойной команде, а сама возвращалась назад, была придумана и введена руководителем Отдельного корпуса конвойной стражи, бывшим тобольским и томским генерал-губернатором П.М. Капцевичем для значительного облегчения службы конвоиров⁹⁴.

Каждый заключенный получал на пропитание в первой пол. XIX в. 12 коп., а с 50-х гг. – 10 коп. в день, на которые он в дороге покупал еду у крестьян, продававших ее не без пользы для себя, хотя в крайних случаях правительство разрешало повышать суточные расходы, чаще всего в Восточной Сибири, из-за неурожая и вздорожания цен на продукты питания. Летом одежда ссыльных состояла из рубахи и штанов из грубого серого полотна, портянок из той же материи вместо носков и невысоких башмаков, именуемых котами, с кожей на щиколотке, чтобы кандалы не натирали ноги, а также шотландской шапочки без козырька и длинного серого халата. Одежда женщин-арестан-

ток такая же, лишь вместо штанов они носили юбку. На головах у них, по воспоминаниям Ф. Кона, были надеты белые платки⁹⁵. Женщинам и детям, которые добровольно следовали в Сибирь за своими родственниками, разрешалось носить собственную одежду и брать с собой столько вещей, сколько мог вместить их мешок объемом 73 л. В первой половине столетия женщинам, идущим добровольно с мужьями в Сибирь, выдавали обыкновенно 12 коп. в день на каждую, малолетним детям – по 6 коп. в сутки на каждого. Помещики, ссылая своих крестьян, должны были вносить по 18 руб. и отправлять ссыльного одетым и обутым по Уставу о ссыльных. От Тобольска заботу о ссыльных крепостных брала на себя казна, так как ссыльный поступал в ее распоряжение полностью. Жены и дети ссыльных крепостных сразу поступали на казенный счет.

Между уголовными и политическими ссыльными власти не делали никакого различия, однако если среди последних были лица, принадлежавшие к привилегированному сословию, то они получали на пропитание вместо 10 по 15 коп. в день и их везли на телегах, а не принуждали идти пешком. После 1825 г. политических отправляли в Сибирь по отдельности на почтовых лошадях под охраной жандармов, и они прибывали к месту назначения так же быстро, как обыкновенные путешественники. В 1827 г. декабристов отправляли следующим порядком:

- 1) Из места их содержания препровождали до Тобольска по две партии в неделю, в каждой по 4 чел., при одном фельдъегере и 4-х жандармах.

- 2) В Тобольске каждый фельдъегерь, доставивший партию, должен был сдать ее тамошнему губернатору и с двумя жандармами возвратиться в С.-Петербург, а двух оставить в ведении губернатора для сопровождения оттуда преступников в места их назначения.

- 3) Из Тобольска ссыльных отправляли на подводах под надзором оставшихся жандармов и особо отряженных чиновников по распоряжению совета главного управления Западной Сибири: следовавших в каторжную работу в Иркутск – к тамошнему губернатору, а следовавших на поселение – прямо в назначенные места.

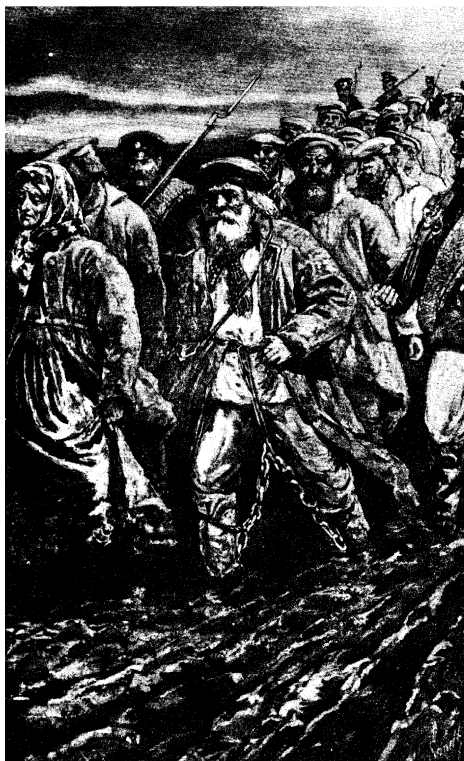
Для безостановочного препровождения партий генерал-губернатор П.М. Капцевич поручил тобольскому губернатору Д.Н. Бантыш-Ка-



По Великому Сибирскому пути. В ссылке. Худ. Н.Е. Сверчков. Алтайский краевой музей изобразительных и прикладных искусств (Родина. 2001. Декабрь. С. 64)

менскому сделать распоряжение о том, чтобы по тракту от Тобольска до Иркутска, по всем этапам, было заготовлено от 3-х до 4-х одноконных подвод, без платежа прогонов. Отправленным из Тобольска в Иркутск декабристам на обывательских одноконных подводах выдавалось на кормовое довольствие по 50 коп. ассигнациями в сутки на каждого. А.И. Дмитриев-Мамонов отмечает, что при отправлении следующих партий Тобольская губернская администрация сделала ряд послаблений и декабристов отправляли уже не на одноконных подводах, а на земских тройках без платежа прогонов; остановки для ночлега партий делались не на этапах, при которых, по распоряжению генерал-губернатора Капцевича, должны были ожидать государственных преступников подводы, а на земских станциях. Им было также предоставлено право проезда от Тобольска до Иркутска и в собственных повозках для избежания длинного тяжелого пути на перекладных⁹⁶. Однако от этой практики отказались ввиду неудобства и дороговизны и после этого всех политических отправляли вместе с уголовными преступниками. Народоволец А.В. Прибылев уточняет, что политические ехали через всю Сибирь в сопровождении конвоя из солдат или жандармов на почтовых лошадях до 1883 г. С этого времени из Томска всех политических по 5 – 8 человек отправляли при уголовной партии⁹⁷. От Екатеринбурга до Тюмени продолжали возить

на лошадях до строительства железной дороги. Обычно политические ссыльные отправлялись в конце партии, отделенные от других ссыльных телегами с больными, женщинами и детьми, по четыре человека на телеге⁹⁸. «Мужчины до Тобольска все вообще в ножных кандалах, а те, которые следуют в каторжную работу, во время перехода заковываются в наручные по двое и пристегиваются на прут или длинную веревку, когда их много, что и называется собственно канатом», – приводит воспоминание об этапировании уголовных колодников декабриста В.И. Штейнгеля С.В. Кодан. Он же отмечает, что для предупреждения «побегов и удобнейшего распознавания ссыльных» предписывалось «вшивать у следующих в работу по два, а у следующих на поселение по одному четырехугольному лоскуту на спине, до двух вершков во все стороны, отличного цвета от самой одежды»⁹⁹.



Партия ссыльных в пути (Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб., 1999. Т. 1. С. 150)

Для этого же брилась и половина головы. Указ «О бритье половины головы препровождаемым в Сибирь чрез сибирские этапы ссыльным арестантам и об обязанности этапных команд подстригать арестантам волосы» был объявлен Сенату управляющим министерством внутренних дел 14 июля 1825 г.¹⁰⁰ Несмотря на освобождение привилегированных сословий (дворян и шляхтичей) от оков и бритья половины головы, декабристы-черниговцы шли «с жезлами в руках и ногах», а польские ссыльные подвергались нередко заковыванию и удалению волос.

Вплоть до 1883 г. мужчины и женщины шли вместе, однако затем была сделана попытка отделить холостых мужчин от «семейных партий», а с последними отправляли всех детей и незамужних женщин. Это преобразование несколько уменьшило деморализацию, явившуюся следствием того, что мужчины, женщины и дети месяцами жили бок о бок в переполненных этапах. Однако положение особо не улучшилось, ибо даже в «семейных партиях» шли мужчины и подростки с порочными наклонностями.

Дж. Кеннан, непосредственный свидетель передвижения ссыльных по тракту, так описывает подготовку и выход партии ссыльных из Томской пересыльной тюрьмы на маршрут: «Часов в восемь к тюрьме стали подъезжать телеги, предназначенные для перевозки слабых и больных; неопрятного вида унтер-офицер, сидевший с солдатами на одной из скамеек, зевнул и нехотя направился на тюремный двор; солдаты закинули за плечи свои свернутые шинели и взялись за берданки; звон цепей за забором становился все громче и продолжительнее, а это означало, что партия собирается. Наконец из ворот вышел тюремный кузнец, неся небольшой горн, наковальню, которую можно держать на коленях, пару молотов и несколько цепей и ножных кандалов; все это он небрежно бросил перед собой на землю; солдаты взяли на плечо и расположились полукругом, образовав кордон; один унтер-офицер со списком ссыльных стал по одну сторону ворот, а другой, с кожаной сумкой, полной медяков, – против него; кто-то крикнул: “Готово!”, и арестанты начали один за другим выходить из ворот. Офицер со списком проверял арестантов, выкликая их имена; кузнец с помощью солдат осматривал кандалы, проверяя, прочно ли они заклепаны и нельзя ли их снять с ноги, и, наконец, второй унтер-офицер

выдавал каждому арестанту по десять копеек медью на два дня пути между этапами. Когда все каторжники покинули тюремный двор, они выстроились в два ряда, чтобы их удобнее было пересчитать, и сняли шапки, чтобы унтер-офицер мог убедиться, что головы их, как положено по закону, с одной стороны обриты. Затем они отошли в сторону, и этой же процедуре подверглись поселенцы, причем конвойные солдаты отступали по мере того, как число арестантов за забором постепенно увеличивалось.

Наконец на улице собралась вся партия числом 350 – 400 человек. Каждый арестант держал в руке серый холщовый мешок с немногочисленными пожитками; у многих к кожаным поясам, поддерживающим ножные кандалы, были подвешены медные котелки, а один из каторжников шел на рудники с маленькой коричневой собакой на руках...»¹⁰¹. Ссылная О.К. Буланова-Трубникова писала, что «партия выступала вообще очень рано, часов в 5 – 6. Впереди шли уголовные, на все 200 чел. получался такой же конвой, как на нашу восьмерку... Часов в 10 был привал где-нибудь в лесу; чтобы съесть кусочек хле-



Этап. Худ. Дж. Фрост (Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб., 1999. Т. 1. С. 322)

ба, приходилось осторожно приоткрывать надетую на лицо сетку, и все же вместе с куском в рот проникала добрая горсть мошкары, или, по сибирскому выражению, «гнуса»¹⁰².

Телеги, предназначенные для арестантов, физически не способных идти, представляли собою небольшие одноконные повозки без каких-либо рессор и с одним лишь сиденьем для кучера и конвоира. Чтобы хоть как-то уменьшить тряску, дно каждой телеги устилали травой, и на эту траву в каждой повозке усаживалось по четыре больных и не способных идти арестанта.

Серая толпа, окруженная конвоем солдат, начинала свое долгое путешествие к забайкальским рудникам. Шествие возглавляли пешие каторжники, следом за ними ехали больные на телегах, далее три-четыре повозки с серыми холщовыми мешками, и наконец за солдатами, составлявшими арьергард, следовал тарантас, в котором сидел начальник конвоя. Колонна двигалась примерно со скоростью 20 – 35 верст в день, арестанты с трудом волочили закованные в кандалы ноги. «В теплый безветренный день пыль является мучением для пеших партий – особенно для больных, женщин и детей...»¹⁰³.

В трудные времена, особенно во время неурожая, на деньги, выдаваемые ссыльным, невозможно было пропитаться. При прибытии к месту ночевки: «Прокладывать себе дорогу локтями, кулаками можно, но пусть бы кто-нибудь попробовал дать на грош дорожке за крынку молока или за булку, сотни кулаков обрушились бы на такого арестанта», – отмечал Ф. Кон¹⁰⁴.

Ссыльный 70-х гг. XIX в. Федоров писал о насекомых на ночлегах, донимавших ссыльных: «Когда придут в деревню, они наскоро закусят, напьются кирпичного чаю и немедленно повалятся спать, и тотчас их облепят клопы – злейший, непобедимый враг тех, кто изнемог и кому страстно хочется спать»¹⁰⁵.

Бытовые лишения были составной частью ссылки по тракту. Действовавшие этапные здания не соответствовали требованиям быта и гигиены. Такое положение дел было, если судить по имеющимся мемуарам, обычным и вполне заурядным. Все так привыкли ко всему происходящему, что едва могли представить себе нечто иное. На «полуэтапах останавливались на ночлег или на дневку в невообразимо грязных, покрытых мириадами насекомых помещениях, располагаясь

большей частью прямо на полу за недостатком нар для всех», – вспоминала О.К. Буланова-Трубникова, сосланная вместе с мужем по делу «Черного передела»¹⁰⁶.

В таком состоянии находились этапы на подведомственных губернаторам территориях Восточной Сибири. В Забайкальской области в 1883 г. имелось 11 этапов и 38 полуэтапов, из которых в хорошем состоянии находилось 5 этапов и 15 полуэтапов¹⁰⁷. В 1878 г. в Ачинском округе исправлялось здание Козульского этапа за 1000 руб., однако остальные 18 этапов и полуэтапов Енисейской губернии находились в неудовлетворительном состоянии¹⁰⁸.

Кризис в деле размещения ссыльных в местах временного содержания отмечался в Сибири с 70-х гг. XIX в. Этапные партии постоянно увеличивались, а помещений, предназначенных для временного содержания, не становилось больше. В результате усиленной эксплуатации здания приходили в упадок и постоянно разрушались. Их ремонтировали и строили новые. Кроме того, к этому времени были выработаны общие санитарные требования, предъявляемые к зданиям такого рода. Все эти требования породили обширнейшую переписку разного рода местных канцелярий с Петербургом и между собой. Все это нашло отражение в «Журнале Совета Главного управления Западной Сибири». Причем бумаг этих столь много – в обилии их достаточно легко «утонуть». Обсуждаются любые вопросы, любая, даже самая мелкая, деталь согласовывается с начальством. Среди таких постоянно фиксируемых в журнале вопросов был вопрос о постройке туалетов в местах временного содержания ссыльных. Изначально туалет на пересылке или, тем более, в местах ночлега на этапах представлял собой яму, перекрытую жердями. Совершенно очевидно, что вообще и в летнее время в особенности такое устройство туалетов отнюдь не способствовало сколько-нибудь сносной жизни арестантов во время ночлега. О правилах гигиены можно и не говорить. Соответственно, и в деревнях отхожих мест совсем не было. На постоянных дворах, на ярмарках и других местах, где не было местного санитарного контроля, туалеты были в высшей степени неприятны, что способствовало распространению всякого рода заразы. В весеннее время снег таял, вода заливала выгребную яму и разливалась по двору, затопля порой и колодцы. После ужасающей бумаж-

ной волокиты дело решилось. Стали строить крытые уборные, по возможности вентилируемые¹⁰⁹.

Генерал-губернатор Восточной Сибири Анучин, помнивший этапы вдоль Большого Сибирского тракта в их лучшем виде, следующим образом описывает их в отчете царю: «Во время переезда до Иркутска я видел большое число тюремных учреждений и, к сожалению, должен сказать, что тюрьмы окружных городов, пересыльные тюрьмы и этапные здания находятся в плачевном состоянии. Особенно дурны этапы. За малыми исключениями, они представляют из себя разрушающиеся здания с плохими санитарными условиями, не держащие тепла зимою, пропитанные миазмами и к довершению всего мало обеспечивающие от побегов»¹¹⁰.

Не все этапы на томско-иркутском участке были таковыми. Например, в деревне Итатской, близ Мариинска, этап содержался в чистоте и совершенном порядке. Однако заключение генерал-губернатора Анучина подходило в целом для всей этапной системы Сибири. В том же отчете царю Анучин говорил: «Затрачены были большие суммы денег на исправление этих этапов и вновь ассигновано более 250 тыс. руб. на постройку новых этапов в Забайкальской области. Сомневаюсь, однако, чтобы без изменения существующих ныне условий возможно было сделать что-либо серьезное; представляются далее опасения, что и новые этапы в Забайкальской области подвергнуться той же участи, какая постигла этапы Енисейской и Иркутской губерний»¹¹¹.

Опасение генерала Анучина вполне оправдалось. И инспектор по транспортировке ссыльных Восточной Сибири А.Я. Загарин, и помощник начальника тюремного управления в Петербурге В.Н. Коковцов признали, что новые этапы в Забайкалье «весьма неудовлетворительны»¹¹².

Редкостью были на тракте так называемые «дворянские партии». Уголовный кодекс, составленный с тех позиций, что «благородство обязывает», прописывал более суровые наказания для представителей привилегированных сословий, чем простолюдинов. Однако дворяне и чиновники обычно освобождались от наиболее тяжелой части наказания – пешего путешествия с этапа на этап. Эти «господа преступники», как их называли солдаты и уголовные, ехали на лошадях по 45 – 50 верст в день, получали в полтора раза большую сумму на пропитание и только на ночлеги заезжали на этапы¹¹³. «Для помеще-

ния заболевших арестантов на этапах главного ссыльного тракта до 1885 г. не было устроено надлежащих лазаретов и не имелось особых врачей, ни даже фельдшеров. Хотя, согласно пункту 5 статьи Устава о ссыльных, воинские и гражданские врачи, находясь в местах квартирования этапных офицеров, обязаны осматривать и проверять больных, подавать им нужное пособие, но в тех селениях, где устроены этапы, врачи гражданского ведомства не живут; военные же врачи находились лишь на этапах Бирюсинском, Ширагульском и Тыретском, при которых были устроены войсковые лазареты, по 6 кроватей каждый, для пользования собственно больных нижних чинов конвойных команд. Все арестанты, заболевшие в пути следования между Ачинском и Иркутском, до 1885 г. помещались на трех означенных этапах не в войсковых лазаретах, а в отдельных камерах в этапных домах и содержались в них без всякого распределения по полу и возрасту и роду болезней, а также и без всяких необходимых для лазаретного учреждения приспособлений, так как лазареты эти для арестантов не имели ни прислуги, ни больничной одежды, ни постельных принадлежностей, ни даже посуды для лазаретных порций»¹¹⁴.

Дж. Кеннан пришел к заключению, что ссылка по этапу в Сибирь была сопряжена с такими страданиями и унижениями, о которых европейский или американский читатель может составить лишь слабое представление. Итогом его исследований явилось твердое убеждение, что страдания, причиняемые способом доставки арестантов в Сибирь, не имеют аналогов в цивилизованном мире за пределами Российской империи. «Разумеется, отчасти эти страдания можно приписать халатности, нерадивости и лихоимству властей, однако в основном они неизбежное следствие порочной и жестокой системы и могут быть устранены лишь при полной ликвидации самой этой системы и замены ее пожизненным или срочным тюремным заключением в тюрьмах Европейской России... Уже одних испытаний погодой и трудностями пути довольно, чтобы подорвать силы и здоровье у всех, исключая самых стойких, а поскольку к этим неизбежным трудностям добавляются еще нехватка одежды, отвратительное питание, зараженный воздух переполненных этапов и почти полное отсутствие медицинской помощи и ухода, то удивляться приходится не тому, что так много людей умирает, а тому, что так много добирается до цели живыми... В дождь и

солнце, поднимая облака пыли или утопая в грязи, медленно, но упорно бредут они на восток, перебираясь на маятниковых парамах через великие сибирские реки, карабкаясь под проливным дождем по склонам лесистых холмов, с трудом преодолевая болотистые низменности, проводя ночи в переполненных зловонных этапах и с каждым днем все ближе и ближе приближаясь к страшным забайкальским рудникам»¹¹⁵. «Грязь и холод этапов, неприхотливая пища, случайно приобретенная у деревенских баб... Большая половина из нас, как люди, потратившие много нервной и физической силы и больные...», – сообщает осужденный А.В. Прибылев¹¹⁶. С.Я. Елпатьевский считал, что ссыльный тракт способствовал распространению заразных болезней: тифа, скарлатины и дифтерита – среди притрактового населения. По его сведениям, отдельные вспышки этих болезней в партии ссыльных начались еще в Тюмени. От Томска «на этапах и в особенности на полуэтапах творилось жестокое. Натащенная арестантами грязь разливалась зловонной жижей по коридору, по камерам. Здоровые занимали нары, тифозные валялись в грязи под нарами, на полу». В Ачинске из 200 человек более половины заболели. Но ссыльно-этапных по прибытии в Красноярск распределили по енисейским волостям, и зараза пошла гулять среди местного населения¹¹⁷.

Конечным пунктом этапирования были Нерчинские заводы. В первой половине XIX в., по сведениям, приводимым Ф.А. Кудрявцевым, основными местами каторжных работ были:

1. Сереброплавильные заводы Нерчинского горного округа (Нерчинский, Дучарский, Кутомарский, Екатерининский, Александровский, Газимурский, Шилкинский), Петровский железодельный завод, рудники (Воздвиженский, Благодатский, Зерентуйский, Кадинский, Кличкинский, Алгачинский, Акатуйский, Газимурский, Шилкинский, Култуминский). Золотоносные россыпи (Верхнекарийская, Нижнекарийская и Куликанская).

2. Винокуренные заводы Иркутской губернии: Александровский, Илгинский, Николаевский.

3. Иркутский (Усольский) и Селенгинский солеваренные заводы.

4. Тельминская казенная суконная фабрика и Тальцинская посессионная фабрика (стеклоделательный завод). По существу, это были не фабрики, а мануфактуры, основанные на ручном труде.

5. Иркутский ремесленный дом, основанный в 1799 г., и состоящая при нем суконная фабрика (мануфактура).

На Нерчинских горных заводах и рудниках работало в 1840 г. до 3000 каторжан, на винокуренных заводах – 2201, солеваренных – 1179, на Тельминской суконной фабрике – 353, Тельминской – 64, в Иркутском ремесленном доме на состоящей при нем суконной фабрике – 365¹¹⁸. Таким образом, государство, используя систему этапирования, обеспечивало трудом осужденных отдаленные казенные заводы в Восточной Сибири и Забайкалье.

Итак, ссыльным трактом в течение XVIII–XIX вв. в Сибирь прошло более 1 млн чел. По подсчетам Н.М. Ядринцева, издержки на пересылку одного ссыльного в Сибирь, включавшие содержание его в пересыльных тюрьмах, до весны, вследствие приостановки с 1867 г. зимнего препровождения, содержания 20 команд конвоя с 1386 чел. на главном ссыльном тракте, составляли 300 руб. сер., что было бы достаточно для содержания его по меньшей мере в течение четырех лет в самой дорогой тюрьме Европейской России. При ежегодно существующем контингенте ссыльных издержки на их перемещение как минимум должны были составлять 4800 тыс. руб. ежегодно. К этому добавим содержание этапного тракта и военного конвоя с 14 867 чел. нижних чинов, содержание в пути тюремных замков, этапов и пр. Арестантское содержание на 12 тыс. ежегодно идущих ссыльных требовало 880 тыс. руб. Весь контингент ссылки, проживавший в Сибири (202 834 чел.), требовал на прокормление из казны 15 009 716 руб. Учитывая, что половина их находилась в отсутствии, цифру можно уменьшить вдвое – до 7,5 млн.¹¹⁹ Н.М. Ядринцев приходит к выводу, что затраты на ссылку не окупаются ее результатом¹²⁰. Однако средства, выделяемые правительством России на организацию этапов, конвойных и этапных команд, передвижение и довольствие ссыльных, оставались в экономике Сибири и таким непродуктивным методом способствовали ее освоению и занятию части населения.

Примечания

¹ *Анучин Е.С.* Материалы для уголовной статистики России: Исследования о проценте ссылаемых в Сибирь. Тобольск, 1866. Ч. 1. С. 7-8.

- ² Тюмень в XVII столетии. СПб., 1903. С. 88 – 89.
- ³ Там же. С. 89.
- ⁴ Анучин Е.С. Указ. соч. С. 8.
- ⁵ Законодательство Петра I. М., 1997. С. 747.
- ⁶ Там же. С. 747.
- ⁷ ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 3. С. 219.
- ⁸ Там же. № 1394. С. 89.
- ⁹ Там же. С. 219.
- ¹⁰ Там же. № 1595. С. 395 – 396.
- ¹¹ Там же. № 1594. С. 372.
- ¹² Там же. № 1670. С. 585.
- ¹³ Там же. № 1670. С. 538.
- ¹⁴ Там же. № 1716. С. 667.
- ¹⁵ Устрялов Н. История царствования Петра Великого. СПб., 1856. Т. 4. Ч. 1. С. 508 – 509.
- ¹⁶ ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 8. № 5611, 5632, 5441; Т. 9. № 6406; Т. 13. № 10086.
- ¹⁷ Там же. Т. 24. № 17814.
- ¹⁸ Анучин Е.С. Указ. соч. С. 10.
- ¹⁹ Там же. С. 11; ПСЗРИ. Т. 24. 19409, № 19539; Т. 32. № 25581, № 25170.
- ²⁰ Там же.
- ²¹ Там же. С. 12; ПСЗРИ. Т. 18. № 13253.
- ²² Казарян П.Л. Ссылка в Сибирь: конец XVI – начало XIX в.: Учебное пособие. Владивосток, 1999. С. 37.
- ²³ Цит. по: Клеандрова В.М. Уголовное законодательство // Законодательство Петра I. М., 1997. С. 736.
- ²⁴ Колесников А.Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в. Омск, 1973. С. 45.
- ²⁵ ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 39. № 29824. С. 190 – 191.
- ²⁶ Цит. по: Горюшкин Л.М. Предисловие // Ссылка и каторга в Сибири... Новосибирск, 1975. С. 9.
- ²⁷ Меламед Е.И. Указ. соч. // Кеннан Дж. Указ. соч. Т. 1. С. 357. Прим. 129.
- ²⁸ Цит. по: Кеннан Дж. Указ. соч. Т. 1. С. 129 – 130. Стр. 1.
- ²⁹ Кон Ф. В рядах пролетариата // Собр. соч. За пятьдесят лет. М., 1932. С. 244.
- ³⁰ Анучин Е.С. Указ. соч. С. 20 – 22, 23-25; ПСЗРИ. Т. 38. № 28685; 29328; 2-е изд. Т. 1. № 339, Т. 2. № 1280.
- ³¹ Ссылка и каторга... С. 5.
- ³² Колесников А.Д. Указ. соч. С. 46.
- ³³ Болонев Ф.Ф. Старобрядцы Забайкалья в XVIII – XX вв. Новосибирск, 1994. С. 41.
- ³⁴ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 19. С. 867.
- ³⁵ Колесников А.Д. Указ. соч. С. 48.
- ³⁶ Там же. С. 50 – 51.
- ³⁷ Там же. С. 50 – 51, 56.
- ³⁸ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 282. Л. 20 об.
- ³⁹ Анучин Е.С. Указ. соч. С. 17.

⁴⁰ Цит. по: *Марголис А.Д.* О численности и размещении ссыльных в Сибири в конце XIX в. // *Сибирь и каторга.* С. 223.

⁴¹ ГАРФ. Ф. 1183. Оп. 1. Д. 1253. Лл. 5 об.-6.

⁴² Там же. Д. 1.

⁴³ Там же. Лл. 171, 175, 199.

⁴⁴ Там же. Д. 2. Л. 182.

⁴⁵ Там же. Д. 34; Д. 757. Л. 93.

⁴⁶ *Анучин Е.С.* Указ. соч. С. 26, 29 – 32.

⁴⁷ *Марголис А.Д.* Указ. соч. С. 224. Ст. 5. С. 225.

⁴⁸ *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 128.

⁴⁹ Цит. по: *Колесников А.Д.* Указ. соч. С. 45.

⁵⁰ Там же. С. 45.

⁵¹ *Завалишин И.* Описание Западной Сибири. М., 1862. Ч. 1. С. 410 – 411.

⁵² Там же. С. 411.

⁵³ Там же. С. 412 – 413.

⁵⁴ *Колесников А.Д.* Указ. соч. С. 45.

⁵⁵ *Болонев Ф.Ф.* Указ. соч. С. 38 – 47.

⁵⁶ ПСЗРИ. 1-е изд. Т. 22. № 16295. С. 497 – 498.

⁵⁷ Там же. Т. 31. С. 785, 790.

⁵⁸ Там же. Т. 33. С. 1013 – 1014.

⁵⁹ Там же. Т. 29. № 22478. С. 1042 – 1043.

⁶⁰ Там же. Т. 31. № 24331. П. 2. С. 335.

⁶¹ *Семивский.* Указ. соч. С. 55.

⁶² *Вагин В.* Исторические сведения о деятельности графа М.М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 год. СПб., 1872. Т. 1. 220 – 221.

⁶³ ГАОО. Ф. 3. Оп. 12. Д. 17521.

⁶⁴ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 282. Л. 11.

⁶⁵ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 38. № 29129. 1822 г. 22 июля. С. 469 – 470.

⁶⁶ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 699: Отчет по управлению Западной Сибирью за 1823 г. Л. 21–22.

⁶⁷ Там же. Л. 22 об.

⁶⁸ Там же. Д. 707: Отчет по управлению Западной Сибирью за 1831 г. Л. 37.

⁶⁹ Там же. Д. 714: Отчеты по управлению Восточной Сибирью за 1827 и 1828 гг. Л. 15 об., 19 об., 27.

⁷⁰ Там же. Л. 9 об. – 11 об.; Д. 714. Л. 1 – 3.

⁷¹ Там же. Д. 423. Л. 16 об. – 17 об., 21 об.

⁷² *Кеннан Дж.* Указ. Соч. Т. 1. С. 329 – 330.

⁷³ *Завалишин И.* Указ. соч. С.356.

⁷⁴ РГИА. Ф. 1286. Оп. 4. Д. 395.

⁷⁵ Там же. Оп. 9. Д. 566.

⁷⁶ ПСЗРИ. Т. 38. С. 470.

⁷⁷ РГИА. Ф. 1261. Оп. 2. Д. 172.

⁷⁸ *Меламед Е.И.* «Ключ к аду...» Опыт биографии главной книги Дж. Кеннана // *Кеннан Дж. Сибирь и ссылка.* СПб., 1999. Т. 1. С. 357. Прим. 128.

- ⁷⁹ ГАРФ. Ф. 122. Оп. 7. Д. 115. Л. 5-5об., 18 об., 9 об. – 10.
- ⁸⁰ *Завалишин И.* Указ. соч. С. 357 – 359.
- ⁸¹ РГАДА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1524. 229 л., 1225. 192 л.
- ⁸² ПСЗРИ. 2-е собр. Т. 40. № 41982; Т. 42. Отд. 3-е: штаты и таблицы. 1868 г. СПб., 1883. Прил. № 46117. С. 766-767.
- ⁸³ РГИА. Ф. 1263. Оп.- Журнал заседаний. Ст. 314.
- ⁸⁴ Там же. Ст. 321. Лл. 566-576.
- ⁸⁵ ПСЗРИ. 2-е собр. Т. 43. Отд. 2-е. 1868 г. СПб., 1873. № 46117. С. 70.
- ⁸⁶ Там же. С. 71.
- ⁸⁷ Там же. С. 71 – 73; Отд. 3-е. № 46117. С. 752, 762, 763, 765.
- ⁸⁸ РГИА. Ф. 1868. МВД. Деп. полиции исполнительной. Отд. 2. Ст. 3. Оп. 29. Д. 771. Л. 4, 8.
- ⁸⁹ *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 151.
- ⁹⁰ Там же. С. 152.
- ⁹¹ Там же. С. 152, 270.
- ⁹² ГАРФ. Ф. 122. Оп. 7. Д. 115. Лл. 33 об. – 34, 72 об. – 75.
- ⁹³ *Степанов А.П.* Енисейская губерния. Красноярск, 1997. С. 121.
- ⁹⁴ *Чернова И.В.* Этапирование преступников в Сибирь в XIX – начале XX вв. // Труды ТОКМ: Сб. статей Томск, 2002. Т. XII. С. 44.
- ⁹⁵ *Кон Ф.* Указ. соч. С. 244.
- ⁹⁶ *Дмитриев-Мамонов А.И.* Декабристы в Западной Сибири: Исторический очерк по официальным документам. СПб., 1905. С. 5 – 6.
- ⁹⁷ *Прибылев А.В.* Записки народовольца // Историко-революционная библиотека. М., 1930. № 6 – 7. С. 122.
- ⁹⁸ *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 320 – 321.
- ⁹⁹ *Кодан С.В.* Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия второй половины XIX в.: Учеб. пособие. Иркутск, 1980. С. 51 – 52.
- ¹⁰⁰ ПСЗРИ. 1-е собр. Т. 40. № 30419. С. 570-571.
- ¹⁰¹ *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 321 – 322.
- ¹⁰² *Буланова-Трубникова О.К.* Три поколения. М.; Л., 1928. С. 186.
- ¹⁰³ *Кеннан Дж.* Указ. соч. С. 322-326.
- ¹⁰⁴ *Кон Ф.* Указ. соч. С. 253.
- ¹⁰⁵ *Елпатьевский С.Я.* Воспоминания за 50 лет. Л., 1929. С. 127.
- ¹⁰⁶ *Буланова-Трубникова О.К.* Указ. соч. С. 186.
- ¹⁰⁷ *Андреев В.М.* Революционеры-народники в сибирской ссылке. С. 59; *Обзор Иркутской губернии за 1880 год.* Иркутск, 1881. С. 49; *Обзор Иркутской губернии за 1881 год.* Иркутск, 1882. С. 40; *Обзор Иркутской губернии за 1883 год.* Иркутск, 1884. С. 34; *Обзор Забайкальской области за 1884 год.* Чита, 1885. С. 38; *Обзор Забайкальской области за 1885 год.* Чита, 1886. С. 36, 47.
- ¹⁰⁸ *Обзор Енисейской губернии за 1878 год.* Красноярск, 1879. С. 30, 34.
- ¹⁰⁹ *Рейград Э.В.* История сибирской каторги. Рига, 1922. С. 134.
- ¹¹⁰ Цит. по: *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 332. Первый и второй отчеты ген.-губ. Анучина царю. Сл. 1.
- ¹¹¹ Там же. С. 333.

¹¹² Там же.

¹¹³ *Кон Ф.* Указ. соч. С. 263.

¹¹⁴ Цит. по: *Кеннан Дж.* Указ. соч. Т. 1. С. 345 – Отчет Галкина-Враского, начальника Главного тюремного управления, за 1885 г. СПб., 1887. С. 113.

¹¹⁵ Там же. С. 339, 347.

¹¹⁶ *Прибылев А.В.* Указ. соч. С. 122.

¹¹⁷ *Елпатьевский С.Я.* Указ. соч. С. 155, 156, 166.

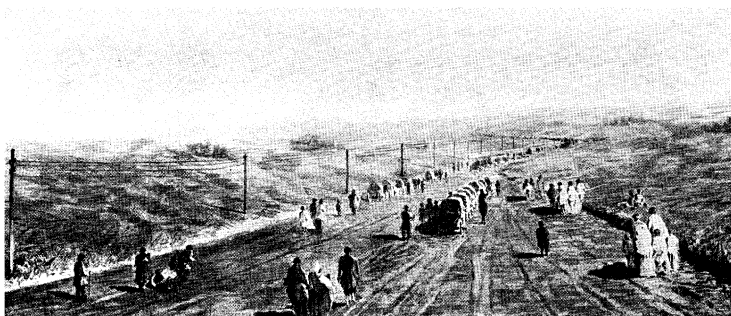
¹¹⁸ *Кудряцев Ф.А.* Участники народных движений первой половины XIX века на каторге. С. 6-10.

¹¹⁹ *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония. 2-е изд. СПб., 1892. С. 290 – 293.

¹²⁰ Там же. С. 300.

ЧАСТЬ 3

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
ПРОЦЕССЫ И ЭЛЕМЕНТЫ
ОБРАЗА ЖИЗНИ В ЗОНЕ
ВЛИЯНИЯ ТРАКТА**



Сибирский тракт до постройки ж.д. (Великая реформа. М., 1911. Т.IV. С. 257)

Глава 7. НАСЕЛЕНИЕ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА

§ 1. Формирование притрактового населения

Тракт оказывал решающее влияние на заселение и хозяйственное освоение прилегающих территорий. В свою очередь, рост народонаселения способствовал развитию путей сообщения, обеспечивая функционирование Московско-Сибирского тракта. Изучение численности и демографической структуры населения дает возможность определить следующее:

- 1) удельный вес трактового и притрактового населения в составе сельских жителей исследуемых районов;
- 2) темпы его роста;
- 3) размеры населенных пунктов;
- 4) плотность населения;
- 5) людность двора;
- 6) половую структуру.

Кроме того, мы подсчитаем численность и долю населения городов, находившихся на тракте в разное время.

Изучение данных вопросов позволит рассмотреть проблему трудовых ресурсов на тракте в XVIII – XIX вв.

Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только людей, живших непосредственно на тракте. К притрактовому населению в зависимости от масштабов сопоставимых территорий относятся жители волостей либо округов, через которые проходил тракт. Следует учесть, что в состав притрактовых волостей входят села, расположенные на тракте и вне его, а в состав притрактовых округов – волости, которые находились на тракте, и волости, которые не лежали на нем. Суть такого варьирования заключается в том, что официально притрактовая зона нигде и никогда не была утверждена, поэтому мы используем данные статистики, сгруппированные по административным единицам. Таким же образом к внутратковому населению причисляем жителей тех округов, которые непосредственно к тракту не прилегали.

Учет населения по административному признаку не противоречит выявлению реальных социальных отношений. Известно, что в пределах административных единиц складывались территориальные общности, где заданные «сверху» функции не исчерпывали всего многообразия социальных контактов. Так, притрактовое (а не только непосредственно трактовое) население вовлекалось в специфические общественные связи по регулированию извозных подрядов, распределению дорожных и подводных повинностей, кооперации в сфере торговли, промыслов, земледелия, по приему и усвоению информации, передаче трудовых и бытовых традиций и т.п. Влияние тракта снижалось по мере удаления от него.

Регулярное движение грузов, пассажиров, почты создавало благоприятные условия для использования рабочих рук, поэтому места близ тракта привлекали жителей Сибири. Замечено, что население Сибири издавна концентрировалось вокруг почтовых и коммерческих путей сообщения.

В 1710 г. в 37,9 тыс. дворов в городах и уездах, через которые проходил или намечался тракт, проживало 266 тыс. чел., или 84,98 % всего русского населения Сибири. В среднем на один двор приходилось 7 душ обоего пола. Если же говорить только об уездах, где проживали ямщики, – Тобольском, Верхотурском, Туринском, Тюменском и Тарском, откуда гоняли ямскую гоньбу, то в них было 212,2 тыс. жителей, или 67,79 % всего переписанного русского населения. Мужчин-ямщиков в это же время насчитывалось: в Тобольске – 1,5 тыс., в Верхотурье – 1,4 тыс., в Туринске – 0,9 тыс., в Тюмени – 1,1 тыс., а всего 4,9 тыс. ревизских душ¹.

История русского населения Сибири в XVIII в. была связана с дальнейшим хозяйственным освоением региона. Наиболее характерная особенность этого периода – распространение русского земледельческого хозяйства в более южные районы. Интенсивности передвижения населения в южные районы старой земледельческой полосы особенно способствовали обстоятельства – военного (укрепление южных границ строительством оборонительных линий) и экономического (изменение направления главных трактов) свойства. Основная масса перевозок стала направляться по Екатеринбургскому тракту, а Верхотурье и Тобольск все более оставались в стороне от главных торго-

вых сибирских путей. В Тюменском уезде в XVIII в. заселялись южные тракты (Туринский, Екатеринбургский, Исетский, Ялуторовский), тогда как на тракте Тюмень – Тобольск в конце 1770-х – начале 1780-х гг. не возникло ни одной новой деревни. После постройки Омской крепости (1716 г.) и укреплений по Иртышу наряду с Тюменским уездом оказался в стороне и Тарский уезд, основное население которого в XVIII в. составляли бывшие служилые люди и их потомки (так называемые разночинцы)². На протяжении XVIII в. южнее старой западносибирской сельскохозяйственной полосы сложилась новая полоса – уезды Курганский, Ялуторовский, Ишимский и Омский, – ставшая наиболее заселенной частью Западной Сибири. Население здесь формировалось в результате вольной колонизации и переселений, когда инициатива со стороны крестьян сочеталась с определенной организационной работой со стороны властей, считает В.А. Александров, ссылаясь на М.М. Громыко³.

По данным 3 – 5-й ревизий (1762 – 1795 гг.), Московский тракт пересекал (с учетом населения уездов старой земледельческой полосы: Тобольского, Верхотурского, Туринского, Тюменского, Тарского) территории, где проживала в 1762 г. 146 971 душа мужского пола, или 78,26 % всего мужского населения Западной Сибири. С 1763 г. тракт фактически оставил в стороне Верхотурский и Туринский уезды. В 1782 г. уже без учета этих округов тракт пересекал уезды с 152 459 жителями-мужчинами, что составляло 59,9 % от всего мужского населения Западной Сибири, в 1795 г. в полосе тракта проживало 182 943 души муж. пола, или 55,81 % мужского населения⁴. При этом подсчете мы учитывали две ветви тракта: дорогу торгующих людей от Тюмени через уезды Ялуторовский, Ишимский и Омский и почтовую – от Тюмени через Тобольск и Тару. В Восточной Сибири, по материалам 3 и 4-й переписей, уезды, пересекавшиеся трактом, насчитывали населения (без Якутии): в 1762 г. – 64 069 душ муж. пола, или 77,54 %, в 1782 г. – 87 431 душу, или 80,07 %⁵.

В 1808 г. вдоль тракта жило 35,6 %, а в 1817 г. – 38,4 % всего населения Сибири⁶. Эти сведения подтверждаются данными статистических подсчетов Ю.А. Гагемейстера и А.Р. Ивонина. Мы выделили из имеющихся у них материалов уезды, через которые проходил тракт, и подсчитали долю населения в них от общего числа жителей

Западной и Восточной Сибири. Так, по данным Ю.А. Гагемейстера, в 1823–1824 гг. вдоль тракта в округах четырех губерний: Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской, проживало 65,78 % всех жителей; в 1851 г. – 59,02 %⁷. Так как к таблицам этого исследователя имеется ряд вопросов, связанных с точностью некоторых цифр по итоговым подсчетам, в частности по Тобольской губернии, обратимся к данным А.Р. Ивонина, которые собраны за более широкий исторический период: с 1790 по 1859 гг. (табл. 8).

Таблица 8

**Население трактовых уездов (округов)
Западной Сибири в 1790 – 1859 гг.***

Губернии	Численность населения, чел. (%)					
	1790	1818	1835	1851	1856	1859
Тобольская	153 375 (38,92)	146 791 (29,11)	404 206 (56,62)	456 930 (54,76)	568 121 (55,82)	600 510 (56,21)
Томская	53 323 (32,01)	133 195 (48,4)	211 324 (44,06)	214 834 (45,76)	338 006 (49,15)	278 530 (39,75)
Западная Сибирь	206 698 (36,87)	279 986 (35,92)	615 530 (51,37)	782 955 (60,05)	906 127 (53,13)	879 040 (49,69)

* Подсчитано по: *Ивоинин А.Р.* Западносибирский город последней четверти XVIII – 60-х гг. XIX в. (Опыт историко-демографического исследования). Барнаул, 2000. С. 207. Прилож. 1.

Из табл. 8 следует, что Сибирский тракт пересекал наиболее заселенные уезды (округа) Западной Сибири. Рост населения (как абсолютный, так и относительный) после 1818 г. связан здесь с миграциями в южные округа Тобольской губернии: Ялуторовский, Ишимский и Омский. Если же учитывать уезды прежние – Тобольский и Тарский, то в 1790 г. вокруг тракта размещалось 74,12 %, а в 1818 г. – 77,88 % всего населения Тобольской губернии. В Восточной Сибири в 1823 – 1824 и 1851 гг. в Енисейской губернии тракт пересекал округа с 61,13 % и 59,42 % всего населения, в Иркутской губернии – с 95,20 % и 94,38 %, соответственно⁸. По сведениям Ю.В. Кожухова, еще в 1816 г. (7-я ревизия) на территории будущей Енисейской губернии 2/3 русских крестьян осели в Красноярском округе – 63 136 чел., а в Иркутской губернии земледельческое население было сосредоточено в основном в трех округах из шести: в Иркутском – 48 702 чел., в Верхнеудинском – 29 067, в Нижнеудинском – 23 650. При этом в Нерчинском

Ю.В. Кожухов указывает цифру 2907 чел., что не вполне соответствует действительности, так как там еще числилось 35 757 душ об. пола, приписанных к горным заводам. В Киренском округе и Якутской области насчитывалось 14 495 и 2046 чел. соответственно⁹. Следовательно, тракт пересекал округа с 89,43 % земледельческого и приписного населения.

В городах, лежавших на тракте, в 1823 г. было сосредоточено в четырех губерниях 70 831 чел., или 79,72 % от всего городского населения, в 1835 г. – 72 514 чел. (56,85 %), в 1851 г. – 84 905 чел. (55,33 %). Уменьшение доли городского трактового населения связано с тем, что при подсчете за 1835 и 1851 гг. мы исключили Тобольск и Тару, население которых по вышеназванным годам составляло 35,92 % и 32,45 %¹⁰, хотя эти города к тому времени окончательно не были выключены из системы влияния Сибирского тракта, потому что через них проходило ссыльное и почтовое движение, а население было активно связано с торговлей, промыслами и извозом. В 20-х гг. из девяти наиболее крупных городов Енисейской и Иркутской губерний, насчитывавших 28 790 жителей, самыми крупными были Иркутск (11 122 чел.) и Енисейск (5362 чел.), затем: Красноярск (3141), Ачинск (2094), Верхнеудинск (2597), Нерчинск (2398), Якутск (1137), Киренск (610) и Нижнеудинск (329 чел.). Енисейск, Киренск и Якутск не располагались непосредственно на тракте, хотя Якутск был на одном из его ответвлений. В 1860 г. в городах Иркутской губернии проживало 27 144 чел., в том числе в трактовых (Иркутске – 19 869 и Нижнеудинске – 4689 чел.) 90,47 % всего городского населения. В Енисейской губернии в 1820-х гг. из 26 201 городского жителя в Красноярске проживало 9997, в Ачинске – 3197, Канске – 2231, т.е. в трактовых городах всего насчитывалось 15 425 чел., или 58,87 % населения. В городах Забайкальской области в начале 50-х гг. проживал 10 591 чел., в том числе в трактовых (Чите – 659, Верхнеудинске – 3746, Нерчинске – 4993 и Селенгинске – 716 чел.) – 10 114 чел., или 95,49 % всех забайкальских горожан (без учета Кяхты)¹¹.

Во второй половине XIX в. основная масса населения Сибири располагалась в районах с наиболее благоприятными условиями для земледелия и скотоводства, а также промысловой деятельности. По-пре-

жнему население Сибири группировалось по почтовым и коммерческим путям сообщения.

Московско-Сибирский тракт стал тем ареалом, где концентрировалась значительная часть жителей региона. На протяжении второй половины XIX в. в Западной Сибири наблюдался незначительный рост трактового населения. Как видно из табл. 9, в 1897 г. абсолютное увеличение населения на Московско-Сибирском тракте, по сравнению с 1868 – 1869 гг., составило 3697 чел., или 10,4 %.

Таблица 9

Рост числа жителей на Московско-Сибирском тракте в Тобольской губернии во второй половине XIX в.*

Годы	Число селений на тракте	В них жителей, чел.	На одно селение, чел.
1868 – 1869	55	28 775	521
1897	60	32 372	539

* Подсчитано по: Список населенных мест по сведениям 1868-1869 гг.: Тобольская губерния. СПб., 1871. С. 142; РГИА, ф. 1290, оп.11, д. 2456, л. 6 – 24, 26 – 54, 220 – 260, д. 2434, л. 5 – 24, 151 – 165, 176 – 210, 226 – 230, 232 – 253, 236 – 545, д. 2453, л. 5 – 20 об., 56 – 83 об., 272, 333 – 360 об., 421 – 467, д. 2459, л. 4-31 об., 51 – 69 об., 66 – 86 об., 275 – 301.

Таким образом, за 28 лет среднее число жителей селений увеличилось всего на 18 чел. Ежегодный прирост населения в трактовых селах составил 0,37 %, а это очень низкий показатель, значительно уступающий показателям среднегодового прироста населения Западной Сибири: с 1863 по 1885 гг. – 1,7 %, с 1883 по 1897 гг. – 2,83 %¹², т.е. на тракте ежегодный прирост населения был в 5 раз ниже первого показателя и в 7,5 раза – второго. Это объясняется тем, что переселенцы на тракте уже не оседали. Материалы Первой Всероссийской переписи 1897 г. не содержат данные о числе переселенцев и вновь образованных поселках на Московском тракте.

Трактовые крестьяне (их общества) не давали переселенцам приемных приговоров, так как в Тобольской губернии в старых освоенных районах при сложившейся системе земледелия наблюдалось уже напряжение в землепользовании. На одну душу мужского пола в Ялуторовском округе засевалось в волостях Московского тракта 1,79 дес.,

во внетрактовых – 1,76 дес., а в Енисейской губернии в трактовых волостях по 2,03 дес., во внетрактовых – 3,17 дес., в Иркутской губернии, соответственно, 2,07 дес. и 1,98 дес. Таким образом, в губерниях Восточной Сибири на одну душу мужского пола было больше земли, чем в Западной Сибири, и не ощущалось такой остроты при устройстве ссыльных и переселенцев, как в трактовых районах Тобольской и Томской губерний, где плотность населения была выше и наблюдалось относительное малоземелье.

В Тобольской губернии старожилы еще в 60 – 70-х гг. XIX в. стали переходить от захватных форм землепользования к уравнильно-душевым переделам¹³, поэтому попытки приселиться к старожилам терпели неудачу и переселенцы вынуждены были уходить в малообжитые районы.

К тому же роль тракта в Западной Сибири к 90-м гг. XIX в. снизилась. Рост числа населенных пунктов до 60 происходит за счет вновь образовавшихся выселков, незначительных по размерам: в Ялуторовском округе Филимоновского в 10 дворов и 44 души в Заводоуковской волости, Лушничихи в 13 дворов и 48 душ обоего пола в Новозаимской волости, Пакли в 15 дворов и 54 души обоего пола и Боярского в 16 дворов и 72 души в Омутинской волости и выселка Марайского в 17 дворов и 89 душ в Богандинской волости Тюменского округа. Выселки, как видим, невелики, поэтому и увеличение средней людности селений трактовых незначительно.

В Томской губернии в 1858 г. насчитывалось 2399 поселков с населением в 654 900 душ обоего пола, в среднем по 44 двора и 273 чел. на каждый населенный пункт¹⁴. На Московском тракте число населенных пунктов превышало общегубернские показатели более чем в 2,6 раза по количеству дворов и в 2,5 раза – по числу жителей.

В Томской губернии больше половины населения почтовых трактов размещалось на Московско-Сибирском тракте. Среднее число жителей в одном селении Сибирского тракта намного превышало таковое на трактах, которые проходили по плодородным округам Алтая – Барнаульскому и Бийскому. В Томской губернии население еще активнее концентрировалось вдоль Московско-Сибирского тракта: в Мариинском округе почти 1/3, а в Каинском более 1/4 всех жителей размещалось на Московском тракте, в Томском округе –

более 1/5 всех жителей (но с прилегающими к Сибирскому тракту)¹⁵. К 1897 г. число населенных пунктов на Московско-Сибирском тракте осталось прежним. Однако, по данным табл. 10, за период с 1858 г., т.е. около 40 лет, средний размер трактовых пунктов возрос приблизительно на 200 чел.

Таблица 10

Изменение численности жителей на Московско-Сибирском тракте в Томской губернии во второй половине XIX в.*

Годы	Число селений на тракте	В них жителей (всего), чел.	На одно селение жителей (в средн.), чел.
1858	72	48726	677
1897	72	59372	824

*Подсчитано по: Зверинский В. Списки населенных мест... С. 3, 8, 13, 79, 80, 85, 87, 89, 114, 116; РГИА, ф.1290, оп. II, д. 2477. Иткульская волость, № 78 – 123. Убинская волость № 1 – 71. Нижнекаинская волость № 1 – 34. Покровская волость № 1 – 26. Усть-Таркская волость № 1 – 26. Верхнеомская волость № 35 – 85. Вознесенская волость № 1 – 34; Там же. Д. 2383. Баимская волость. № 21 – 57. Боготольская волость № 58 – 94. Почитанская волость № 17 – 56. Д. 2486. Л. 133 – 206, 207 – 262, 264 – 270, 679 – 749 об., 775 – 963 об., 1010. (Так как в Д. 2477 и 2483 листы не пронумерованы, то выписывались номера опросных листов населенных мест по волостям.)

Итак, за 38 лет население 72 пунктов увеличилось на 10 646 человек, т.е. на 21,8 %. Это объясняется и переселением, оседанием части новоселов по Московскому тракту, и естественным приростом старожильческого населения. А. А. Кауфман, обследовав четыре волости Томского и Мариинского округов – Семилуженскую, Ишимскую, Почитанскую и Баимскую, находившиеся на Московском тракте, пришел к выводу, что из 20 трактовых сел этих волостей только д. Ключевая в Баимской волости состояла из новоселов-переселенцев, а с. Подломское Семилуженской волости, д. Теплая Речка Почитанской волости и с. Суслово Баимской волости были смешанными, т.е. состояли из старожилков и переселенцев, остальные же 16 трактовых селений остались чисто старожильческими. Всего в четырех волостях образовались 31 село и деревня новоселов, и только эта деревня располагалась на тракте¹⁶.

А.А. Кауфман, приводя эти данные, оговаривается, что он не учитывал отдельные семьи, водворившиеся по приемным приговорам обществ, а показывал только тех новоселов, которые водворялись в

составе более или менее значительных партий. «Несмотря на всю свою неполноту, – писал он, – эти данные позволяют сделать один довольно существенный вывод – переселенческий элемент обнаружил весьма мало склонности к поселению на большом Сибирском тракте»¹⁷.

Ежегодный прирост составил на тракте за 38 лет 0,54 %, что тоже являлось ниже среднегодового прироста за 1863 – 1885 гг. в три раза, а за 1885 – 1897 гг. – в пять раз. Объяснение низких темпов прироста населения в Западной Сибири дает В.И. Пронин, ссылаясь на документы современников. Он видит причины этого в социально-экономических условиях, в частности в тяжелом экономическом положении сибирской деревни, которую потрясли неурожайные годы (1864, 1870, 1874, 1884, 1888, 1896), приводившие к низкой рождаемости и высокой смертности¹⁸. Кроме того, Московско-Сибирский тракт был уже давно заселен и избыточное население могло перемещаться в более благоприятные для земледелия местности. А.А. Кауфман отмечал значительный отток из Ишимской волости, кроме трактовых селений. Со времени Десятой ревизии, к 1890 г. убыло из волости 1173 души муж. пола (по 10-й ревизии в волости числилось 4423 душ муж. пола, к 1890 г. – 3250). При этом убыль отмечалась в селениях, образованных в 50-х гг. XIX в. переселенцами из внутренних губерний¹⁹.

В 90-е гг. XIX в. дружелюбие старожилов в трактовых районах зависело от наличия свободных земель. Но в большинстве своем переселенческие поселки образовывались вне тракта, т.е. вне территории, занимаемой старожильческими селениями.

Приселения в результате внутренней миграции вне трактовых старожилов к трактовым встречались, но крайне редко. Так, за период с 1880 по 1894 г. только в два трактовых села Каинского округа приселилось по семь семей. В с. Покровское водворились выходцы из Тарского округа Тобольской губернии, переместившись на 150 верст. Все семьи вынуждены были покинуть истощенные пашни. В с. Турумовское три семьи пришли из Тобольской губернии, две – из Пермской и по одной – из Оренбургской и Воронежской. Две пришли в 1884 г., остальные – в «голодные» 1891 и 1892 гг. Все эти новые хозяйства были бедняцкими²⁰. В с. Покровском проживали крестьяне, запасшиеся вначале приемными приговорами, а

только затем переселившиеся. В 1880 г. одна семья за приемный договор заплатила 10 руб. и ведро вина. В 1881 г. две семьи заплатили 50 руб. и два ведра, в 1881 г. три семьи водворились всего за ведро вина, в 1882 г. одна солдатская семья выставила за приемный приговор лишь полведра вина²¹.

К концу XIX в. в Тобольской губернии и на казенных землях Томской губернии запас свободных земель казался более или менее исчерпанным, отмечал А.А. Кауфман. Причиной своих неудач ходоки называли несвободность участков (43,8 % безрезультатных случаев ходачества из 100 в Тобольской губернии и 45,7 % – у ходоков на казенные земли Томской губернии), а также дороговизну приемных договоров (7,9 %)²². А там, где новоселам удавалось водвориться, отношения их со старожилами складывались натянутые. Новоселы настаивали на переделе земель, но старожилы, пахавшие лучшие пашни, на это не соглашались. Еще одним поводом к неудовольствиям было препятствование новоселам к участию в вольной гоньбе²³.

В Енисейской губернии на тракте рост населения происходил интенсивнее, чем в Западной Сибири (см. табл. 11).

Таблица 11

Динамика увеличения населения на Московско-Сибирском тракте в Енисейской губернии (вторая половина XIX в.)*

Год	Количество селений на тракте	На одно селение, чел.	Всего
1859	37	685	25 329
1890	45	623	28 045
1897	45	856	36 522

* Подсчитано по: *Маак Р.* Список населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния. СПб., 1864. С. 22-25; Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. СПб., 1893. Т. 3. С. 2 – 700; РГИА, Ф. 1290, оп. 11, д. 657, л. 3, 7, 8, 155 – 200, 256 – 319, д. 654, л. 589 – 774, 810 – 1013, 1037 – 1085, 1094 – 1444, д. 648, л. 310 – 364.

С 1859 по 1890 г. население Московско-Сибирского тракта в Енисейской губернии возросло на 2716 чел., или на 10,7 %. К 1897 г. рост, по сравнению с 1859 г., составил 11 193 чел., или 44,1 %. По отношению к 1890 г., т.е. за 7 лет, население на тракте увеличилось на 8477 чел., или на 30,2 %. Ежегодный прирост с 1859 по 1897 г. составил 1,15 %, в том числе по 1890 г. – 0,35 %, что существенно



Движение обоза переселенцев из Томска в Восточную Сибирь. 1 июля 1891 г.
Худ. П. Кошаров (Художественно-этнографические рисунки Сибири /
Ред.-изд. П. Кошаров. Томск, 1891. № 21)

меньше ежегодного прироста населения в Восточной Сибири в целом, так как с 1890 по 1897 г. ежегодный прирост на тракте составил 4,3 %, а по Восточной Сибири – 2,3 %²⁴.

Объяснить такое резкое возрастание населения на Московском тракте можно увеличением переселений в 90-е гг. XIX в. в Енисейскую губернию. В это время идет освоение притрактовых районов. Старожильческое население даже в 1913 г., после нескольких лет действий столыпинских землеустроительных партий, не чинило препятствий переселенцам, если его землепользование не страдало²⁵. Естественно, что в XIX в. положение переселенцев и новоселов в Енисейской губернии на Московско-Сибирском тракте было гораздо благоприятнее, чем в Тобольской и Томской губерниях. К тому же тракт в это время не потерял еще своей значимости, привлек на период строительства железной дороги значительное число рабочих, так как в некоторых местах совпадал с ее направлением.

Средний размер населенных пунктов увеличился здесь с 685 жителей в 1858 г. до 856 в 1897 г. Уменьшение этого показателя в 1890 г. было связано с тем, что число пунктов возросло с 37 до 45, т.е. на 8 к 1890 г. К 1897 г. число поселений не изменилось, так что концентрация населения в них стала более высокой.

В Иркутской губернии в 1887 – 1888 гг. по трем округам – Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, где проходил Московский тракт, в 53 селениях (учитываются также села Кругобайкальского и Ангарского трактов как продолжения Сибирского) насчитывалось 8529 хозяйств, по всем трактам трех округов – 12 375 хозяйств, а в целом

по трем округам – 30 288 хозяйств. Таким образом, на Московском тракте концентрировалось 28,2 % всех хозяйств трех округов, а с прилегающими трактами, Ангарским и Якутским, – 40,8 % от всех крестьянских хозяйств. Абсолютные цифры приведены в табл. 12.

Таблица 12

Количество крестьянских хозяйств в сельском населении трех округов Иркутской губернии (1887 – 1888 гг.) *

Категории хозяйств	Во всех трактовых селениях**	В селах Московского тракта	Во внетрактовых селениях	Всего
Старожильческие	8046	5133	13 573	21 610
Новоселов	1578	1136	1747	3325
Ссылных	1958	1560	1624	3582
Крестьян других сел	775	700	987	1762
Итого:	12 375	8529	17 931	30 288

*Подсчитано по: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. Иркутск. 1889. Т. 1: Поселенные таблицы: Иркутский округ. С. 2, 10, 34, 42, 56, 58, 74, 82, 98, 106, 114, 122, 138, 146, 154, 226; Балаганский округ. С. 74, 82, 98, 106, 114, 130, 138, 146, 218, 274; Нижнеудинский округ. С. 2, 10, 26, 34, 42, 50, 58, 162, 170.

** Учтены селения по Московскому тракту и отходящим от него Ангарскому и Якутскому.

Из табл. 12 видно, что на одно селение Московско-Сибирского тракта в среднем приходилось 160 хозяйств. Это самый высокий показатель по всем четырем губерниям: Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской.

По нашим подсчетам, из всех крестьянских хозяйств трех округов 37,3 % хозяйств старожилов, 47,6 % новоселов и 54,9 % ссыльных находилось в трактовых селах; 65,3 % всех хозяйств в трактовых селах составляли хозяйства старожилов. На Московско-Сибирском тракте их было 60,2 %, во внетрактовых селах доля старожильческих хозяйств равнялась 75,7 %, а по трем округам в целом, Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, старожилы составляли 71,4 % хозяйств. Новоселы составляли 12,8 % всех трактовых хозяйств и 9,7 % внетрактовых. Из хозяйств Московского тракта 13,3 % приходилось на их хозяйства. Ссылных в трактовых селах было 15,1 %, в селах Московско-Сибирского тракта – 18,3 %, во внетрактовых – 9 %, т.е.

вдвое меньше. Крестьяне других селений на трактах трех округов составляли 6,3 %, на Московско-Сибирском – 8,2 %, а вне трактовых – 5,5 % всех хозяйств. Данные цифры показывают, что на трактах Иркутской губернии, особенно на Московско-Сибирском, доля хозяйств старожилов была ниже, чем в целом по трем округам губернии. На Московско-Сибирском тракте и его ответвлениях происходит наибольшая концентрация новоселов, ссыльных и крестьян других селений. Так, из всех хозяйств новоселов 51,8 %, ссыльных 58,8 %, крестьян других селений 43,8 % находилось на трактах.

Еще более показательны данные о жителях трех округов Иркутской губернии. Так, в Иркутском округе крестьяне трактовых сел составляли 44,8 % от всего населения округа, старожилы – 49 %, новоселы – 58,1 %, ссыльные – 64,1 %, крестьяне других селений – 52 % от всех крестьян округа соответствующих групп (см. табл. 13). В Балаганском округе трактовые крестьяне составляли 39,3 % от всего населения округа, старожилы – 37,7 %, новоселы – 49,2 %, ссыльные – 43,1 %, крестьяне других сел – 39,2 % от всего числа крестьян данных групп в округе. В Нижнеудинском округе на Московском тракте жило 39 % всех крестьян округа, из них по группам распределялись следующим образом: старожилы – 37,4 %, новоселы – 45,2 %, ссыльные – 52,6 %, крестьяне других селений – 32,3 % от данных групп крестьян всего округа²⁶.

Таблица 13

Численность сельского населения Иркутского, Балаганского и Нижнеудинского округов Иркутской губернии (1887–1888 гг.), чел.*

Категории крестьян	Трактовое население	Всего населения
Старожилы	47 928	122 922
Новоселы	8522	16 607
Ссыльные	7054	10 442
Крестьяне других селений	3167	7968
Итого:	66 671	157 939

* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Т. 1. С. 2 – 170.

Из табл. 13 видно, что 42,4 % крестьян трех округов Иркутской губернии жило на трактах Московско-Сибирском и его ответвлениях: Ангарском и Якутском. В них старожилы составляли 39 %, новоселы – 51,5 %, ссыльные – 57,6 %, крестьяне других сел – 39,8 % от всех групп населения округов. На 53 селения, расположенные по Мос-

ковско-Сибирскому тракту, приходилось 40 969 жителей, или в среднем на одно селение – 773 жителя.

Притяжение трактов, особенно Московско-Сибирского, для новоселов, ссыльных и крестьян других селений в Иркутской губернии объясняется возможностью заработать средства на обустройство хозяйства. Многие ссыльные из ремесленников или кустарей находили применение своим способностям. Да и прокормиться на тракте было легче, так как спрос на рабочие руки был выше и постояннее. Кроме того, процесс освоения притрактовой полосы в то время еще не завершился.

В Иркутской губернии концентрация населения в трактовых селах была выше, чем на трактах Западной Сибири и Енисейской губернии, средняя численность на одно селение по Московско-Сибирскому тракту превышала среднюю численность в вышеуказанных губерниях и по числу хозяйств, и по числу жителей. В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Иркутской губернии от границ Енисейской губернии до г. Иркутска располагалось 41 селение с 43 643 жителями²⁷, т.е. на один населенный пункт в среднем приходилось по 1064 жителя. На этом пути располагались еще и 35 заимок, на тракте и в 1-2 верстах от него, с 1539 жителями, т.е. в среднем по 44 человека. А в Черемховской волости Балаганского уезда на тракте насчитывалось 26 таких заимок.

В 1902 г. в Иркутской губернии было 2842 населенных пункта со средним числом жителей 181 чел.²⁸ Таким образом, средний размер трактового населенного пункта Иркутской губернии превышал средний губернский показатель примерно в шесть раз. В Сибири в целом на один населенный пункт в 1897 г. приходилось 253 чел., а в Европейской России – 158 чел. Стало быть, во всех четырех губерниях, и особенно на Московско-Сибирском тракте, населенные места были крупнее, чем в Европейской России²⁹. Еще Ю.А. Гагемейстер отмечал, что «самые обширные селения в Сибири расположены по Большой Московской дороге, по которой извозом и сбытом припасов зарабатывается ежегодно несколько миллионов рублей»³⁰.

На Московско-Сибирском тракте в пределах четырех губерний от границ Пермской губернии до г. Иркутска находилось 218 населенных пунктов с населением в 174 832 чел. Всего же на тракте с его продолжением – Кругобайкальским и Амурским трактами в пределах Смоленской волости Иркутской губернии – в 1897 г., по нашим подсчетам, было 177 738 жителей, или 36 % от всего населения трактовых воло-

стей. Во всех волостях, пересекаемых трактом, в четырех губерниях размещалось 26,5 % от всего населения трактовых округов, что, в свою очередь, составляло 45,5 % всего сельского населения четырех губерний (см. табл. 14).

В Восточной Сибири Московско-Сибирский тракт пролегал по наиболее населенным местам. Так, в Енисейской губернии он проходил через семь волостей округов Ачинского, Красноярского и Канского, где проживало 32,6 % населения, число хозяйств составляло здесь 33,5 %.

В Иркутской губернии Московско-Сибирский тракт проходил через три округа. Он пересекал 11 волостей с населением в 68 тыс. чел., что составляло 43 % населения округов. В этих волостях группировалось 44,8 % хозяйств.

Таблица 14

Сельское население в районе Московско-Сибирского тракта в 1897 г.*

Губернии	Кол-во дворов, тыс.	В них всего жителей, тыс. чел.	Средняя плотность двора, чел.	На 100 мужчин приходится женщин
<i>Тобольская</i>	252,6	1345,7	5,3	103,4
Округа на тракте	140,0	743,5	5,3	103,1
Волости на тракте	24,5	133,4	5,4	98,6
Села на тракте	6,5	32,4	4,9	91,8
<i>Томская</i>	315,6	1799,8	5,7	100,7
Округа на тракте	92,7	522,9	5,6	98,1
Волости на тракте	31,5	184,9	5,8	94,0
Села на тракте	9,9	59,4	6,0	95,8
<i>Енисейская</i>	90,8	507,3	5,6	91,2
Округа на тракте	48,5	265,8	5,51	88,2
Волости на тракте	13,7	84,2	6,1	89,9
Села на тракте	5,7	36,5	6,3	90,9
<i>Иркутская</i>	80,9	451,5	5,6	87,3
Округа на тракте	59,6	331,2	5,6	85,8
Волости на тракте	16,0	91,0	5,7	95,4
Села на тракте	8,8	49,4	5,6	94,6
Итого:	740,0	4104,2	5,5	98,8
Округа на тракте	340,8	1863,5	5,5	96,2
Волости на тракте	85,8	493,6	5,7	94,8
Села на тракте	30,9	177,7	5,7	93,7

* Подсчитано по: Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905. Вып. 78: Тобольская губерния. С. 6; СПб., 1904. Вып. 79: Томская губерния. С. 6; СПб., 1904. Вып. 73: Енисейская губерния. С. 4; СПб., 1904. Вып. 75: Иркутская губерния. С. 4; РГИА, Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2477, 2483, 2486, 2456, 2434, 2453, 2459, 657, 654, 648, 693, 703 – 704, 699.

Особо обратим внимание на тот факт, что в Тобольской губернии в округах, пересекаемых Сибирским трактом, проживало более половины всего сельского населения губернии – 55,2 %, в Енисейской губернии – 52,4 %, а в Иркутской губернии – 73,3 %. Только около трети составляло население трактовых округов Томской губернии (29 %) от всего сельского населения. Это объясняется прежде всего тем, что механическое движение населения в губернии осуществлялось за счет переселений в южные округа – Барнаульский и Бийский. С 80-х гг. XIX в. большая часть переселенцев в Сибирь шла в Томскую губернию. С 1885 по 1899 гг. в южные округа водворилось около 645 тыс. чел., что составило 60 % крестьян, выселившихся в это время за Урал³¹. Естественно, что это снизило удельный вес населения округов Московского тракта в Томской губернии.

Особенно велика доля трактового населения в Иркутской губернии – 73 % всех жителей. По этой же губернии самый высокий показатель концентрации населения в селах трактовых волостей, который увеличивается с запада на восток, отражая процесс хозяйственного освоения территорий. Если в Тобольской губернии в селах концентрировалось 24,2 % населения трактовых волостей, то в Томской – 32,1 %, в Енисейской – 43,3 %, а в Иркутской – 54,3 %, т.е. мы видим увеличение населения от губернии к губернии примерно на 10 %. Хотя в абсолютных цифрах по численности трактового населения на первом месте были села Томской губернии, затем Иркутской, Енисейской и Тобольской (см. табл. 14).

В Сибири население размещалось неравномерно, сосредоточиваясь в основном в земледельческом районе, который тянулся узкой полосой вдоль Московского тракта, сильно расширившейся в пределах Алтая и Минусинского округа.

Существенным показателем концентрации населения в селах Московско-Сибирского тракта являются размеры населенных пунктов по числу жителей и хозяйств (табл. 15).

В 1897 г. количество селений с числом жителей до 100 составило 13,3 % вместо 7,3 % в 1868 г. Число селений, имевших до 1000 жителей, достигло 51,6 %, а до 1,5 тыс. и свыше – возросло до 15 % вместо 10,9 % в 1868 г. Мы знаем, что увеличение количества населенных пунктов с числом жителей до 100 чел. произошло в это вре-

**Соотношение населенных пунктов различной людности
на Московско-Сибирском тракте в Тобольской губернии***

Годы	Абс. кол-во населенных пунктов с числом жителей, чел.					
	До 50	50 – 100	100 – 500	500 – 1000	1000 – 1500	свыше 1500
1868	2	2	2; 20	25	5	1
1897	3	5	21	22	5	4

* *Подсчитано по:* Список населенных мест... СПб., 1871. Тобольская губерния. С. 145; РГИА, Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2456, 2434, 2453, 2459.

мя за счет выселков, образовавшихся после 1868 г. Однако размер селений оставался примерно таким же, как и в 1863 г., увеличиваясь незначительно.

В Томской губернии в 1858 г. селений, имевших более 100 дворов, было 168, из них 34 располагалось на Московском тракте. Селений, имевших более 1000 душ обоего пола, исключая города, в губернии насчитывалось 43, из них 21 – вдоль больших дорог, в том числе 13 – по Сибирскому тракту. Из остальных 22 сел 8 размещались около рек и 14 являлись заводскими. Таким образом, 49 % крупных сел губернии располагалось на трактах, а из них 62 % приходилось на села Московско-Сибирского тракта³².

В 1897 г. в Томской губернии на Московско-Сибирском тракте из 72 населенных пунктов было 26 селений, имевших свыше 1000 жителей, т.е. 36,1 % трактовых сел. В 23 пунктах проживало свыше 500 жителей, в остальных 23 – менее 500. Таким образом, численность крупных населенных пунктов на Сибирском тракте за 39 лет выросла на 100 % – с 13 до 26. Эти пункты составили 72,2 % от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1000 жителей³³.

В Енисейской губернии большая часть крупных населенных мест, имевших более 100 дворов и 1000 душ об. пола, располагалась по Сибирскому тракту и вдоль Енисея; имеющих более 100 дворов в губернии было 86, из них на Московском тракте – 13, а вместе с ответвлениями тракта насчитывалось 25 сел, т.е. 29 % всех населенных пунктов были крупными³⁴. Селений, с более чем тысячью чел., насчитывалось в губернии 32, из них на главном тракте – 8, т.е. 25 %, а с

прилегающими трактами – 11, или 34,4 %³⁵. Таким образом, по Московско-Сибирскому тракту в Енисейской губернии располагались наиболее крупные населенные пункты.

В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Енисейской губернии насчитывалось 15 населенных пунктов с населением свыше 2 тыс. чел., т.е. за 38 лет число их увеличилось почти вдвое и они составляли 33,3 % трактовых селений. Вместе с селами, в которых имелось жителей свыше 500 чел. (13), на тракте их было 62,2 %. Крупные пункты в Енисейской губернии составляли 75 % от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1 тыс. жителей³⁶.

В Иркутской губернии в 1897 г. на Московском тракте насчитывалось 16 селений с числом более 1000 жителей (39 %), а вместе с селениями, в которых жило более 500 жителей (10 пунктов), 63,4 % всех пунктов, не считая заимок. Из всех крупных селений трактовых волостей на Московском тракте в пределах Иркутской губернии размещалось 76 %³⁷.

Показателем демографической ситуации в трактовых районах является соотношение мужского и женского населения.

Одним из факторов, который снижал рождаемость городского населения в Сибири, по предположению В.А. Зверева, являлась резкая диспропорция численности мужского и женского населения. Отмечая превышение мужского населения над женским в сельской местности по переписи 1897 г., В.А. Зверев считает, что по Сибири это превышение было незначительным: на 100 мужчин приходилось женщин 97,7, а в городах наблюдалась резкая диспропорция – лишь 92,6³⁸. Необходимо отметить, что сведения в целом по региону не учитывают районных особенностей. Так, в исследуемых нами сельских районах Тобольской губернии на 100 мужчин приходилось 103,4 женщин, в Томской – 100,7, в Енисейской – 91,2, в Иркутской – 87,3, а в целом по четырем губерниям – 98,8 (см. табл. 15), т.е. эти обобщенные сведения несколько выше приводимых В.А. Зверевым, поскольку он учитывал еще и данные по Акмолинской и Забайкальской областям. Однако в Енисейской и Иркутской губерниях женского населения было меньше по отношению к показателю 100 мужчин, чем в городах. Резкой была диспропорция численности мужского и женского населения по трактовым селам и едва уступала городской диспропорции – 93,7

женщин на 100 мужчин. Указывая на региональные особенности половозрастного состава, Е.И. Соловьева и В.И. Пронин отмечают, что в Сибири на 100 мужчин приходилось 98 женщин, а в Европейской России – 103 женщины³⁹. Подсчеты Е.И. Соловьевой и В.И. Пронина соответствуют нашим, т.к. они показывают снижение числа женщин (на 100 мужчин) с 98,8 по губерниям до 96,2 по уездам на Московско-Сибирском тракте, к 94,3 по трактовым волостям и до 93,7 по трактовым селам, т.е. снижение происходит не только с запада на восток, но в Западной Сибири – от губерний к округам, от них к волостям и к трактовым селам.

Е.И. Соловьева объясняет это тем, что с продвижением от Урала на восток численность мужчин в народонаселении увеличивалась, что подтверждают и наши подсчеты. Среди переселенцев преобладали мужчины, а среди уроженцев Сибири – женское население. К концу XIX в. соотношение полов в ближайших к Европейской России губерниях выравнялось, а в Восточной Сибири стало более благоприятным для воспроизводства населения⁴⁰. Однако необходимо учитывать порайонные особенности. Например, несмотря на то что в Тобольской губернии на 100 мужчин женщин приходилось 103,4, на Московско-Сибирском тракте в волостях 98,6, а в селах 91,8 женщин к 100 мужчинам – один из самых низких показателей такого соотношения, ниже только показатель по трактовым селам Енисейской губернии – 90,9 женщин (см. табл. 15).

Таким образом, процесс уменьшения доли женского населения на Московско-Сибирском тракте аналогичен процессу в городе и связан в значительной степени с приселением в трактовые села и волости переселенцев и ссыльных мужчин, которые в доле соотношения полов преобладали. Это подтверждают исследования Е.И. Соловьевой и В.И. Пронина в целом по Сибири и наши по Московско-Сибирскому тракту в Восточной Сибири. Следовательно, диспропорция, заложенная при заселении трактовой полосы в последней трети XVIII ст., не была окончательно преодолена и в конце XIX в. По сведениям Ф.С. Кузнецовой, в 1767 г. в четырех деревнях поселщиков в Барабе, специально размещенных для устройства тракта, 38 % дворохозяев составляли одинокие мужчины. И. Фальк ставил в прямую зависимость недостаточное развитие их хозяйства и отсутствие женщин. Спустя

50 лет, в 1819 г. М.М. Сперанский, проезжая через д. Нижне-Омскую, отметил одну из причин бедственного положения поселенных здесь в 60-е гг. XVIII в., которая заключалась в том, что они долгое время оставались без жен⁴¹. Однако картина конца XIX в. уже была не столь тягостной как в первые десятилетия после заселения трактовой зоны.

Важной демографической характеристикой является показатель плотности населения (см. прил. 2, табл. 2).

Плотность населения трактовых округов была выше, чем в целом по губерниям, с небольшим исключением в Томской губернии, где два трактовых округа из трех уступали по губернскому показателю. Это и закономерно, так как Алтайские округа были южнее и благоприятнее по почвенно-климатическим условиям. В Тобольской губернии по плотности трактовые округа уступали лишь более южному Курганскому округу, где плотность составляла 12,3 чел. на кв. версту, а Тарский (2,13), Тобольский (0,93), Туринский (0,98) и другие резко уступали трактовым округам. В Енисейской губернии только южный Минусинский (2,29) округ, наиболее благоприятный в сельскохозяйственном отношении, по плотности занимал второе место, вдвое уступая Красноярскому и едва превышая Ачинский.

В Иркутской же губернии трактовые округа были самыми населенными и по плотности превосходили северные округа. В волостях, ближайших к Московскому тракту, плотность населения в 1897 г. составляла несколько десятков человек на одну квадратную версту, в более отдаленных местах падала до 5 – 10 и даже до 1 – 2 чел.⁴²

В трактовых селах наблюдалась тенденция к увеличению людности двора (см. табл. 15). Это объясняется тем, что от степени обеспеченности рабочей силой зависела производительность и доходность крестьянского хозяйства, так как тракт здесь давал преимущества в сбыте продукции и возможности приложения рабочих рук.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт в течение XIX в. группировал вокруг себя значительную часть населения Сибири, на нем располагались наиболее крупные населенные пункты. На тракте было своеобразным соотношение мужского и женского населения и самая высокая плотность жителей. Здесь сосредотачивалась весьма значительная масса трудовых ресурсов Сибири.

для большой спрос на фураж и продукты питания, извоз содействовал товаризации хозяйства»,⁴³ – отмечал Л.М. Горюшкин.

Так, на содержание лошадей, занятых в извозном промысле в пределах Иркутской губернии, требовалось овса в 1850-е гг. 500 тыс. пуд., в 1890-е гг. – 2100 тыс. пуд; на почтовых лошадей – 270 тыс. пудов. От общей товарной массы хлеба (около 8 млн пуд.) это составляло в 90-е гг. более четверти. Кроме того, крестьяне бедняцкой группы потребляли сверх произведенного ими 1266 тыс. пуд. хлеба⁴⁴. А если учесть, что большая часть бедняцких хозяйств базировалась в притрактовом районе, то мы увидим, что половина товарного хлеба производилась для нужд Московско-Сибирского тракта.

Спрос на сельскохозяйственные продукты не снижался, так как объем перевозимых грузов постоянно возрастал в связи с втягиванием Сибири во всероссийский рынок. Структура посевных площадей в притрактовых селах зависела от рыночного спроса на отдельные виды хлебов. Специализацию сельского хозяйства притрактовых волостей, связанную с развитием извозного промысла, отражают данные по районам, которые подверглись массовым обследованиям в конце 80 – начале 90-х гг. XIX в., т.е. в тот период, когда извозный промысел по Московско-Сибирскому тракту достиг наивысшей точки.

Анализ данных табл. 16 показывает, что в районе Московско-Сибирского тракта наблюдалась определенная специализация зернового клина, направленная на удовлетворение рыночных запросов в трактовых селах. Особенно ярко об этом свидетельствуют данные о посевах овса – культуры, которая выращивалась специально для содержания рабочих и почтовых лошадей. Так, в 1887 – 1888 гг. в Иркутской губернии под посевы овса отводилось в трактовых волостях 22,3 % всех посевных площадей. В структуре посевов трактовых волостей овес занимал второе место после озимых хлебов, а во внетрактовых – лишь четвертое, после озимых, ярицы и яровой пшеницы. В сравнении с общегубернскими показателями по трем округам (Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, по которым проходил тракт), где посевы овса занимали третье место после озимых и ярицы, в трактовой зоне показатель по посевам овса заметно выше.

В 1889 – 1890 гг. в Енисейской губернии в волостях по Московско-Сибирскому тракту больше всего площадей было засеяно овсом, да-

Структура посевов различных хлебов в Иркутской, Енисейской, Томской и Тобольской губерниях (%) *

РАЙОН	Озим	ЯРОВЫЕ				
		Овес	Ярица	Яровая пшеница	Ячмень	Прочие хлеба
Волости Московского тракта Иркутской губернии	40,1	22,9	18,7	14,57	3,73	–
Внетрактовые волости Волости Московского тракта Енисейской губернии	39,2	15,38	19,9	18,38	7,9	–
Внетрактовые волости Волости Московского тракта части Томского и Мариинского округов Томской губернии	22,47	30,3	21	20,74	3,98	1,5
Внетрактовые волости Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии	32,57	23,1	14,97	22,2	4	3,13
Внетрактовые волости Села Ялуторовского округа Тобольской губернии	53,3	30,8	0,8	4,2	3	7,9
Внетрактовые села	47,67	12,24	0,7	1,5	–	21,26
	15,8	32,89	19,4	11,5	3,9	16,51
	25,8	28,1	8,59	18,9	1,13	17,48

* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Иркутская губерния. Т. 1: Иркутский округ. С. 32 – 33, 88 – 89, 104 – 105, 112 – 113, 152 – 153, 160 – 162; Балаганский округ. С. 32 – 33, 48 – 49, 80 – 81, 104 – 105, 120 – 121, 144 – 145, 152 – 153; Нижнеудинский округ. С. 16 – 17, 24 – 25, 48 – 49, 80 – 81, 128 – 129, 160 – 161, 176 – 177. *Материалы по исследованию...* Енисейская губерния. Т. 3: Поволостные таблицы. С. 602 – 603, 614 – 615, 626 – 627, 638 – 639, 710 – 711; *Материалы для изучения...* Вып. 14. С. 125, 141 – 142; *Куш Н.К.* *Материалы по исследованию...* Т. 1. С. 305, 319, 333, 347, 529, 543, 557, 571, 585, 806, 807.

Примечание. По Иркутской и Енисейской губерниям сведения имеются только по волостям, в Тобольской – и по волостям, и по селам. Мы поместили сведения и по селам как наиболее контрастные. По Томской губернии имеются только выборочные, а не сплошные сведения.

более шли озимые, ярица, яровая пшеница и другие культуры. Во вне-трактовых волостях Енисейской губернии преобладали посевы озимых хлебов, овес занимал второе место, далее – яровая пшеница, ярица и другие культуры. Таким образом, во вне-трактовых волостях посевы овса были меньше по площади посевов озимых на 9,5 % и фактически равнялись посевам яровой пшеницы, в то время как в трак-

товых волостях посевы овса на 8 % превышали посевы озимых, занимавших в структуре посевов трактовых волостей вторую позицию.

В волостях и селах Московского тракта Томской губернии ведущее место занимали озимые хлеба и прочное второе место отводилось посевам овса, остальные культуры не имели особого распространения, в то время как во вне трактовых волостях овсу принадлежало третье место и доля его в посевах падала с трети в трактовых до 1/5 части и менее во вне трактовых. Стало быть, овес производился для сбыта в трактовых селениях. Так, в трактовой д. Суровой посевы овса занимали 41,2 %, в д. Турунтаевой – 36,6 %, в семи селах трактовой Почитанской волости – 34,6 % всех засеваемых площадей⁴⁵. Коллебания площадей посевов овса от 15 % и до 40 % связаны с климатическими условиями, с различиями в системах полеводства в разных местах и главное – с расположением местности относительно Московско-Сибирского тракта: овес играл большую роль в севообороте трактовых сел, нежели в селениях, удаленных от тракта за несколько десятков верст. В удаленных от тракта «забошных» местностях цены на овес были несколько ниже, нежели на «большой дороге», и разность между ценами была тем больше, чем дальше от последней отстояло селение. Овес как более дешевый хлеб менее всего был способен вынести транспортировку из отдаленных мест, поэтому и производить его вдали от тракта было нерентабельно. Однако трактовые села не могли вполне обеспечить спрос на зерновые, особенно овес, из-за транспортного движения, поэтому в процесс активно включались прилегавшие к тракту районы. По сведениям А.А. Кауфмана, большая часть овса, производимого в Чулымском районе (условно выделенной им части притрактовых волостей Мариинского округа), шла на продажу. По произведенным исследователем подворным описям, крестьяне 23 вне трактовых селений продали в течение 1889/90 хозяйственного года более 85 тыс. пуд. овса. Весь Чулымский район произвел на продажу около 300 тыс. пуд. овса, выручив около 125 тыс. руб.⁴⁶

Овес выступал на рынке в трактовых селах как одна из наиболее товарных культур. Если посмотреть по засеваемой площади, то он составлял в Чулымском районе 31 % от посевов пищевых хлебов. В 1889/90 хозяйственном году в Чулымском районе было произведено

около 650 тыс. пудов пищевых хлебов на продажу, от которой крестьяне должны были получить около 292 тыс. руб. (по 45 коп. за пуд), а овса – 500 тыс. пуд. на 125 тыс. руб. (по 25 коп.). Таким образом, реализация овса на рынке принесла крестьянам 42,8 % от суммы, полученной от продажи хлеба. Следовательно, товарность овса с производимой площади была в данном районе выше⁴⁷.

Из табл. 16 видно, что в трактовых и внутрактовых волостях Томской губернии преобладали посевы озимой ржи: от 53,3 % – в трактовых до 67 % – во внутрактовых. Избыточный (товарный) хлеб всегда находил сбыт по всей линии Сибирского тракта от Томска до с. Тяжинского Баимской волости. Крестьяне внутрактовых «забошных» селений везли хлеб туда, «где прослышат цену»: иногда – за 100 – 120 верст, к самому Томску, иногда – не далее трактового селения. Обычно же каждое трактовое селение (группа их) получала хлеб из определенной местности. Так, хлеб из Ишимской волости направлялся в трактовые селения, расположенные в черте той же волости – Ишимское, Медведчикову и Мазалово, и кроме них, из южной части волости – в с. Колыонское (Почитанской волости), из северной – в трактовые селения Семилужинской волости (Колыон, Теплую Речку, Почитанское, Постниково и Берикуль). Из Зырянской внутрактовой волости хлеб шел главным образом в трактовые селения Семилужинской волости – Турунтаеву, Подломское и Семилужное, отчасти в Халдееву и Сурову. Довольно значительная часть хлеба из этой волости шла в другом направлении – в г. Мариинск. Трактовые пункты Баимской волости вместе с Мариинском поглощали весь товарный хлеб своей волости, а также в значительной мере – хлеб внутрактовых волостей, Алчедатской и Дмитриевской. В неурожайные годы хлеб в трактовые селения завозился через Томск, а в Баимскую волость из южных волостей Мариинского округа.

О том, какую роль играл Московский тракт в производстве товарного хлеба, говорит следующий расчет на примере Баимской волости. Само население этой трактовой волости, удаленной от Томска, потребляло только 280 из 420 тыс. пуд. зерна, производившегося в этой волости. Остальная масса хлеба потреблялась на тракте ямщиками, пассажирами, арестантами, новобранцами и запасно-отпускными солдатами, раздавалась в виде милостыни бродягам и ни-

щим, а также расходовалась на подкорм лошадей, используемых в почтовой гоньбе⁴⁸.

В 1866 г. наибольшее количество хлеба на каждую душу обоего пола производилось в Томской губернии в Томском, Мариинском и Каинском округах, несравненно меньше – в Кузнецком, Барнаульском и Бийском, которые не пересекались трактом. Выгодность сбыта хлеба на тракт заставляла крестьян расширять запашку в трактовых округах. Это приводило к тому, что из притрактовых округов хлеб вывозился в Томск, на золотые рудники и в другие губернии (табл. 16).

Хлебные цены в отдельных внетрактовых местностях определялись ценами в тех трактовых пунктах, в которые в основном направлялся из той или другой местности сбыт. Цены же в трактовых пунктах, в свою очередь, зависели от томских цен. Зависимость эта главным образом относилась только ко ржи и овсу. Цены на овес были подвержены резким колебаниям: в одном и том же пункте в один и тот же день продажная цена овса колебалась иногда от 25 до 50 коп. Если «у дворника в ограде обоз стоит, а овес весь вышел», он и полтинник за пуд заплатит, лишь бы не упустить постояльцев; нет такой нужды – он не заплатит больше нормальной цены – каких-нибудь 25 – 30 коп. за пуд. Но в общем цены овса зависели от томских; они всегда были ниже последних, а разность между теми и другими была тем значительнее, чем дальше данное трактовое селение отстояло от Томска. Низшего уровня средняя цена овса достигала в границах Ишимской волости; начиная от нее во всех трактовых пунктах Почитанской и Баимской волостей она, независимо от случайных колебаний, была приблизительно на одном уровне – в среднем 25 – 30 коп. за пуд⁴⁹.

В селах Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии в структуре посевных площадей из различных зерновых культур первое место отводилось овсу, второе – ярице, третье – озимым, четвертое – яровой пшенице и т.д. Во внетрактовых селах по посевной площади овес тоже занимал первое место, но показатели его посева были ниже в сравнении с другими культурами в трактовых селах. В трактовых селах овсу отводилось 32,9 % площадей, а во внетрактовых селах – 28,1 % (см. табл. 17).

А.А. Кауфман, указывая на большое значение для сел их близости к Большому Сибирскому тракту, отмечал особое развитие в связи с этим посевов овса, нередко высеваемых не на зерно, а на зеленый корм. Он поделил исследованные им волости Енисейской губернии по географическому положению на волости, лежащие к северу от тракта, вдоль тракта и к югу от него, и получил любопытные данные (табл. 17).

Таблица 17

Структура посевов (%)*

Расположение селений	Рожь озимая	Рожь яровая	Пшеница	Овес	Ячмень
К северу от тракта	32,3	17,6	17,5	22,4	4,1
Вдоль тракта	21,3	20,6	20,7	28,7	3,8
К югу от тракта	15,5	24,2	29,1	23,5	3,1

*Кауфман А.А. Сибирь // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. СПб., 1900. Т. 29. С. 782.

Данные А.А. Кауфмана подтверждают большой удельный вес овса в структуре посевных площадей трактовых волостей в отличие от внетрактовых.

Следует отметить, что Московско-Сибирский тракт влиял не только на структуру посевов, но и на систему полеводства в целом в отдельных районах, находившихся в специфических климатических условиях. Например, в Нижнеудинском округе Иркутской губернии в четырех волостях – Кимильтейской, Куйтунской, Тулуновской и Алзамайской, где проходил тракт, были высокими цены на корма, а следовательно, ценность и доходность лугов. Но так как в некоторых трактовых селах спрос на луговое сено не удовлетворялся, то косили и на залежах. Особенно активно использовали залежи для покоса в Алзамайской и Тулуновской волостях на Московском тракте. В с. Алзамайском земли, находившиеся в залежи, достигали по отношению к засевавшимся землям 125 %, а посевы овса – 53 % всех посевов. В с. Никольском соответственно 93 % и 52 %, в д. Замзорской залежи – 111 %, посевы овса – 54 %. В селах этой же волости, находившихся вдали от тракта, картина была иной. Так, в с. Мироновском залежей было 30 % по отношению к посеву, овса – 28 % посева, в Баере залежей – 3 %, а овса – 15 %⁵⁰. Таким образом, объяснения, что данная

волость находилась в сложных климатических условиях, заставлявших держать большое количество земли в залежи и засеивать землю рожью и овсом, явно недостаточно.

Авторы «Материалов по исследованию... Енисейской губернии» справедливо отмечали влияние тракта на особое положение залежей в трактовых селах Алзамайской волости. Делая вывод о сохранении залежей как системы отживающей, сохраняющейся только в хозяйствах «маломощных, недостаточных, не успевающих идти вровень известных общих условий», исследователи исключали из этого числа хозяйства притрактовых волостей. Распределяя залежи по группам населения, старожилам, новоселам и поселенцам, они приходили к выводу, что наибольшей экстенсивностью отличаются хозяйства новоселов и поселенцев. В Иркутском и Балаганском округах крестьяне-старожилы менее всех других групп имели залежи в структуре своих земель. Однако в Нижнеудинском округе именно у этой группы крестьян-старожил в залежи было больше земли (до 15 %), чем у других групп этого округа, в то время как в Иркутском округе у старожилов в залежи было 4,1 % земли⁵¹. Это свидетельствовало о том, что старожильческие хозяйства в Нижнеудинском округе как наиболее зажиточные пытались использовать, а иногда и сохранить залежи для сбора сена и продажи его проходящим обозам и ямщикам, занимавшимся почтовой и вольной гоньбой.

Крестьяне притрактовых волостей пытались использовать все возможности для реализации сельскохозяйственных продуктов. В результате этого в полосе Московско-Сибирского тракта структура сельскохозяйственного производства менялась в соответствии с потребностями извозного промысла. С увеличением транспортных перевозок, ростом числа извозчиков, вовлечением в извозный промысел рабочих лошадей крестьянские хозяйства притрактовых сел получали возможность стабильно сбывать свою продукцию. Рынок сельскохозяйственного производства в зоне Московско-Сибирского тракта демонстрирует выраженную тенденцию к специализации.

Можно отметить, что в условиях конкуренции важную роль играют благоприятные географические условия. Этот вывод подтверждается данными о посевах овса, которые занимали значительную площадь в трактовых волостях, так как транспортировка овса из отда-

ленных районов была нерентабельна, а также в районах, специализировавшихся на выращивании лошадей, например, в Барабинской степи. Трактовые хозяйства учитывали это и расширяли запашки овса с целью реализации его на рынке. Вне трактовых же села и волости могли конкурировать с трактовыми в производстве хлеба, так как рыночные цены его были выше и могли покрывать затраты на транспортировку. Да и спрос на хлеб на тракте превышал предложение трактовых сел.

2.2. Коневодство

Оценку сибирских лошадей попытался дать Ю.А. Гагемейстер в середине XIX в. Лошадей, использовавшихся по большому тракту под почтовые экипажи или ходивших частью под возами, он называл смесью всех возможных пород, которая составила из передвигавшихся ежегодно с обозами между Россией и Сибирью. «Протяжные» лошади нередко продавались по пути следования. Таких лошадей действительный статский советник со ссылкой на «Журнал коннозаводства» насчитывал до 5 тыс.⁵²

Интересно сравнение этого наблюдателя западносибирской лошади с восточносибирской. Он отмечал, что лошади Западной Сибири выросли в стране ровной, бегали по земле мягкой и питались кормами сочными, произрастающими в местах влажных, или солонцеватыми травами, тогда как Восточная Сибирь – каменистая, гористая, производила травы сухие и часто соляные. Влажные травы делали лошадей мясистыми и давали им широкую кость; копыто лошади, бродящей по влажным пастбищам, расширялось; ударяя при беге о мягкую землю, лошадь не боялась сильных размахов. Оттого западносибирская лошадь предпочитала скак рыси, а если бежала рысью, то не учащенно, а размашисто, тряско. Восточная лошадь, напротив, привыкла бегать осторожно, без сильных размахов, но учащая движение ног, отчего она и была рысиста. Копыто у нее было мелкое, возвышающийся над ним сустав ноги неимоверно тонок. В европейских породах требовалась высота холки, высокое положение шеи, у бурятских же и киргизских лошадей шея в спокойном положении была пряма, без высокого выгиба, и если она поднималась на езде у горячих лошадей, то на короткое время, да и в таком случае она не держалась

дугообразно, а закладывалась кверху, как у верблюда. При таком строении шея была обыкновенно коротка и худа, и оттого лошадь всегда казалась грустной и изнуренной, слабой; в езде лишь одушевлялась. От низковатости холки седло всегда сползало на шею лошади. Особенно уродливыми казались сибирские лошади в сильные морозы, когда, скорчившись, стояли неподвижно. Конь в Восточной Сибири, хотя и меньше ростом киргизского, в быстроте ему не уступал и на неровной местности непременно перегонял; но в упряжке киргизский вез больше. Пищи принимали сибирские лошади мало, и вместо 40 фунтов овса в сутки, которые хороший извозчик в Европейской России давал своему коню, богачи даже в Сибири не отпускали более 10 – 20. Отличных лошадей из вышеописанных была десятая часть, а остальные были малопригодны к езде⁵³.

Ю.В. Кожухов отмечал, что в волостях, располагавшихся у торговых трактов, где массовые перевозки грузов требовали большого количества лошадей, где извоз стал самым массовым промыслом, коневодство решительно преобладало, поскольку именно оно приносило постоянный более или менее значительный доход⁵⁴.

По А.А. Кауфману, значительная часть лошадей на тракте содержалась специально для легкового извоза, перевозки почт и т.п. Сибирская лошадь была малоросла, неприхотлива к корму и воде, хорошо выносила жару и холод, быстра на бегу, но не сильна, так что нормальная нагрузка обыкновенной сибирской крестьянской лошади при ровной дороге не превышала 20 – 25 пуд., и только хорошие обозные лошади возили 28 – 30 пуд., а на коротких перегонах и до 35 пуд.⁵⁵

Типы лошадей в разных местностях Сибири представляли некоторое разнообразие. Так, в южной степной части Тобольской губернии лошади представляли помесь с так называемой киргизской степной породой и отличались быстротой и выносливостью на бегу. Киргизские породы преобладали в степных районах: небольшого роста (1 аршин 15 вершков), на юге – крупнее, на севере – чуть мельче. Они имели невзрачный вид, но были очень выносливы, могли переносить долгую бескормицу, а потом быстро поправлялись и целые дни могли идти под седлом. Они больше годились под верх, чем под упряжку. Круглый год содержались на подножном корму и только во время усиленной работы требовали немного сена и овса.

В Туринском округе, как и в Ишимском, разведение лошадей не имело промышленного значения. Были случаи продажи лошадей, но только вследствие крайней нужды, или же продавали старых, негодных к работе лошадей. Местный крестьянин относился к лошади как к основной тягловой силе своего хозяйства – держал ее не для получения дохода от ее продажи, а за производимые ею работы. Туринская лошадь, по сравнению, например, с ишимской, была несколько крупнее, менее худощава и не обладала свойственной степной лошади быстротой бега. Что же касалось ее способности к перевозке грузов, то в этом отношении она не отличалась от других лошадей. Слово «воз» и здесь употреблялось крестьянами для обозначения груза в 25 пуд., который являлся пределом нормальной нагрузки лошади. В Туринском округе, лежащем далеко от скотоводческих районов, цены на рабочих лошадей стояли высокие: от низшей – в 15 – 20 до средней – 20 – 25 руб., а после падежей доходили до 30 – 35⁵⁶.

С.С. Пчелин, исследовавший крестьянское хозяйство четырех волостей Тюменского округа Тобольской губернии, отмечал, что у местных крестьян лошади были обыкновенной русской породы. Встречались также помесь крестьянской лошади с киргизской и чистокровные степные. Табуны последних пригонялись киргизами южных областей к Ирбитской ярмарке и располагались по дороге. Кроме того, население, занимавшееся извозом, приобретало лошадей в Ишиме, Кургане, Петропавловске, Омске и других местах, куда доставлялись товары. На местных торжках лошадей продавали только нуждавшиеся в деньгах для уплаты податей бедняки. Улучшить породу никто не пытался: считалось, что и без того здешняя лошадь в высшей степени вынослива, сильна, находясь постоянно на открытом воздухе, она легко переносила морозы и всякую непогоду и с возом в 25 пуд. делала свободно 60 верст в сутки по хорошему летнему пути. (Конный завод Подаруева вблизи г. Тюмени, где разводили рысистых лошадей, не оказывал никакого влияния на улучшение местной породы.)

С ранней весны до поздней осени, до снега, жеребцы, кобылы, жеребята вместе с крупным и мелким рогатым скотом находились на подножном корму в поскотинах, а после уборки хлеба, с начала или половины сентября, – на полях. Дома оставались только рабочие лошади. В свободное время их выпускали на ближайшую поскотину. В

зимнее время лошадей кормили два раза, утром и вечером, давая сено без веса, разбрасывая прямо на землю, «под ноги», или клали в особо устроенные ясли. На водопой гоняли три раза в день в тех селениях, которые располагались у Тавды и Иски и их притоков, а также у озер. Содержание прорубей для водопоя обходилось по 10 коп. с головы крупного скота. Имевшие во дворах колодцы поили скот дома. Более состоятельные жители кормили рабочих лошадей, кроме сена, месивом и овсом. Для прокорма с конца сентября по май лошади требовалось до 30 копен сена⁵⁷.

Исследователь крестьянского хозяйства Тарского округа Тобольской губернии П.И. Соколов считал, что местные лошади были двух типов: смесь киргизской породы с лошастью из средней полосы России и смесь последней породы с татарской. Эти два типа отличались как по наружным признакам, так и качественно. Смешанная киргизская лошадь низкорослая, с длинной шерстью по всему телу, особенно на шее и на боках, была сложена коренасто и некрасиво, зато отличалась замечательной выносливостью и быстротой бега. Она ловко перебирала ногами, делая мелкие шаги и пробегая мерной рысью 20 – 30 верст, не выказывая ни малейшей усталости. На нее мало влияли перемены погоды, ей нипочем были сорокаградусные морозы и тридцатиградусная жара. Эти качества достались ей от ее предков – киргизских лошадей. Киргизки ценились крестьянами и в особенности разводились и приобретались ямщиками благодаря ровности и скорости бега.

Второй тип лошадей в Тарском округе – смесь татарской с обыкновенной лошастью средней полосы России – отличался от предыдущего типа большим ростом и меньшей выносливостью. Преимущественно эта порода встречалась у татар и соседних с ними крестьян; образовалась она от постоянного скрещивания чистой татарской породы с российскими. Самые лучшие экземпляры этой помеси встречались в степном районе округа. Здесь лошади отличались высоким ростом и мускулистым сложением. Лошади паслись в большинстве селений без пастухов в покотине. При отсутствии надзора скрещивание происходило самым беспорядочным образом, что пагубно сказывалось на состоянии табуна.

В притомской местности лошади были несколько выше ростом. Н.П. Огановский называет эту породу кузнецкой, так как она была

распространена в Томской губернии, в том числе и на Алтае. Эта порода славилась в Сибири: ростом в 2 аршина 2 – 4 вершка, вынослива, с хорошим костяком, на крупных ногах, с развитой грудью и прямой спиной. Она дала начало местным породам: бийской, змеиногорской, нарымской и др. Нарымская лошадь – тяжеловоз. Эти лошади хороши были для тяжелого извоза и сельскохозяйственных работ, благодаря чему «томские» лошади дорого ценились и в Восточной Сибири.

В Барабинской степи исследователь Е.С. Филимонов выделял следующие породы лошадей: барабинку, киргизку, кулундинку, саргатку, смятку и заводку.

Барабинка имела рост от 1 аршина 14 вершков до 2 аршин 4 вершков, в среднем же выводе 2 аршина с вершком. Она была довольно сухопара, длинна, с ушами средних размеров, сухой головой, с развалистым и широким задом, прямыми и крепкими ногами. В езде она была необычайно легка и потому очень удобна для почтовой гоньбы и «вольного проезда». В час барабинка легко и свободно выбегала 15 – 20 верст, иногда даже 25 и 30 верст («барабинки бегут так, что готовы повозку разорвать»). Она как нельзя больше была пригодна также и для сельскохозяйственных работ, и для перевозки тяжестей. Стоимость барабинки – от 25 до 30 руб. (мерин средних лет).

Киргизка, или киргизчиха, в среднем рост имела от 1 аршина 15 вершков до 2 аршин. Она округла, очень красива, с высокими стоячими прямыми ушами, с сухой горбоносой головой, прямыми крепкими ногами, широким задом, но со слабым плечом и неширокой грудью. Эта дикая степная лошадь на заводские промысловые работы, а также под извоз совсем не подходила: «плечо не держит (стирает его до крови), силы нужной не имеет». Для гоньбы она более или менее могла быть применяема, но и то не иначе, как в виде пристяжной. Запряженная в «корень», киргизка постоянно «моталась» из стороны в сторону, почему крестьяне крайне метко прозвали ее «мотовилом». Для сельскохозяйственных работ она была тоже мало пригодна. («Только после продолжительной выучки киргизчиха становится годным пахарем, – да и то не всегда».) Зато для верховой езды киргизка оказалась незаменима. «Верхом на киргизчихе – куда хошь, а запряги ее в соху либо в воз – идет плохо». Но в особенности была хороша киргизка в пастушестве. Если пастуху необходимо поймать в табуне ту или иную ло-

шадь, то киргизка быстро это понимала и без всякого управления бежала за намеченной лошадей, отбивая ее от табуна.

Киргизок гоняли из киргизских (казахских) степей целыми табунами по 20 – 50 голов на местные ярмарки. Покупали киргизку за красоту, «сад», хороший верховой бег и за способность «ходить в пристяжных». Цена ее колебалась от 20 до 25 руб. (мерин)⁵⁸.

Кулундинка была такого же роста, как киргизка, но длиннее, округлее, «корпуснее», с широкой грудью, с прямыми крепкими ногами, с сухой, малой головой – «бараньей», как говорили местные хозяева. Это была лошадь сильная, крепкая, годная для всякой работы: извоза, гоньбы, вспашки и т.п. Она свободно тянула от 18 до 25 пуд.; в гоньбе не уступала барабинке, да и на вспашке была не хуже последней. Но для приисковых работ кулундинка не особенно годилась как лошадь «травяная», «кипцовая», т.е. привыкшая к подножному, степному корму, между тем как на приисках кормили лошадей главным образом хлебом. Кулундинка приводилась в Барабу из Кулундинской степи. На местных конских ярмарках ее никогда не бывало. Но крестьяне-хозяева выменивали их у извозчиков Барнаульского округа, когда те раз в году ходили на кулундинках в извоз до Ирбитской ярмарки. Средняя цена кулундинки равнялась 40 – 45 руб.⁵⁹

Саргатка – лошадь крупная, высокая; рост ее от 2 аршин до 2 аршин 5 вершков, или в среднем 2 аршина 3 вершка. Она имела мясистый корпус, широкую грудь, развалистый зад, толстые крепкие ноги, большие копыта, мясистую голову, короткие, иногда висящие уши. Саргатка была лошадей «кормной», выросшей на хлебе и овсе, и потому требовала всегда хорошего содержания. На одном сене она быстро худела, приобретала длинную лохматую шерсть и теряла свой прежний вид. Она как бы была предназначена для приисковой, земляной работы. Эта сильная лошадь как нельзя более подходила и для извоза, почему с большой охотой покупалась лицами, промышленявшими перевозкой тяжестей. Саргатка свободно тянула от 25 до 30 пуд. на возу, значительно превосходя в этом отношении кулундинку. Саргатка пользовалась спросом и у городских жителей как лошадь «видная». Для почтовой же гоньбы она совсем не годилась, ибо была «тяжелая в беге». Средняя скорость ее бега 10 – 12 верст в час – не более, т.е. по сравнению с барабинкой саргатка бегала почти в два раза медленнее.

Саргатка происходила из Тюкалинского округа, из с. Саргатского и смежных деревень (главным образом – Черноозерья и Ангалов). Распространению саргаток в данной местности более всего способствовал крестьянин д. Черноозерья Чернов, в 60 – 70-е гг. XIX в. имевший в своем хозяйстве не менее 15 – 20 маток саргатской породы. У него главным образом и покупали этих лошадей жители Барабы, которые потом стали разводить их и сами. Цена саргатки (мерина) составляла от 50 до 100 руб. и более. Средняя цена саргатки-мерина – 85 руб.⁶⁰

Смятка – смесь саргатской лошади с барабинской. В Саргате покупали жеребцов и скрещивали их с кобылицами-барабинками. Некоторые хозяева пробовали покупать саргаток-кобылиц и скрещивать их с барабинками-жеребцами, но рослая саргатка с большим трудом покрывалась малорослым жеребцом-барабинкой, а жеребенок скорее походил на барабинку. Поэтому все чаще практиковалась покупка жеребцов для скрещивания их с местными кобылицами.

Смятка была высока ростом, округла («опушиста»), с широкой грудью, длинным станом, сухой головой, с прямыми стоячими средних размеров ушами, с прямыми крепкими ногами. Все внешние свойства смятка получала от отца, но, подобно матери, была мускулиста, вынослива и неприхотлива к корму. Таким образом, смятка сочетала все хорошие стороны своих родителей. Как лошадь довольно выносливая и сильная, смятка считалась еще более подходящей для приисковой работы, чем саргатка, и потому покупалась доверенными от приисковых компаний с особенной охотой. Цена ее колебалась от 60 до 100 руб. и более. Смятку охотно покупали и горожане – она хоть и уступала статью саргатке, зато превосходила ее в беге.

Для полевых работ смятка более подходила, чем саргатка, но уступала в этом отношении барабинке. Барабинка как местная лошадь, давно уже здесь существующая, годилась для всех сельскохозяйственных работ. Если у местных земледельцев и проявлялось желание разводить смяток, то это пользовалось спросом на них со стороны золотопромышленников и горожан.

Начало разведению смяток положил крестьянин с. Спасского Егор Сибирцев, который в 1840-е гг. купил в Тюкалинском округе в д. Фирстовой белого, «как лебедь», саргатского жеребца ростом в 2 аршина 4,5 вершка, заплатив за него 150 руб. От этого жеребца Сибирцев

развел до 100 голов смяток, из которых каждая продавалась рублей по 100. Следом начал заниматься разведением смяток крестьянин того же села Ломанов, купивший за 160 руб. в Тюкалинском округе в д. Ингалих бурого саргатского жеребца ростом в 2 аршина 4 вершка. Этот жеребец дал не менее полтораста смяток, так как был производителем в течение 12 лет и не менее как у 18 маток ежегодно. Смятки от этого жеребца продавались по цене от 100 до 250 руб. (кобылицы и жеребцы). Затем стал заниматься разведением смяток крестьянин д. Щегловой Дмитрий Добрякин, купивший в с. Саргате жеребца за 80 руб. и получавший от него смяток в течение 30 лет. «Лет 25 тому назад, – пишет Е.С. Филимонов, – слава о смятках, разводимых в Барабе, стала разноситься по всей Сибири и спрос на “смяточных лошадей” стал с каждым годом расти более и более. За смяток очень часто стали платить более, чем за настоящих саргатов. Отсюда у местных коневодов явилась мания разводить смяток, а вместе с ней стремление покупать саргатских жеребцов-производителей. Такая крупная волость, как Усть-Тартасская, купила в разное время до 150 голов саргатских жеребцов, а волости менее значительные по количеству населения приобрели не менее 50 – 80 голов каждая»⁶¹.

В конце 80-х – начале 90-х гг. XIX в. особенно славились смяточными лошадьми в с. Вознесенском – хозяйство крестьянина Степана Пузина (имел до 50 смяточных лошадей), в д. Новом Тартасе Терентия Кондратьева (до 45 смяток), в Новом Тартасе – Ал. Куянова (до 60 смяток), в с. Спасском – Дмитрия Кучугова (до 80 смяток). Все эти хозяйства были на Московско-Сибирском тракте⁶².

Заводка, или заводская лошадь, покупалась местными коневодами в Петропавловском заводе Бергамакской волости Тюкалинского округа, или в Подаруевском заводе Тюменского округа, или, наконец, в Калмаковском заводе Ялуторовского округа.

Заводская лошадь была высока ростом (до 2 аршин 5 вершков), статна, красива, с ушами средних размеров, сходящимися кверху, с очень небольшой головой, широкой грудью, с округлым, развалистым задом, длинным станом, высоким «ялом» (колесообразным изгибом шеи) и прямыми крепкими ногами. Эта лошадь, городская, выездная, совсем негодная ни для извоза, ни для крестьянского хозяйства, ни для присковых работ, содержалась только богатыми и зажиточными кре-

стями, жившими «по-городски», и в то же время любителями коневодства, часто руководствовавшимися не столько выгодой, сколько охотой и любовью к лошадям (например, крестьяне с. Спасского Кулешов и Кучуков). Покупали для развода большей частью вместе жеребца и матку. Жеребец покупался на заводах за 300 руб., матка – за 150. Взрослые потомки от них продавались по той же цене⁶³.

Н.П. Огановский выделял еще бурятскую лошадь, как он считал, монгольского происхождения. Она была крупнее киргизской и не могла сама зимой искать себе корм – о ней заботился хозяин. Минусинская, или абаканская, лошадь разводилась в Енисейских степях. Ловкая, выносливая, подвижная, она годилась на всякие работы. Особенности монголки – лошади казачьего сотника Амурского казачьего полка Д.Н. Пешкова – охарактеризованы были следующим образом: «... шаг большой, свободный; рысь покойная и выдающаяся при таком незначительном росте и отсутствии породистости»⁶⁴.

В Восточной Сибири в первой половине XIX в. получили распространение забайкальские лошади, известные под названием «заморских». Малорослые, но хорошо сложенные, крепкие и выносливые, они напоминали известных в России вятских лошадей.

Содержанию лошадей в Сибири обычно уделялось мало внимания. Их обыкновенно держали в открытых «пригонах», где они оставались во всякую погоду незащищенными. Только немногие хозяева загоняли лошадей в крытые дворы в сильные бураны или морозы. Основными причинами неважного состояния коневодства были: недостаток кормов, плохое содержание, слишком ранняя хозяйственная эксплуатация (ездить на лошадях и использовать во всех видах сельскохозяйственных работ начинали еще до достижения ими трехлетнего возраста), полное отсутствие сколько-нибудь организованного племенного отбора и недостаток хороших производителей⁶⁵.

О коневодстве как промысле в Восточной Сибири в 80-е гг. нечего было и говорить. В Иркутской губернии конских заводов не было вовсе. Не было также и настоящего степнотабунного коневодства, хотя инородческие степи и полны были гуляющими беспризорно лошадьми. Буряты вовсе не заботились об улучшении своих пород, преследуя лишь одну цель – увеличение числа голов. Стада их и конские табуны не сортировались, не наблюдались, а только перегонялись с

места на место при перекочевках семьи. Отбивая с наступлением суровой зимы из конских табунов новый приплод в улусные загоны для корма, остальных оставляли в степи без всякого надзора. Оттого местные лошади были чрезвычайно выносливы, но малорослы, слабосильны и для тяжелых работ совершенно не годны. Все лучшие лошади в губернии, как выездные – в городах, на почтовых станциях, у извозопромышленного, особенно трактового, населения, так и на заводах, золотых приисках, где требовалась конская сила, – все были привозные из Западной Сибири, а породистые – из европейских губерний империи. Отправляемые из Томска купеческие товарные транспорты формировались такими лошадьми, которых, придя в Иркутск, можно было продать немедленно. И действительно, продажа томских крупных лошадей в Иркутске всегда была обеспечена большим спросом на них для надобностей жителей, а главное – для золотых приисков Якутской и Забайкальской областей⁶⁶.

Коннозаводство как система в Сибири не было развито, хотя отдельные крестьяне держали хороших жеребцов для «поддержания породы» в своих табунах (в Томском округе крестьяне Березовский – в д. Осиновке, Асанов – в Кийской, Новоселов – в Елфимовской и др.). Обыкновенно жеребцы выбирались хозяевами из собственного табуна. У Березовского были и заводские производители, приобретенные им в Томске. Новоселов держал небольшой конный завод из 30 лошадей, и его лошади ценились высоко. В Тарском округе было всего два конных завода Ф.И. Щербакова – в г. Таре и в с. Муромцеве. В этих заводах были прекрасные производители из числа потомков знаменитых орловских рысаков Хреновского завода. Но цены на них, конечно, не были общедоступны.

Считалось, что в зиму чистого сена на лошадь необходимо от 30 до 53 копен. Для рабочей лошади определяли потребность в овсе в зависимости от качества самой лошади и от выполняемых ею работ – от 5 до 25 пуд. в зиму, в муке или отрубях от 2 до 5 пуд.

В Томском округе цены на лошадей колебались в зависимости от их качества и удаленности селений от тракта. В степных округах Тобольской губернии и в отдаленных от тракта местностях Томской губернии средняя крестьянская лошадь стоила не дороже 12 – 15 руб., низшая цена лошади была от 5 до 8 руб. В северных округах Тоболь-

ской губернии и в трактовых местностях Томской – от 25 до 50 руб. «Хорошая» лошадь («бегунец») стоила от 50 до 150 руб., хотя средняя цена колебалась в разные годы от 50 – 60 руб. до 85 – 100 руб. В Восточной Сибири лошади были значительно дороже: в Иркутской губернии средняя цена рабочей лошади была не ниже 35 – 40 руб., на Амуре, в Забайкалье – 50 – 80 руб.; за томскую лошадь давали от 100 до 150 руб.

На юге Tobольской губернии разведение лошадей промышленного значения не имело. Многолошадные хозяева каждый год продавали по несколько лошадей из нового приплода, но такие хозяева являлись исключением. Случаи продажи лошадей средними и даже недостаточными хозяевами обычно являлись результатом крайней нужды в деньгах и учащались при плохих урожаях хлеба, когда крестьяне не могли добыть нужные для уплаты податей и для покрытия других расходов деньги продажей лишнего хлеба и потому прибегали к распродаже живого инвентаря. Вследствие этого цены на лошадей находились в зависимости от урожая хлебов и, следовательно, от цен на хлеб. На ситуацию спроса и предложения влияли и падежи: услышав о появившейся поблизости сибирской язве, крестьяне старались сбыть лишних лошадей, и цена на них существенно снижалась. Когда падеж оканчивался, крестьяне, потерявшие своих лошадей, начинали пополнять убыль, и цена поднималась значительно выше обычной. В 1888 г. из-за неурожая цены на лошадей были на довольно низком уровне: рабочую лошадь, стоившую около 1870 г. 20 – 30 руб., можно было купить за 12 – 15 руб.; когда же бедному крестьянину приходилось продать такую лошадь «на подать», он выручал за нее не более 9 – 11 руб. Лошадь, пригодная для ямской гоньбы, ценилась на Сибирском тракте не ниже 40 – 50 руб. Старые лошади, уже не пригодные для работы, продавались киргизам и татарам на убой не дороже 2 – 3 руб. за голову⁶⁷. Встречались случаи обмена лошадьми, иногда «ухо в ухо», то есть без всякой придачи. Однако часто при мене лошадей приплачивали деньги и придавали упряжь – хомут, вожжи, корма и т.п. Если кто обменивал заведомо больную лошадь, то она могла быть возвращена хозяину, а сверх того, за обман он приговаривался крестьянским судом к наказанию розгами и к уплате за употребление в работу той лошади, которая была ему обменена⁶⁸.

А. Флоринский отмечал, что сибиряки любили хорошую лошадь, ценили ее, дорожили ею и в то же время пользовались ею в свое удовольствие. «С уверенностью можно сказать, – пишет автор, – что в Сибири нет ни одной деревни, где бы не процветал лошадиный спорт, и обычно обладатель хорошего “бегунца” становился широко популярным в целом округе. С “бегунцами” у сибиряков связано немало легенд, в которых фигурирует всех побеждающая мужицкая лошадка». Томское общество любителей конского бега включало 50 членов. Среди них купцы – доставщики товаров и занимавшиеся перевозками Е.И. Королев, В.И. Королев, Е.Н. Кухтерин, И.К. Метелев, Ф.К. Пушников и др.

Много лошадей гибло от сибирской язвы. По сведениям местных ветеринарных фельдшеров, в Липчинской волости с 11 по 20 июля 1886 г. заболело сибирской язвой и пало 25 лошадей. Средств против этой болезни фельдшера не знали, а крестьяне пытались лечить листьями табака, смоченными сулемой, дегтем, дегтярной водой, прикусыванием с заговором, ставили также заволоки. Прикусывание было весьма рискованным занятием для самого знахаря или знахарки, которые на больное место клали тряпку и, прикусывая через тряпку пораженную язвой часть, бормотали заговор⁶⁹.

А.Ф. Миддендорф, посетивший Сибирь в 1870 г., считал, что лечение от сибирской язвы шло тем же порядком, какому следовали сто лет назад: с крестным ходом и пением приносили чудотворные иконы; устраивали дымокуры, в комнатах ставили посаженную в горшки мяту, очевидно, из-за ее сильного запаха. Знахарь заговаривал скот, лекарства и корм. Кроме того, людям и скоту главным образом помогало голодание: лошадей, несмотря на их аппетит, в первый день (во второй и третий) ничем не кормили. До окончательного выздоровления сено давалось лишь в таком количестве, чтобы животное не сдохло от голода. Жажду также утоляли только в крайнем случае, да и то подогретым квасом⁷⁰.

Отмечая вред, наносимый коневодству в Барабе сибирской язвой, исследователь называл ее эпицентром «лежащие на большом Сибирском тракте между городами Каинском и Колыванью станционные селения Колмаково, Убинское, Карганское, Каргатское, Иткульское». Здесь для починки дороги собиралось большое количество лошадей

и множество народа из селений, находившихся в окружности нескольких сот верст. Починка продолжалась от 4 до 5 недель – до наступления самого зноя в конце июля. Это время всегда заканчивалось опустошительной язвой, которую возвращавшиеся назад разносили по всем направлениям. Основной источник заразы сохранялся у большой дороги, чтобы дать вспышку с наступлением летнего зноя в следующем году. А. Миддендорф приводил пример ямщика из д. Колмаковой, у которого в течение четырех лет из 90 лошадей, несмотря на приплод, осталось только 30. Цена лошадей была от 25 до 30 руб. Следовательно, он ежегодно терял более 250 руб.⁷¹

Кроме болезней, ущерб приносили медведи (только весной 1886 г. около д. Осиновки Еланской волости они задрали 27 рабочих лошадей), а также конокрады, действовавшие целыми шайками⁷². Князь Н. Костров отмечал, что если «...поближе присмотреться к быту и хозяйству крестьянина, чтобы оставить себе ясное понятие о том, какую важную роль играет тут рабочая лошадь; тогда только поймешь, что в ней, в этой неказистой на вид, мохнатой, со врозь расставленными ушами и всегда разбитыми ногами, рабочей лошади, соединяются для крестьянина-земледельца неизменный товарищ, правая рука, благосостояние и только что не жизнь всей семьи: пой-



Конокрад. Рисунок Акимова (Великая реформа. Т. VI. С. 227)

мешь, что, лишая крестьянина лошади, конокрад в то же время переворачивает вверх дном весь быт его, все хозяйственные соображения, так что бедняк, при всей выносливости русской природы, теряет голову, опускает руки, боится открыть глаза, заглянуть в будущее, где уже ждут его и грозят недоимки, нужда и наконец голод»⁷³. В Ишимском округе в течение одного 1886 – 1887 г. в 90 селениях уведено было 408 лошадей. Конокрады в Ишимском округе действовали организованно, в том числе в г. Ишиме, в с. Боровском и в с. Готопутовском. В 1887 г. по приговору общества из села было выдворено около десяти заведомых конокрадов, после чего кражи из ближайшей местности несколько затихли.

А.А. Кауфман отмечал, что главная масса конокрадов вербовалась из ссыльнопоселенцев, часть же – из казахов. Действовали они редко в одиночку, обыкновенно по несколько человек, а иногда большими шайками. Чаще всего они бывали вооружены, так что кражи лошадей нередко сопровождалась убийствами и ранениями пастухов. Зато и конокрады, попадавшие в руки крестьян с поличным, редко избегали самосуда. Украденные лошади обычно не сразу уводились далеко, а припрятавались где-нибудь поблизости, и владельцы их тем или иным путем получали предложение их выкупить, что и исполнялось очень часто. При этом главари конокрадов были всем известны и обыкновенно производили сделки по выкупу. Они сумели внушить населению такой страх, что случаев обращения к содействию полиции почти не было⁷⁴. На Сибирском тракте под Томском как приют самых отъявленных конокрадов было известно с. Семилужное одноименной волости. В случае многократного перехода лошади к разным владельцам, если последний владелец украденной лошади не хотел быть признан сам конокрадом, то он должен был указать лицо, у которого приобрел лошадь, и тогда краденая лошадь возвращалась ее настоящему хозяину, а в пользу последнего владельца отбиралась лошадь того, у кого он ее купил, но последний владелец не имел права ни продавать, ни обменивать эту лошадь в течение двух месяцев, чтобы тот, у кого она взята, мог найти ее продавца⁷⁵.

Наряду с конокрадством шло обрезание хвостов у лошадей, производившееся либо из корыстных целей, либо из мести (обрезка хвоста у лошади считалась у крестьян чрезвычайным позором). В после-

днем случае хвост часто отрезался с корнем, и тогда лошадь истекала кровью⁷⁶.

Вообще из всего скота содержание лошадей требовало наибольших затрат. Затраты на содержание рабочих или «езжалых» лошадей были больше, чем на содержание «гулевых». Рабочие лошади потребляли сено, солому, овес и муку в виде так называемой мешанины. Без овса держали лошадей только самые бедные крестьяне. Хлеб лошадям давали в том случае, если он был «лишний», сверх нормы семейного потребления. На мешанину шел главным образом хлеб в виде так называемого охвостья, то есть легковесного зерна, относимого при веянии «на хвост». Рыночной ценности охвостный хлеб не имел и никогда не поступал в продажу. Основную часть корма рабочей лошади составляло, конечно, сено в различных сочетаниях с соломой. Обычно на зиму для лошади заготавливалось при овсяной даче сена от 20 до 30 копен, соломы – 2 – 3 копны. По качеству сено и солома для рабочих лошадей всегда были лучшими. Сено – дубровное или пырейное луговое, а солома – преимущественно овсяная, и только при недостатке последней – ячменная. Сверх того, небольшое количество ржаной соломы шло на подстилку⁷⁷.

На лошадь, содержащуюся для почтовой (а на главных трактах и для земско-обывательской) гоньбы, издерживалось в год, по единодушным показаниям ямщиков, от 40 – 45 и более четвертей овса. Расход сена был не больше расхода на обыкновенную рабочую лошадь, но для ямских лошадей сено выбиралось с особой тщательностью (чем и объяснялись особенно высокие цены на сено в больших трактовых пунктах). При дальней перевозке товаров расход овса возрастал: на каждой «пряжке» давалось по одной пудовке (четверику) овса на лошадь, а при трудной дороге – и более (четыре пудовки на три лошади). Так как «пряжек» в день делалось две, то, значит, лошадь ежедневно съедала по два четверика овса и более⁷⁸.

Доходность лошадей особенно высокой была в трактовых и пригородных селениях. Хозяев, которые жили исключительно пашней, в таких селениях почти не было. Основная масса населения жила только или преимущественно трактом и держала лошадей не столько ради пашни, сколько для контрактной гоньбы, для возки «вольных», «бесконных возов» и т.п. Ценность работ, производимых лошадейю тракто-

вых селений, совершенно не поддавалась никакому учету, но несомненно то, что она во много раз превышала ценность работы лошадей в чисто земледельческих местностях. Это доказывалось и высокой продажной ценой лошадей в трактовых селениях. Совсем другое значение имела лошадь в «забошных» вне трактовых местностях. Лошади содержались там прежде всего для земледельческой работы, поэтому число принадлежащих каждому двору лошадей соответствовало размерам запашки. Летом – обработка земли, зимой – доставка снопов на гумна, готового хлеба на рынок, дров для отопления дома и сушки хлеба, привоз сена для собственного прокормления и для другого скота – таков круг операций, в котором вращалась в таких местностях годовая работа лошади. Но сполна лошадь необходима была только во время посева хлебов и пахоты, значительную часть зимы лошадь пахаря-крестьянина оставалась без работы, поэтому пахарь, нуждавшийся весной в шести лошадях, мог зимой свободно обойтись двумя или тремя. Этот избыток находил себе применение в главном подспорном занятии крестьян отдаленных от Томска волостей – дальнем извозе.

Цена лошадей и продажа их была неравномерной. Так, в пригородных волостях Томска и отдаленных от него, а также на тракте соотношение числа дворов, продавших лошадей, в течение 1889–1890 гг. было следующим⁷⁹:

	В пригородных и трактовых селениях	В земледельческих селениях
Доля дворов, продававших лошадей, %	4,7 – 9,5	20 – 25
Доля проданных лошадей, %	1,2 – 4,5	7,2 – 9,5
Выручено денег в среднем на каждый из общего числа дворов, руб.	1 – 2	4 – 5

Эти цифры показывают, как ничтожно было значение продаж лошадей в пригородных и трактовых районах по сравнению с местностями земледельческого типа. Общим правилом в пригородных и при трактовых местах была продажа лошадей только в крайнем случае, при нужде или полной негодности лошади к дальнейшей работе, потому что доход, приносимый лошадью на тракте, всегда превышал вы-

ручку, какую можно было получить при ее продаже. Напротив, в чисто земледельческих районах продажа лошадей давала доход по преимуществу домохозяйствам, благосостояние которых стояло выше среднего уровня. Наиболее зажиточные продавали лошадей в трактовых селениях или, если занимались извозом, угоняли их на продажу в Иркутск, менее состоятельные продавали лошадей на месте разбегавшим барышникам или односельчанам, занимавшимся извозом. В 1889 – 1890 гг. как в пригородных местностях, так и на тракте цена рабочей лошади среднего достоинства была не ниже 20 – 25 руб.; за 30 – 35 руб. в трактовых селениях можно уже было приобрести лошадь, годную для легких видов гоньбы и вольного пассажирского извоза; цена же лошади, годной для почтовой гоньбы, была не ниже 50 – 60 руб. В чисто земледельческих районах цены на лошадей были тем ниже, чем больше расстояние этих волостей от тракта, опускаясь до 12 – 15 руб. за лошадь среднего достоинства.

Цены на лошадей колебались постоянно. С ростом переселений увеличивался спрос и на лошадей. В Иркутске цены стали постепенно подниматься с 60-х гг. и достигли наивысшего уровня к зиме 1885/86 г., когда средняя рабочая лошадь даже в «забошных» местностях стоила до 35–40 руб. В 1887 г. цены под влиянием резкого понижения иркутских цен сразу упали и держались до 1890 г. на одном уровне⁸⁰. Не будем забывать, что в Иркутской губернии в начале 80-х гг. XIX в. был страшный неурожай трав и значительный падеж лошадей. Этот факт только подчеркивает тесную связь рынка лошадей Томской губернии с рынком Восточной Сибири, не исключая ее транспортную составляющую.

2.3. Промыслы

Крестьяне Московско-Сибирского тракта более широко, чем жители отдельных от него селений, вовлекались в неземледельческие промыслы. Так, в волостях Сибирского тракта Иркутской губернии 56,9 % всех мужчин рабочего возраста занималось местными промыслами, в том числе 24 % извозом, в трактовых селах извозом было занято 27,2 % от всех 18 – 60-летних мужчин. Во вне трактовых волостях промыслами было занято 46,2 %, в том числе извозом – 13,8 % трудоспособных мужчин⁸¹.

В трактовых волостях Енисейской губернии 53,5 % мужчин рабочего возраста занималось неземледельческими промыслами, в том числе извозом – 14,2 %, во вне трактовых волостях – 34,6 %, из них – 6,4 % извозом⁸².

В Иркутской губернии в трех исследуемых округах 52,9 % торгово-промышленных заведений (лавок и мест для продажи крепких напитков), содержащихся крестьянами и торговцами, было расположено на трактах, в том числе 38,8 % на Московско-Сибирском тракте. На одно торговое заведение на Московско-Сибирском тракте приходилось 21 хозяйство, во вне трактовых селах – 35 хозяйств⁸³. Это свидетельствует о размещении торгового капитала в более насыщенных товарно-денежными отношениями районах Сибирского тракта.

В Западной Сибири в 90-е гг. XIX в., особенно на тракте, начинают применяться более совершенные формы кредитования (табл. 18).

Таблица 18

Задолженность хозяйств кредитным учреждениям или частным лицам в 1894 – 1895 гг. по Ялуторовскому округу*

Район	Кредитным учреждениям		Частным лицам		Итого деньгами		Хлебом частным лицам		Число наличных хозяйств
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%	
Села трактовые	603	12,1	1615	32,3	2218	44,3	566	11,3	5002
Села Московского тракта	288	21,9	459	34,9	474	36,0	94	7,2	1315
Вне трактовые села	1726	6,6	9552	36,7	11278	43,3	3496	13,4	26052
Округ в целом	2329	7,5	11167	36,0	13496	43,4	4062	13,1	31054

* Подсчитано по: Куш Н.К. Материалы по исследованию... Ялуторовского округа. М., 1897. Т. I. С. 13, 41, 125, 167, 237, 293, 307, 321, 335, 349, 461, 475, 489, 503, 517, 531, 545, 559, 573, 587, 695, 811.

Анализ данных цифр показывает, что денежный кредит в селах Московского тракта брали 36,0 % хозяйств, во вне трактовых селах – 43,3 %. Крестьяне трактовых сел шире пользовались займами кредитных учреждений. Так, из всех хозяйств Сибирского тракта такой кредит имели 21,9, а во вне трактовых – только 6,6 %. Процент хозяев, занимавших у ростовщиков, примерно равен (34,9 % хозяйств Московского тракта и 36,7 % во вне трактовых). Здесь уже наблюдается преобладание ростовщичества, но в трактовых селах доля его ниже.

Задолженность же хлебом ростовщику или кулаку во внетрактовых селах выше показателя Сибирского тракта на 6 пунктов.

В Тугулымской и Успенской волостях Тюменского округа для облегчения сельского кредита и денежной помощи в случае нужды были устроены ссудосберегательные товарищества. Операции свои они производили из собственных средств, которые слагались из вкладов, членских паев и иногда займов, производившихся у частных лиц и учреждений. Тугулымское ссудосберегательное товарищество было открыто 16 октября 1877 г., а Успенское – 1 октября 1881 г. Число членов Тугулымского товарищества постоянно возрастало, так как деятельность его была успешной и пайщики получали дивиденды в 15 %. Связано это было с рациональным ведением дел и минимальными затратами на управление. Например, в 1885 г. Тугулымское товарищество затратило 362 руб. 53 коп., а Успенское – 710 руб. 56 коп. Неудивительно, что пайщики в Успенской волости никаких дивидендов не получали. Попытки создать ссудосберегательные товарищества в других волостях оказались менее успешными. Поэтому ссудосберегательные товарищества, которые могли бы стать полезнейшими учреждениями в крестьянском быту, успешно существовали только в наиболее зажиточных и оживленных волостях, какими и являлись трактовые или подгородние Тугулымская и Успенская⁸⁴.

В Ялуторовском округе в селах Московско-Сибирского тракта в 1893 – 1894 гг. 99 % всех хозяйств участвовало в продаже и покупке хлеба (внетрактовых хозяйств – 98 %), из них 86,2 % хозяев покупало хлеб, в то время как из внетрактовых хозяйств только 58,1 %⁸⁵.

Гужевому извозу сопутствовал промысел, называемый дворничеством, т.е. содержание постоянных дворов. Постоялые двory являлись удобными пунктами сбыта сельскохозяйственных продуктов для местных и окрестных жителей. На тракте постоянные двory обозначались клоком сена на шесте у ворот. Число постоянных дворов зависело от удобства села для дневок и остановок обозов, а также определялось конкурентной борьбой «дворников», соперничавших между собой из-за чрезвычайной выгодности промысла. Те двory, где постоянно останавливались обозы, отличались обширностью надворных строений, навесов и величиной самих дворов. Полное число их на тракте нельзя было определить, так как они не оплачивали

свой промысел ни казне, ни обществам, потому что они не носили официального наименования постоянных дворов и принимали у себя как бы по знакомству.

Однако по Первой Всероссийской переписи часть постоянных дворов на Московско-Сибирском тракте от Томска до Иркутска удалось зарегистрировать, так как их владельцы называли дворничество основным своим промыслом. В 1897 г. на тракте было отмечено: в Томской губернии 238 постоянных дворов, в Енисейской – 214, в Иркутской – 333. Итого между Томском и Иркутском было зафиксировано 785 постоянных дворов⁸⁶. Однако это только те постоянные дворы, которые были зарегистрированы официально, в реальности их было больше. Так, А.А. Кауфман насчитывал в Томской губернии на Московском тракте в Томском и Мариинском округах в направлении Иркутска 376 постоянных дворов, не считая случайных дворников⁸⁷. В Енисейской губернии, по материалам исследований 1888 – 1890 гг., на тракте было 375, а в Иркутской – 513 постоянных дворов⁸⁸. Увеличение их числа по сравнению с 1897 г. объясняется тем, что, во-первых, обследования проводились в период расцвета извозного промысла на Московско-Сибирском тракте, во-вторых, строительство железной дороги еще не начиналось, в-третьих, опрашиваемые в этот период отмечали дворничество не в качестве основного источника существования, а как дополнительный промысел.

Число хозяйств, занимавшихся дворничеством, в каждом населенном пункте было неодинаковым. Если в 1868 г. Д.Д. Ларионов насчитал в каждом селении на тракте по 3 – 4 постоянных двора⁸⁹, то в 80 – 90-е гг. XIX в. количество их в населенных пунктах резко увеличилось и составляло от 4 до 25 и более. Наибольшее число постоянных дворов отмечено в Томской губернии – в с. Семилужном Семилужинской волости (60 дворов), д. Медведчиковой Ишимской волости (до 50), с. Колыонском (до 40 дворов), с. Постникове Почитанской волости (30 дворов), д. Тюменевой (до 20 дворов – все очень крупные), с. Сулове (около 40 дворов), с. Тяжинском Баимской волости (по меньшей мере 60 дворов). В этих пунктах останавливалось иногда до 100 обозов в день. В прочих селениях постоянных дворов было меньше и они часто были невелики. Например, в д. Ворониной Семилужинской волости только изредка задерживались томские обозы, особенно при

плохой дороге. В д. Суровой той же волости томские обозы останавливались при плохой дороге и иркутские – при очень хорошей, проходом из Турунтаевой и Подломного. Иркутские обозы для здешних дворников были выгоднее, ибо недолго стояли и забирали много овса, между тем как томские обозы стояли подолгу (лошади нуждались в выстойке) и брали мало овса. Дворников в Суровой было человек шесть, и их обороты были невелики – скармливали обозам свой овес да прикупали по 100 – 200 пуд. В д. Халдеевой той же волости было только пять «настоящих» крупных дворников. В д. Турунтаевой той же волости обозы останавливались более или менее случайно – по знакомству, а также при очень хорошей или совсем плохой дороге. Дворничало четыре – пять домохозяев, да и те не имели большого заработка. В Ишимской волости в д. Нижне-Великосельской дворничало до десяти хозяев, в с. Мазалове – четыре. Один из них вел дело с таким размахом, что засеивал более 100 дес., прикупая еще тысячи пудов овса и другого хлеба. В с. Ишимском было одно очень крупное дворническое хозяйство и четыре-пять поменьше. В д. Медведчиковой много обозов останавливалось только весной, когда не было перехода через р. Яю – тогда стояли не только у дворников, но и во всех дворах, где мог поместиться обоз. В Почитанской волости в д. Покровской обозы проходили из Мазаловой и Б. Песчанки, но редко. В д. Теплой Речке постоянно останавливались только татарские, главным образом летние, обозы. Дворничало не более трех-четырех дворов. В с. Почитанском обозы останавливались случайно, если лошади из-за скверной дороги не могли вывезти целую «пряжку». Здесь дворничал всего один. В д. Большой Песчанке обозы проходили при очень хорошей погоде из Кольона, чтобы следовать далее прямо на Подъельничную. Дворничало пять хозяев. В с. Бериккульском обозы останавливались лишь изредка, проходя из Подъельничной, Теплой Речки, иногда и из г. Мариинска. Д. Подъельничную при обыкновенных условиях обозы проходили, останавливаясь только при очень хорошей дороге, когда шли от Сусловой, минуя Мариинск, и от Бериккуля, минуя Тюменеву. Дворничало три – четыре хозяина. В д. Ключевой останавливались обозы, идущие по «половинкам» (Мариинск – Ключевая – Промежуточная и пр.). Число таких обозов было незначительно. Дворничало пять – шесть человек⁹⁰.

В Енисейской губернии большими по числу постоянных дворов были: в Канском уезде в Рыбинской волости – с. Рыбинское (16 дворов), с. Никольское (Балай) (14), с. Уяр (31); в Уринской волости – с. Больше-Уринское (10), с. Ключевское (10); в Анцирской волости – с. Ильинское (12); в Красноярском уезде в Заледеевской волости с. Заледеевское – (10); в Вознесенской волости – с. Кускунское (36), с. Березовское (25); в Ачинском уезде в Покровской волости – с. Большой Кемчуг (25), с. Чернореченское (16); в других селах число постоянных дворов в 1897 г. резко уменьшилось⁹¹. В Иркутской губернии в Балаганском уезде в Черемховской волости – с. Черемхово (19 постоянных дворов), в Заларинской волости – с. Заларинское (23), с. Кутуликское (24); в Зиминской волости – с. Зиминское (13); в Нижнеудинском уезде в Камилътейской волости – с. Камилътейское (30), в Тулуновской волости – с. Тулуновское (19 дворов и 6 харчевен), с. Шерагульское (17), с. Шебартинское (36), с. Хингуйское (19); в Куйтунской волости – с. Баероновское (18), д. Замзорская (20), с. Уковское (22); в Иркутском уезде в Суховской волости с. Биликтуйское (12 постоянных дворов). В остальных поселениях постоянных дворов было меньше⁹².

Удельный вес этих хозяйств в общем числе хозяйств на Московском тракте в 1897 г. был следующим: в Томской губернии в Томском и Мариинском уездах – 18,2 %, в Енисейской губернии в 1890 г. – 5,6 %, в 1897 г. – 3,7 %, в Иркутской губернии – 3,7 %. Небольшая доля этих хозяйств свидетельствует о том, что в дворничество была втянута наиболее зажиточная часть трактового населения. Но приведенные цифры касаются только «настоящих» дворников, у которых обозы останавливались более или менее постоянно. В эти данные не включены случайные дворники, которые не обладали ни достаточной хозяйственной самостоятельностью, ни инвентарем и приспособлениями, нужными для «настоящей дворни», и пускали к себе обозы только во время «свалки», когда во дворах «настоящих» дворников не хватало места. Таким дворником по случаю являлся в первостепенных трактовых пунктах каждый хозяин, имевший в запасе два-три десятка пудов овса или несколько рублей свободных денег (нередко заменявшихся кредитом), на которые он мог купить овес, уже пустив обоз к себе «в ограду».

Содержатели постоянных дворов имели хорошие устроенные дома, обычно двухэтажные. Специально устроенные постоянные дворы снабжались необходимыми постройками для удобного размещения проходящих обозов. Ямщикам отводилась просторная изба, лошади и товарные возы помещались под навесами. Сам двор часто устилался деревянным помостом. Для хранения запасов овса и сена строились отдельные амбары и сеновалы. Устройство двора, рассчитанного на помещение в течение года 100 и более обозов (от 40 до 60 возов в среднем на один обоз), обходилось от 500 до 700 руб., а на ежегодный ремонт требовалось 75 – 100 руб.⁹³ Среднегодовой доход постоянного двора составлял от 500 до 1000 руб.⁹⁴ В 1897 г. на Томско-Иркутском участке тракта было 785 постоянных дворов. Следовательно, годовой доход их составлял от 392,5 тыс. до 785 тыс. руб. А если учесть, что их число явно занижено Первой Всероссийской переписью, и данные конца 80 – начала 90-х гг., по которым на том же участке насчитывалось 1264 постоянных двора, то и годовой доход их надо считать в пределах от 632 тыс. до 1264 тыс. руб.

Доход дворников состоял из платы за ночлег и питание извозчиков, за постой лошадей, продажу овса и сена для обозных лошадей. Иные дворники запасали от 3 тыс. до 5 тыс. пуд. овса и столько же сена, от 50 до 100 пуд. мяса, по 10 – 20 пуд. масла⁹⁵. Некоторые дворники имели лавки, в которых продавали те товары, которые получали в уплату за постой от проходящих обозов. Чтобы привлечь побольше обозов, дворники бесплатно кормили подрядчиков или объездных, которые заранее выезжали впереди обоза для подготовки места отдыха. Обоз останавливался на постоялом дворе для обеда на 5-6 часов и на завтрак на 2-3 часа. Хозяева-подрядчики или «объездные» помещались обычно отдельно от возчиков и обильно угощались бесплатно. Дворник при этом рассчитывал, что довольный угощением хозяин будет сговорчивее относительно цены на овес и платы за постой. «Объездному» подавался «господский» обед и ужин с графином водки, а более ловкие дворники, чтобы заманить к себе «объездных», подавали им и «заграничные» вина. Возчики же получали на «выть» чай с «прикуской», стакан водки и обед из трех перемен, а при более продолжительных остановках чай предлагался два раза⁹⁶.

Главным источником дохода для дворников была продажа овса и сена. Дворники брали за овес не менее 100, а обыкновенно и до 150 % барыша: овес продавали не мерными четвериками, а так называемыми маломерными пудовками, которых на пуд выходило две. При рыночной цене в 40 коп. за пуд продавали «пудовку» по 45 – 50 коп., что равнялось 90 коп. – 1 руб. за пуд, откуда барыш равен 125 – 150 %. При рыночной цене в 50 коп. за пуд продавали «пудовку» по 60 коп., т.е. по 1 руб. 20 коп. за пуд, имея барыш в 140 %. Те же 50 – 60 коп. брали за «препон», т.е. примерно за одну копну сена и за харчи возчику. Сверх того, за продовольствие «объездного» брали по 1 руб. да по 1 руб. за охрану товара. В 1889/90 г. две последние статьи отпали, так как объездных приходилось кормить даром. Что касается караула во время постоя, то он содержался самими возчиками, потому что дворники не брали на себя ответственность за сохранность товара, мотивируя тем, что им приходилось ранее платить за пропажи, случавшиеся во время перегонов.

Таким образом, дворники получали доход только по трем статьям, из которых главной оставалась продажа овса. Размер получаемого барыша зависел от наплыва обозов («много ли дворников бежит рядиться»). Так, в зиму 1889/90 г. при продажной цене овса за 17 – 19 коп. за пуд брали: в главных пунктах во время «свалки» – 35 и до 40 коп., в течение большей части зимы – 25 – 30 коп., во второстепенных пунктах цена не поднималась выше 30 коп. Таким образом, барыш дворника колебался около среднего уровня 10 коп. за пуд овса, поднимаясь в «свалку» до 15 – 20 коп., но в более «глухое» время нередко падая и до 5 коп. Барыш на продаже сена был несколько больше: при средней для большинства трактовых селений цене в 12 коп. за копну (60 коп. за воз) с обозов брали по 1 руб., чаще по 1 руб. 20 коп. с воза, и только в самое «глухое» время снижали цену до 90 и 80 коп. Обыкновенный размер барыша колебался между 67 и 100 % рыночной цены. Но значение овса для хозяйства дворников оказалось гораздо больше из-за значительности размеров его отпуска. Овес давал дворнику барыша вчетверо более, нежели сено. Что касается продовольствия возчиков, то взимаемая за него плата изменялась в зависимости от цен на припасы. В зиму 1889/90 г. на участке тракта в пределах Томского и Мариинского округов взимали: за один чай с «прикуской» – 20

коп. с человека, за обед и чай – 40 коп., за обед и два чая – 50 коп. Цены эти довольно высоки, но так как обозным ямщикам подавали есть «вволю» и ели они весьма много, к тому же в счет той же платы приходилось кормить по-господски одного или двух «объездных», то расход по этой статье почти поглощал плату, а чистый доход сводился к нулю. За доходом по этой статье дворники и не гнались: ничего не выгадывая на харчах, они стремились щегольнуть угощением, так как вкусная пища служила лучшей приманкой для «объездных» и возчиков и лишний расход по этой статье вел к общему увеличению оборота дворника, следовательно, и чистого дохода его по другим статьям⁹⁷.

Приблизительный объем потребляемого фуража у дворников на участке Томск – Иркутск составлял около 1 млн пуд. сена и 1,5 млн пуд. овса. (Если принять, что между Томском и Иркутском проходило ежегодно 75 тыс. возов, которые останавливались на 44 «пряжки», т.е. 44 раза на постои, и каждая лошадь съедала за одну пряжку в среднем 25 фунтов сена, то и получается соответственно цифра в 1 млн пуд. овса.)

Расчет обозов с дворниками производился по каждому из забираемых продуктов отдельно или по системе «препонов». В первом случае обоз покупал у дворника попудно овес, сено – повозно и особо платил за пропитание возчиков. Во втором случае овес также забирался попудно, а затем каждая связка платила за «препон», в состав которого входили сено в нужном для лошадей количестве, харчи для возчиков и водопой. При высоких и средних ценах на овес плата за «препон» была равна цене пуда овса, в конце 80 – начале 90-х гг. XIX в. при дешевых ценах оказывалась на 10 – 20 коп. выше последней. Оба эти способа практиковались и ранее. Но прежде преобладал расчет с «препонов», а затем он начал вытесняться способом расчета за отдельные продукты и услуги.

Обозные обыкновенно оставляли дворникам в счет платы «товар» в той же самой пропорции (20 – 30 % всей суммы) и по той же оценке, в какой сами они получали от «доставщиков». На «товаре» этом дворники терпели убытки, так как продавали его по значительно низшей цене (чай вместо 1 руб. 30 коп. по 80 коп. за кирпич, ситец вместо 35 коп. по 12 – 15 коп. за аршин), но, если дворнику предлагалось получить часть платы «товаром», он повышал на 10 – 20 % плату за постои и в результате имел то же, что выручал бы при чисто денежной плате.

Таким образом, прием обозов давал зажиточным дворникам весьма значительный, бедным – лишь ничтожный доход. В каждом трактовом пункте большинство обозов останавливалось у крупных, богатых дворников, к беднякам же обозы шли неохотно. Объяснялось это рядом причин: возчики рассчитывали найти у зажиточного дворника лучшее помещение себе и лошадям, обильный стол и достаточные запасы фуража, а также защиту от краж и т.д. Кроме того, кредит мог дать обозу только зажиточный дворник, а необходимость эта существовала для большинства шедших из Томска обозов и являлась результатом принятых порядков расчета с возчиками: последние получали в Томске только задатки, которые тратились на подати, ремонт «снасти» и т.д., и шли без денег до самого Ачинска, где получали остальную часть платы. Поэтому по пути к Иркутску они обыкновенно везде кормились в долг и расплачивались уже на обратном пути. Кредит оказывался без всяких формальностей, под простую расписку или даже на слово, но дворники всегда, за самыми редкими исключениями, получали свои деньги: «ямщик нагнет (обманет) дворника, только если сам в пух разорится». В этих случаях дворники почти никогда не обращались к суду, а выжидали возможности взыскать долг частным образом, в чем обыкновенно, если только ямщику удавалось «поправиться», и преуспевали.

Хозяйства дворников были крупными торгово-предпринимательскими заведениями, основанными на производстве и перепродаже овса, сена и продовольствия. Дворники нанимали работников, которые занимались уборкой, возкой воды, приготовлением пищи. Большие дворы нанимали обычно двух-трех годовых работников-мужчин, а также несколько сроковых работников на полгода или несколько зимних месяцев. По найму работало несколько стряпух. Обычная плата была такой же, как и при найме на сельскохозяйственные работы: мужчине – 60 – 80 руб., женщине – 40 – 50 руб. в год на хозяйских харчах⁹⁸.

Организация дворничества способствовала выделению на одном полюсе деревни предпринимательских, многопосевных хозяйств, объединявших товарное земледелие с предпринимательством в организации извозного промысла.

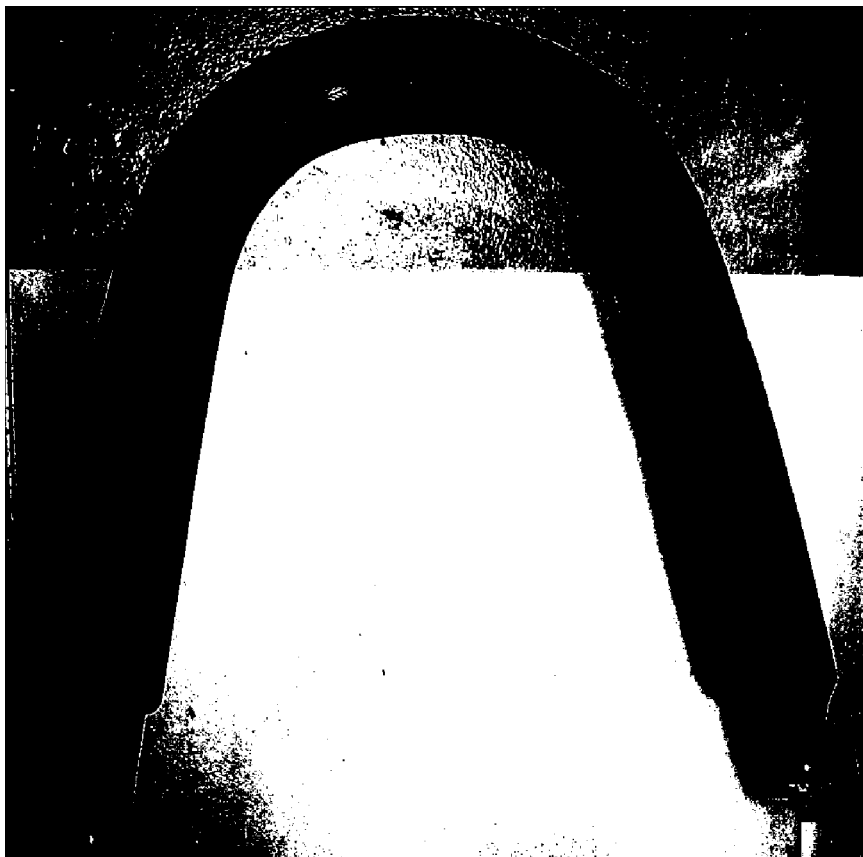
Московско-Сибирский тракт с прилегавшими к нему путями оказывал серьезное влияние на развитие деревообрабатывающей промыш-

ленности. Кустари и ремесленники изготавливали транспортный инвентарь, тару для перевозки грузов. Условия для этого были хорошие: извозный промысел создавал постоянный спрос на инвентарь, влиял на разделение труда в деревообрабатывающей промышленности.

Экипажный промысел делился на самостоятельные отрасли: тележное производство, санное, колесное, дужное. Такая дробная специализация была основой развития товарного хозяйства и капитализма. Она уменьшала число хозяйств, в которых выполнялись все виды работ, свойственные натуральному производству.

На основе экипажного производства сложилось несколько промысловых районов, одним из которых являлся пригородный район г. Томска. Центром его были Нелюбинская и Спасская волости. В первой из них 308 семей занималось выделкой саней, дуг, колес. Хозяйства, полностью порвавшие с земледелием и посвятившие себя промыслам, составляли в Нелюбинской волости 32 %. Были села, где процветала узкая специализация. Например, в д. Лавровой из 28 семей 18 занималось санным промыслом, в д. Сеченовой на 38 дворов было 28 дужников и колесников и 3 хлебопашца, в Поздняковой – 20 дужников и один хлебопашец. В трактовой Спасской волости большинство дворов специализировалось на обработке дерева⁹⁹.

Внутри самого промыслового района прослеживается специализация отдельных сел и деревень на производстве той или иной продукции. Так, колесным производством в Спасской волости Томского округа занимались в деревнях Нижне-Шубиной, Лошкутовой, Большаниной, Федосеевой, Кучумовой, Еркиной, Вороновой, в Ишимской волости – в с. Судженском, в Баимской – с. Благовещенском. На производстве тележных одров (кузовов особой формы) специализировались в юго-западной части Нелюбинской волости и д. Аркашевой Семилужинской волости. В деревнях Рубиной и Богдановой сложился промысел по изготовлению плетеных коробов для экипажей. Дужный промысел утвердился в деревнях Луговой и Чернильниковой, выселке Кижировском Нелюбинской волости, в с. Спасском Спасской волости¹⁰⁰. Особенно славилось своими мастерами-дужниками Спасское. Дуги, изготовленные спасскими умельцами, пользовались большим спросом на Ирбитской ярмарке¹⁰¹. В 1885 г. во всей Томской губернии на одноименный округ приходилось заведений, связанных с об-



Дуга. Фотография из коллекции НГКМ

служиванием извоза: шорных – 19 из 22; экипажных и кузнечных – 18 из 22 с числом рабочих соответственно 36 и 58. Это были мелкие ремонтные мастерские, потому что крестьяне сами могли делать для себя кустарным способом средства передвижения: телеги, сани и упряжь. Ремесленников-шорников и седельников в Томске было – 24 и 14 соответственно из всех 49 имевшихся в губернии. Остальные 11 размещались в других городах. Каретники же все были в Томске и Мариинске – 7 и 1 соответственно¹⁰².

Вообще вдоль Московского тракта в Каинском, Мариинском и Томском округах для нужд извоза сани, колеса, телеги изготовлялись по-

чти повсеместно. Г.А. Бочанова выделяет села Губино, Рыбалово, Карбышево и другие как центры их производства¹⁰³. В Спасской волости Томского округа в д. Нижне-Шубиной и Лошкунтиковой, в с. Спасском и Протопоповском – изготовляли колеса, в с. Протопоповском и д. Кучумовой-Еркиной выделывали «щипцы» – деревья для хомутов. В Нелюбинской волости главным предметом кустарного производства являлись обозные сани, которых ежегодно изготовлялось по несколько тысяч штук, на десятки тысяч рублей. (В д. Березкиной 30 дворов из 60 изготовили 760 штук саней на сумму 1186 руб.) В большинстве селений, кроме того, делали тележные кузова «одры», дававшие сравнительно небольшой заработок, в некоторых селах – еще оси и оглобли. Это объяснялось близостью г. Томска, который был крупным городским центром не только Западной, но и всей Сибири, и поэтому занятия крестьян были направлены на удовлетворение нужд г. Томска как узлового пункта западносибирских водных и гужевых сообщений. Например, вся Семилужинская и Спасская волости снабжали Томск сеном, потреблявшимся преимущественно обозными лошадьми, и давали рабочих для уборки и вывозки заготавливаемого для той же цели самими горожанами сена. Подгородное население снабжало Томск всеми деревянными изделиями, необходимыми для снаряжения местных и ремонта проходящих через Томск обозов: санями, тележными кузовами, осями, колесами, дугами, оглоблями, углем для городских кузниц и т.п. «Мы народ подгородный, весь город дровами да сеном кормим; не дальним же в город дрова возить!», – говорили притомские крестьяне. Однако А.А. Кауфман особо выделял влияние «главного Сибирского тракта», который прорезывал почти всю середину Мариинского округа, а также Семилужинскую и Ишимскую волости Томского округа. «Принадлежит ли селение по своему местоположению к Чулымскому или Томскому району, занимается ли его население земледелием или извлекает доход из своей близости к Томску, – раз селение находится на Сибирском тракте, значение этих источников благосостояния во всяком случае меркнет пред значением “большой дороги”. “Не пашня нас кормит, а большая дорога”, – говорили трактовые мужики»¹⁰⁴.

В Тобольской губернии – Тюменском, Туринском, Курганском и Тобольском округах – сложилось бондарное и экипажное производ-

ство. Бочки изготавливались под сало, масло, патоку. Крупным центром экипажного производства был Тюменский округ. На этом промысле там специализировалось 14 деревень. В пяти из них производством экипажей было занято 270 семей. Например, в д. Кулаковой Троицкой волости Тюменского уезда выделялись «хрясла» – телеги без колес и сани приблизительно на 2000 руб. В д. Салаирской и д. Молчановой Каменской волости делали сани, как хорошие выездные, так и простые кошевки, – на 10 тыс. руб. в год. Производство саней составляло один из главных кустарных промыслов в Усть-Ницынской волости. Крестьянин мог сделать сани за день при готовом материале, если занимался только этой работой; при другой работе одни сани выделялись за два-три дня. Такие сани продавались на ярмарке от 1 до 3 руб. за штуку. В д. Тимофеевой этой же волости крестьяне занимались выделкой мочальных веревок, которые продавались по 2 руб. за сотню и шли преимущественно для скрепления саней, изготавливавшихся в д. Луговой. Сани сбывались на Ирбитской ярмарке. В д. Кацыне той же волости тоже было развито санное производство, однако сани выделялись мелкие, имевшие полозья в два вершка ширины. Полозья гнули весной, лето они выстаивали, а осенью и зимой сани отделялись и продавались от 50 коп. до 5 руб. за штуку в зависимости от размера¹⁰⁵. В Туринском уезде специализировались на экипажном промысле 13 селений, в Курганском – 12. В Тюмень на продажу ежегодно свозилось до 50 тыс. телег и саней¹⁰⁶.

О том, как организовано было производство саней и телег, дают представление мемуары сибирского старожилы родом из д. Кулаковой Троицкой волости из-под Тюмени Н. Чукмалдина – московского первой гильдии купца: «Живо помню, когда у нас, по отделе от деда, была всего одна изба, в которой помещалась вся семья, и где устроена была отцом в одном углу мастерская для работ – саней и “хрясел” (верхняя часть телеги), а в другом углу стояли “Красна” матери для работ – ковров и “полозов”... Когда мне было лет около шести, я начал по-детски помогать отцу в его работе, делал зарубки на доске для заднего украшения саней и заячьей лапкой мазал ворванью по дереву, чтобы придать ему желтоватый оттенок». Вспоминал Н. Чукмалдин и о соседе Илье, семья которого пашни не пахала, а хозяин

изо дня в день, зимой и летом, мастерил для продажи на базаре «накладки» (полукруглая кибитка на телегу)¹⁰⁷.

Особым промыслом при деревообработке был колесный, в котором существовало разделение труда. Каждый из работников брал на себя выполнение какой-либо отдельной операции: один отстрагивал спицы, другой отделявал ободы, третий долбил трубицы и т.д. Здесь требовалась кооперация, поэтому зажиточные колесники имели мастерские, где выполнялись все работы¹⁰⁸.

В д. Ворониной Троицкой волости Тюменского уезда было развито шорное ремесло и выделка «сыромяти» (сыромятной кожи). До пуска в строй участка железной дороги Екатеринбург – Тюмень такая работа давала хороший заработок, но с прекращением извоза ремесло это почти совсем пало и жители стали заниматься преимущественно тканьем рогож и кулей, которых выделывали до пяти тысяч штук¹⁰⁹.

Эти факты говорят об углублении общественного разделения труда, возникновении в пореформенный период новых промыслов. По своему экономическому характеру экипажный, колесный и бондарный промыслы были типичным мелкотоварным производством. Значительная часть кустарей выходила на рынок через скупщика.

Одно из первых мест в деревообработке принадлежало рогожно-мочальному производству. В связи с ростом товаризации крестьянского хозяйства, увеличением объема перевозок по Московскому тракту возрастала потребность в таре, упаковочном материале, веревках. Добыча и обработка мочала, а также выделка готовой продукции в ответ на запросы рынка производилась в районах, которые в Тобольской губернии непосредственно на тракте не находились. Однако в этом и проявлялось влияние тракта на отдаленные районы. Это главным образом волости, расположенные по левому берегу Иртыша, в Тарском округе, Татаринская и Кошукская – в Туринском, пригородные волости Тобольского округа Тобольской губернии. Из Тобольского округа основная масса переработанного мочала увозилась в Ишимский округ. В Тюменском округе, где не было производства мочала, на ввозном сырье центры рогожного производства сложились в Еланской, Антроповской и Тавдинской волостях. В первой из них этим промыслом было охвачено 76 % дворов. Производили здесь рогожи-кулевки, а сырье получали от скупщика.

В 1880-е гг. этим промыслом занималось 350 тыс. жителей данного района, а ежегодная продажа приносила доход до 1 млн руб. На Ирбитскую ярмарку рогож вывозилось на 200 тыс. руб., плетеных коробов до 50 тыс., «целые обозы веревок» для упаковки товаров¹¹⁰. Доходность этого промысла сравнительно с извозом была низка, поэтому трактовые жители им не занимались. По своему экономическому строю рогожно-мочальное производство было мелкотоварным. Его продукция шла на рынок, емкость которого определялась потребностями Московского тракта. В этой отрасли крестьянской промышленности чаще, чем в других, применялся наемный труд. Мелкотоварного производства с самостоятельным сбытом продукции почти не существовало в этой отрасли. Она была почти полностью подчинена скупщику – либо выходявшему из рядов самих же промысловиков, либо представлявшего купеческие фирмы, обслуживающие Московский тракт.

Таким образом, полоса вдоль Московско-Сибирского тракта была одним из самых крупных промышленных районов Сибири. Чем ближе к тракту, большим городам, местным торгово-промышленным центрам, удобным путям транспортировки, тем больше доля населения, занимавшегося кустарными промыслами и торгово-предпринимательской деятельностью. Тракт служил артерией, которая давала жизнь не только извозу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз.

Но промыслы обслуживали не только нужды тракта. По данным 1809 г., кожевенный завод тарского купца Ивана Нерпина выделал 5500 юфтей и отпустил «для промену к портам» кяхтинскому – 4613, петропавловскому – 150, бухтарминскому – 561 шт. В Таре разошлось только 176 юфтей¹¹¹. Это свидетельствует о том, что продукция сибирских производителей товаров экспортировалась по Московско-Сибирскому тракту в наибольших масштабах.

В городах на Московском тракте концентрировалась значительная часть лавочной торговли: в 1823 г. – 1017 лавок (82,55 % от общего числа по Сибири); в 1835 г. – 1335 (61,38 %); в 1851 г. – 1342 (59,25 %). Уменьшение доли связано с невключением в подсчет таких «лавочных» городов, как Тобольск и Тара, в которых лавок в 1835 и 1851 гг. было 396 и 235, что составляло 18,2 и 10,37 % соответственно¹¹², а также бурным ростом числа лавок на юге Тобольской губернии:

в г. Петропавловске – от 56 в 1835 г. до 247 в 1851 г., что вызывает сомнение в достоверности источника¹¹³.

§ 3. Особенности социальных процессов в зоне влияния тракта

Проблема расслоения крестьянства Сибири изучена достаточно полно, однако специально вопрос о влиянии путей сообщения на расслоение не рассматривался. При исследовании этой проблемы возникает сложность с выделением критериев для группировки хозяйств. Подходящий принцип группировки как наиболее приемлемый мы не можем использовать, так как в большинстве источников, применявшихся нами в исследовании, нет полных данных. Поэтому мы обратились к группировке хозяйств по средствам производства: величине пашни и посева, количеству лошадей и коров, а также учитываем фактор, свидетельствующий о расслоении крестьянства, – группировку хозяйств по числу отпускавших и нанимавших рабочую силу.

Однако в поселенных таблицах указанные выше признаки при характеристике определенной группы хозяйств отсутствуют. Используя показатели группировки, которые имеются в источниках, и опираясь на опыт, накопленный официальной дореволюционной статистикой и советскими историками, мы применяли следующие критерии при группировке хозяйств по величине посева и количеству пашни: бедняцкие хозяйства – беспосевные и с 1 – 3 дес. посева (до 5 дес. пашни), середняцкие – от 4 до 10 дес. посева (от 5 до 15 дес. пашни) и кулацкие – более 10 дес. посева (свыше 15 дес. пашни)¹¹⁴. При группировке по рабочим лошадям принято считать бедняцкими хозяйства безлошадные и имевшие 1 – 2 лошади, середняцкими – с 3 – 5 рабочими лошадьми, кулацкими – свыше 5¹¹⁵.

При группировке по распределению рогатого скота мы использовали методику Л.М. Горюшкина, определявшего бедняцкие хозяйства с 1–2 коровами, середняцкие – с 3 – 4 головами и зажиточные – с 5 и более¹¹⁶.

Л.М. Горюшкиным разработан вопрос о понимании широты разложения как массы крестьянских хозяйств, вовлеченных в этот процесс, и степени (глубины) разложения как характера оформленности крайних групп, новых социальных категорий: сельских пролетариев и бур-

жуазии¹¹⁷. Будем придерживаться более корректного термина – «расслоение».

Исследование процесса расслоения мы начали с группировки крестьянских хозяйств по размерам пашни (см. табл. 19).

Таблица 19

Группировка крестьянских хозяйств по размерам пашни*

Территории	Бедняки		Средняки		Зажиточные	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Иркутская губерния						
Села Московского тракта	4185	48,5	2597	30,1	1830	21,5
Внетрактовые села	4590	27,2	7276	43,4	4882	29,1
Волости Московского тракта	5611	41,4	4457	32,8	3509	25,8
Внетрактовые волости	2108	26,2	3815	47,5	2111	26,3
Енисейская губерния						
Волости Московского тракта	6648	48,3	4430	32,1	2686	19,5
Внетрактовые волости	6563	46,2	4267	30	3382	23,8
Тобольская губерния, Ялуторовский округ						
Волости Московского тракта	3756	60,8	1745	28,2	676	11
Внетрактовые волости	3801	57,8	1978	30	806	12,2

*Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Иркутская губерния. Т. 1. Иркутский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 64, 72, 80, 86, 112, 120, 128, 144, 152, 160, 232; Балаганский округ: С. 32, 48, 70, 88, 104, 112, 120, 128, 136, 144, 152, 224, 230; Нижнеудинский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 56, 64, 128, 160, 168, 176; *Материалы по исследованию...* Енисейская губерния. Т. 3. С. 601, 602, 613, 614, 625, 626, 637, 638; *Материалы по исследованию Ялуторовского округа Тобольской губернии.* Т. 1. С. 701, 708, 709, 739, 746, 747, 777, 784, 785.

По Иркутской и Енисейской губерниям группировка хозяйства проводилась по размерам пашни, а по Ялуторовскому округу – по величине посева.

Из таблицы видно, что процесс расслоения крестьянства в Сибири в конце 80 – начале 90-х гг. XIX в. проходил повсеместно. Однако на Московско-Сибирском тракте в селах и волостях, которые он пересекал, процесс расслоения отличался большей интенсивностью. Так, в Иркутской губернии процент бедняцких хозяйств на Московском тракте превышал показатель внетрактовых сел на 20,9 пункта, т.е. более чем вдвое. Трактные волости по этому же показателю превосходили вне-трактовые на 15,2 пункта, т.е. интенсивность и широта расслоения

несколько падает в трактовых волостях по сравнению с селами собственно на тракте, но влияние тракта здесь велико. Группа зажиточных (кулацких) хозяйств на тракте уступала внутрактовым: по селам на 7,9 пункта, по волостям – на 0,5 пункта. Средняя группа во внутрактовых волостях и селам была более устойчивой – здесь ее величина превышает показатель по трактовым селам на 13,4 пункта, по волости – на 14,7 пункта. В Енисейской губернии группа бедных хозяйств на тракте превышает внутрактовый показатель на 2 пункта, а по зажиточным уступает на 4,3 пункта. В Ялуторовском округе величина группы бедняцких хозяйств в трактовых волостях превышала показатель по внутрактовым на 3 пункта. В то же время группа зажиточных хозяйств на тракте уступала внутрактовым 1,2 пункта.

Таким образом, в трактовых селам и волостях более четко выделяются крайние группы крестьянства, а группа середняков на тракте в Иркутской, Енисейской губерниях и Ялуторовском округе приближалась к общероссийскому уровню (30 %).

Показателем степени расслоения может служить доля хозяйств, не имевших запашки, т.е. не сеявших хлеба. По Иркутской губернии таких хозяйств в селам тракта насчитывалось 30,3 %, а во внутрактовых – 12,3 %, т.е. ниже трактового показателя на 18 пунктов. В трактовых волостях процент безземельных составлял 23,6 %, а внутрактовых – 12,9 %. В Енисейской губернии процент безземельных хозяйств был примерно одинаков – 33,9 % на тракте и 33,3 % во внутрактовых волостях. Совпадение же долей безземельных хозяйств на тракте и вне его можно объяснить тем, что в число внутрактовых волостей были включены и волости, где располагались золотые прииски – там концентрировалось заведомо безземельное население. В Ялуторовском округе в трактовых волостях не имело посевов 16,4 % хозяйств, во внутрактовых – 11,3 %.

Таким образом, глубина расслоения в трактовых селам и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и районах, к нему прилегающих, является очевидным фактом.

Средняки не представляли однородную устойчивую массу хозяйств. Эта группа подвергалась процессу раскрестьянивания. Внутри самих середняков наблюдались две тенденции: к разорению и к укреплению (табл. 20).

Группы середняцких хозяйств, разорвавшихся и зажиточных (%)*

Территории	Разорвавшиеся хозяйства	Зажиточные хозяйства
Иркутская губерния		
Села Московского тракта	60,3	39,7
Внетрактовые села	54	46
Енисейская губерния		
Волости Московского тракта	57	43
Внетрактовые волости	54,9	45,1
Тобольская губерния Ялуторовский округ		
Трактовые волости	67,6	32,4
Внетрактовые волости	68,6	31,4

*Подсчитано по тем же данным табл. 19 «Группировка крестьянских хозяйств по размерам пашни».

Примечание. В основу данной группировки положено принятое в исторической литературе деление на разоряющихся середняков и зажиточных, где к разоряющимся относятся хозяйства с 4 - 7 дес. посева (6 - 10 дес. пашни) и к зажиточным – с 7 - 10 дес. посева (10 - 15 дес. пашни). См.: *Крестьянство Сибири периода капитализма...* С. 94. При подсчете по Иркутской и Енисейской губерниям учитывался размер пашни, а по Ялуторовскому округу – величина посева.

Подсчет показал, что тенденция к разорению у середняков преобладала в трактовых и нетрактовых районах. Однако в трактовых районах процент этот был выше и превышал в Иркутской губернии соответствующий показатель внетрактовой зоны по селам на 6,3 пункта, по волостям – на 2,1 пункта; в Енисейской – в волостях на 6,3 пункта; в Ялуторовском округе был примерно одинаковым процент разорвавшихся середняков на тракте и вдали от него. Надо учитывать, что показатель наличия пашни или посева не является определяющим, потому что концентрация на тракте неземледельческого (беспосевного) населения – очень интересный показатель, так как безземельный вынужден был работать по найму или иметь собственное дело. Возможными статьями дохода таких людей были: волостная служба, дворничество, кормчество, ямщина, обслуживание нужд этапного тракта и прочая неземледельческая специализация и случайные заработки.

Далее мы провели группировку хозяйств по числу рабочих лошадей (табл. 21).

При этом необходимо оговориться, что в «Материалах по исследованию... Енисейской губернии» графы с числом рабочих лошадей в таблицах по селениям отсутствуют, а исследователи по Ялуторовскому округу в поселенных таблицах выделили отдельно группу хозяйств

Таблица 21

**Группировка наличных хозяйств по числу рабочих лошадей
в 1887/88, 1890, 1894/95 гг.***

Территории	Бедняки (до 2-х лошадей)		Средняки (до 3-4 лошади)		Зажиточные (5 и более лошадей)	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Села Московского тракта Иркутской губернии	5636	62,1	1730	18,8	1753	19,1
Внетрактовые села	8824	53,7	3997	24,3	3615	22
Волости Московского тракта той же губернии	7678	56,7	2866	21,1	3033	22,2
Внетрактовые волости	4144	51,7	2119	26,3	1771	22
Волости Московского тракта Енисейской губернии	7232	52,6	3260	23,6	2170	23,8
Внетрактовые волости	6450	45,4	3116	21,9	4646	32,7
Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии	1073	71,9	299	20	121	8,1
Внетрактовые села	20487	71,4	6477	22,5	1732	6,1
Волости Московского тракта того же округа	4157	67,3	1103	17,8	923	14,9
Внетрактовые волости	4615	70,3	1148	17,4	613	12,3

*Подсчитано по: *Материалы по исследованию... Иркутская губерния. Т. 1. Поселенные таблицы. Иркутский округ: С. 4, 12, 36, 44, 60, 68, 76, 84, 108, 116, 124, 140, 148, 156, 229; Балаганский округ: С. 76, 84, 100, 108, 116, 124, 132, 140, 148, 220, 226; Нижнеудинский округ: С. 4, 12, 28, 36, 44, 52, 60, 164, 172; Сведения по волостям подсчитаны по поселенным таблицам. Иркутский округ: С. 28-29, 84-85, 100-101, 108-109, 148-149, 156-157; Балаганский округ: С. 28-29, 44-45, 76-77, 116-117, 140-141, 148-149; Нижнеудинский округ: С. 12-13, 20-21, 44-45, 76-77, 124-125, 156-157; *Материалы по исследованию... Енисейская губерния. Т. 3. Поволостные таблицы: С. 595, 596, 607, 608, 619, 626, 631, 632; Куш Н.К. Материалы по исследованию... Ялуторовского округа Тобольской губернии. Т. 1. Поселенные таблицы: С. 6-7, 34-35, 118-119, 160-161, 230-231, 286-287, 300-301, 314-315, 328-329, 342-343, 454-455, 468-469, 482-483, 496-497, 510-511, 524-525, 538-539, 552-553, 566-567, 580-581, 608-609. Поволостные таблицы: С. 698, 774.**

с 3–5 лошадьми. В то же время, проводя группировку хозяйств по Иркутской и Енисейской губерниям, мы вынуждены были поместить в среднюю группу хозяйства, имевшие только 3–4 лошади, так как группа хозяйств, имевших 5 лошадей, помещена в источнике в графу «5–9 лошадей», что несколько занижает состав средней и завышает состав зажиточной группы.

При группировке крестьянских хозяйств по числу рабочих лошадей мы использовали земскую методику. В результате разделения на бедную, среднюю и зажиточную группы крестьян мы получили следующие цифры. В трактовых селах трех округов Иркутской гу-

бернии 64,9 % всех хозяйств составляли бедняки. Не имевших вообще рабочих лошадей в этих селах насчитывалось 28,8 % всех хозяйств, а вся бедная группа составляла 62,1 % хозяйств. Во вне-трактовых же селах группа безлошадных объединяет 15 % хозяйств, бедная в целом с безлошадными – 53,7 %. Таким образом, в трактовых селах, особенно в селах Московского тракта, доля безлошадных хозяйств была наибольшей и превышала показатель по вне-трактовым селам на 16,6 пункта.

В волостях, лежавших на Московско-Сибирском тракте Иркутской губернии, группа бедных хозяйств составляла 58,7 %, во вне-трактовых – 51,7 %. Безлошадных в волостях тракта было 22,7 %, во вне-трактовых – 17,2 % хозяйств. Здесь нет такого контраста, как в селах тракта и вне его, но определенная разница в степени расслоения в волостях тракта и вне-трактовых наблюдается. Так, группа безлошадных хозяйств в волостях Московского тракта превышает соответствующий показатель вне-трактовых волостей на 5,5 пункта.

Хозяйства средней группы (с 3 – 4 лошадьми) в трактовых селах трех округов составляли 19 %, на Московском тракте – 18,8 %, в волостях Московского тракта – 21,1 %, во вне-трактовых селах – 24,3 % и в волостях, взятых для сравнения с трактовыми, – 26,3 %. Таким образом, группа хозяйств с 3–4 лошадьми была наиболее устойчивой во вне-трактовых селах и волостях, в то время как расслоение средней группы в трактовых селах было выше, особенно на Московском тракте.

Группа хозяйств с 5 лошадьми и более в трактовых селах составляла 16,3 %, на Московском тракте – 19,1 %, а во вне-трактовых селах – 22 %. Здесь же наблюдаем тенденцию к уменьшению группы зажиточных хозяйств в трактовых районах.

В семи волостях Енисейской губернии, через которые проходил Московский тракт, группа безлошадных хозяйств составляла 26,1 %, а вместе с хозяйствами с 1–2 рабочими лошадьми – 53 %. В семи вне-трактовых волостях той же губернии соответствующие показатели равнялись 23,8 % и 45,4 %. То есть в трактовых волостях показатель бедных хозяйств превышал подобный показатель во вне-трактовых на 7,6 пункта. Группа хозяйств с 3–4 лошадьми в трактовых волостях включала 24 % хозяйств, во вне-трактовых – 21,9 %. Зажиточных хозяйств

соответственно было 23 % и 32,7 %, т.е. процесс расслоения и пролетаризации во внетрактовых волостях проходил менее интенсивно, чем в трактовых.

В Ялуторовском округе Тобольской губернии в селах Московского тракта группа бедных крестьянских хозяйств составляла 71,9 %, т.е. равнялась среднему показателю по всему округу. Качественной характеристикой этой группы является наличие в ней безлошадных хозяйств, которых было 29,3 % от всех хозяйств тракта. Во внетрактовых селах доля хозяйств бедной группы равна 71,4 %, а только безлошадных – 23,2 %, т.е. по сравнению с показателями по Московскому тракту эти данные ниже на 6,1 пункта. Следовательно, степень расслоения в группе трактовых хозяйств была выше.

Из анализа данных по Ялуторовскому округу следует, что процесс расслоения крестьянства в Западной Сибири шел интенсивнее, чем в Восточной. Так, если в трактовых волостях Иркутской губернии группа бедняцких хозяйств составляла 62,1 %, в Енисейской – 52,6 %, то в Ялуторовском округе Тобольской губернии – 67,3% (превышен тоже довольно высокий показатель по Иркутской губернии на 5,2 пункта). А по селам Московского тракта в Ялуторовском округе этот показатель был выше соответствующего по Иркутской губернии на 9,8 пункта. Однако доля безлошадных хозяйств по Московско-Сибирскому тракту Иркутской губернии несколько превышала аналогичный показатель в Ялуторовском округе (31,6 % и 29,3 %).

Доля безлошадной группы крестьянских хозяйств, по данным 1887/88 г., на Московском тракте не была превзойдена по всей Иркутской губернии и через 20 лет, в 1908 и 1912 гг. (22,7 % – в 1887, 13,4 % и 12,8 % – в 1908 и 1912 гг.). Подобная ситуация сложилась и в Енисейской губернии. Если в 1887 г. в волостях на Московском тракте безлошадные составляли 26,1 %, то в 1908, 1912, 1917 гг. по всей губернии их было соответственно 5,5 %, 10,4 % и 10,8 %¹¹⁸. Здесь надо учитывать такие факторы, как: появление железной дороги, уменьшение доли ссыльных в трактовых селах, отмена этапирования пешим порядком, падение ямщины, поворот части крестьян к традиционным сельскохозяйственным занятиям, к маслоделению и др.

Трудность группировки хозяйств по наличию рабочего скота в Енисейской губернии в районах трактовых и внетрактовых сел заключа-

ется в том, что, в отличие от исследования по Иркутской губернии, где группировка хозяйств по наличию рабочего скота дана в поселенных таблицах, в Енисейской губернии в таблицах по селениям приведены только сведения о числе хозяйств «без всякого скота» и «без рабочих лошадей».

Подсчитывая данные по графам «наличных хозяйств без всякого скота» и «без рабочих лошадей», мы получили следующие результаты. В трактовых селах четырех округов Енисейской губернии без всякого скота в 1887 г. было 24,7 % хозяйств, во вне трактовых же – на 6,7 пункта меньше (18 %). Без рабочих лошадей в трактовых селах было 28,2 % от наличных хозяйств, во вне трактовых – 27,1 %. Таким образом, в районе трактовых сел группа хозяйств без рабочих лошадей и крупного рогатого скота составляла около трети хозяйства. Во вне трактовых селах процесс пролетаризации шел несколько медленнее, но и там число хозяйств без всякого скота достигло одной пятой, а без рабочих лошадей превышало четвертую часть всех наличных хозяйств (табл. 22).

Таблица 22

Численность хозяйств четырех округов Енисейской губернии, не имевших вообще скота, рабочих лошадей, крупного рогатого скота*

Территории	Без всякого скота		Без рабочих лошадей		Без крупного рогатого скота	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Трактовые села	2777	24,7	3174	28,2	3639	32,3
Села Московского тракта	1599	24,3	1862	27,9	2145	32,2
Вне трактовых села	3944	18	10786	21,7	13424	27,1

*Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Т. 3. С. 3, 9, 15, 21, 39, 45, 57, 63, 69, 75, 105, 111, 117, 123, 129, 135, 131, 189, 195, 201, 207, 213, 219, 225, 237, 243, 261, 273, 279, 285, 297, 321, 339, 381, 387, 393, 423, 429, 441, 447, 465, 691, 692.

Рассмотрим распределение крупного рогатого скота по исследуемым районам. Для этого выделим трактовые и вне трактовые волости Енисейской губернии. Московский тракт проходил через семь волостей трех округов губернии: Канский, Красноярский и Ачинский. Для сравнения мы и выделили семь волостей этих же округов, не пересекавшихся Московско-Сибирским трактом (табл. 23).

**Распределение крупного рогатого скота по трактовым
и внетрактовым волостям Енисейской губернии***

Территории	Без крупного рогатого скота и имевших одну голову		С 2-3 головами рогатого скота		С 4 и более головами скота	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Волости Московского тракта	6742	49	3611	26,2	3409	24,8
Внетрактовые волости	6170	43,4	3411	24	4631	32,6

* Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Енисейская губерния. Т. 3. С. 596, 608, 620, 632.

В трактовых волостях без крупного рогатого скота в 1887 г. оказалось 31,2 % всех наличных хозяйств. Вместе с ними хозяйств, имевших одну голову рогатого скота, было 49 %. Хозяйств с 2-3 головами скота было 26,2 %, а с 4 и более – 24,8 %. Здесь с 10 и более головами рогатого скота насчитывалось 4,6 % от всех наличных хозяйств волостей Московско-Сибирского тракта.

Во внетрактовых волостях хозяйств без крупного рогатого скота было 28,5 %, а вместе с хозяйствами, содержащими одну голову рогатого скота, – 43,4 %, имевших 2-3 головы – 24 %, а с 4 головами и более – 32,6 %. В этой высшей группе хозяйств с 10 головами рогатого скота насчитывалось 9,1 %.

Анализ данных табл. 23 показывает, что группа хозяйств бедных (не более одной головы рогатого скота) в трактовых волостях превышала показатель по внетрактовым волостям на 5,6 пункта. Другая крайняя группа – зажиточные хозяйства – была больше во внетрактовых волостях, превышая показатель трактовых волостей на 7,8 пункта.

Проведенная по используемому нами источнику группировка несколько сужает границы бедной группы хозяйств и расширяет границы зажиточной, так как критерием для характеристики процесса расслоения крестьянства некоторые исследователи считали хозяйства с 1-2 головами крупного рогатого скота для бедной группы и с 4 коровами для средней¹¹⁹. Поэтому группа бедных хозяйств у нас получилась несколько меньше, ибо к средней группе мы вынуждены были отнести хозяйства с 2 головами крупного рогатого скота, как они даны по источнику – вместе с хозяйствами, имевшими 4 головы

рогатого скота. А хозяйства, имевшие 4 головы рогатого скота, отнесены к группе зажиточных, потому что они тоже не выделялись статистиками.

Для расширения границ группы бедных хозяйств можно провести чисто механическое разделение графы хозяйств с 2-3 головами рогатого скота надвое и одну часть перенести в группу бедных хозяйств. Для сужения границы зажиточных хозяйств из графы хозяйств, имеющих 4-9 голов рогатого скота, шестую часть можно отнести к средней группе.

Такое деление по группам еще более увеличивает разрыв между показателями по бедным хозяйствам в трактовых и вне трактовых волостях (на 7 пунктов выше в трактовых волостях) и усиливает уровень бедняцкой прослойки в районе трактовых волостей на 13,4 % по сравнению с первоначальной группировкой. В группах зажиточных хозяйств разница между районами остается почти той же (табл. 24).

Таблица 24

Территории	Бедняки		Средняки		Зажиточные	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Волости Московского тракта	8548	62,4	2266	16,3	2946	21,3
Внетрактовые волости	7878	55,4	2260	15,9	4675	28,7

Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Т. 3. С. 596, 608, 620, 632.

По Иркутской губернии мы провели группировку по наличию рогатого скота в хозяйствах трактовых и вне трактовых сел (табл. 25).

Таблица 25

Наличие рогатого скота в хозяйствах Иркутской губернии*

Территории	Хозяйства без крупного рогатого скота и имеющие одну голову		Хозяйства с 2 – 3 головами рогатого скота		Хозяйства с 4 головами и более	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
Трактовые села трех округов губернии	7072	52,9	3441	25,7	2906	21,4
Села Московского тракта	4273	50,5	2183	25,6	2032	23,9
Внетрактовые села	7528	44,6	4562	27	4779	28,4

*Составлено по: *Материалы по исследованию...* Иркутская губерния. Т. 1. Поселенные таблицы. Иркутский округ: С. 5, 13, 37, 46, 61, 69, 77, 85, 109, 117, 125, 141, 149, 157, 229; Балаганский округ: С. 77, 85, 101, 109, 117, 125, 133, 141, 149, 221, 227; Нижнеудинский округ: С. 5, 13, 29, 37, 45, 53, 61, 169, 173.

В трех округах Иркутской губернии в трактовых селах 32 % хозяйств вообще не имели крупного рогатого скота, в селах Московского тракта – 31,4 %, а во вне трактовых селах – 25 %, т.е. во вне трактовых селах хозяйств без рогатого скота было меньше, чем на тракте, на 6,4 пункта. Примерно та же разница сохранится между трактовыми и вне трактовыми селами, если прибавить к этой группе хозяйства с одной головой крупного скота.

Для дополнительного уточнения доли бедняцкой прослойки в исследуемых районах Иркутской губернии мы к хозяйствам без крупного рогатого скота и имеющим одну голову рогатого скота прибавили хозяйства, имеющие по 2 головы рогатого скота. Для этого из графы в поселенных таблицах «Материалов...», где обозначены хозяйства, имеющие 2-3 головы рогатого скота, мы половину хозяйств отнесли к бедной группе. В итоге процент бедняцких хозяйств возрос в трактовых селах губернии до 65,7 %, в селах Московского тракта – до 63,3, а во вне трактовых селах – 58,4 %. И по этим показателям разница между трактовыми и вне трактовыми селами по бедной группе хозяйств сохраняется в 5 пунктах и более.

По Ялуторовскому округу трудно подсчитать число хозяйств с 3-4 коровами, так как в итоговой таблице по округу есть графы: «число хозяйств с 3 коровами», далее «с 4, 5 и 6 коровами», т.е. эти графы не соответствуют графам поселенных таблиц, где есть: «число хозяйств с 3-5 коровами» и далее «с 6-9». Эти графы в поселенных таблицах тоже не соответствуют принятой в сибирской исторической литературе группировке хозяйств по числу дойных коров¹²⁰. Поэтому мы из графы «с 4, 5 и 6 коровами» по округу берем в нашу таблицу треть из числа хозяйств для графы с 3-4 коровами, а оставшиеся 2/3 хозяйств переносим в графу «5-9 и более коров». То же и с поселенными таблицами, где из графы «с 3-5 коровами» 2/3 хозяйств переносим в графу с 3-4 коровами, а треть относим к группе хозяйств с 5-9 и более дойными коровами (табл. 26).

Из табл. 26 видно, что бедняцкие хозяйства в трактовых селах составляли около 82 %, во вне трактовых – 75,9 %. Таким образом, разрыв между показателями по группе бедняцких хозяйств по рассматриваемым районам сохранялся в 5 и более пунктов. Однако численность группы зажиточных хозяйств в зоне вне тракта превышает показатель по количеству дойных коров для трактовых сел на 3 пункта.

Группировка хозяйств по числу дойных коров в Ялуторовском округе*

Территории	Бедняки		Средняки (3 – 4 коровы)		Зажиточные (более 5 коров)	
	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%	Кол-во хозяйств	%
Тракторные села округа	4397	81,9	532	9,9	450	8,2
Села Московского тракта	1214	81,8	141	9,2	138	9
Внетракторные села	19337	75,9	2915	11,4	3259	12,7

*Подсчитано по: *Кун Н.К.* Материалы по исследованию... Ялуторовского округа Тобольской губернии. Т. I. С. 7, 35, 119, 161, 231, 287, 301, 315, 329, 343, 455, 469, 483, 497, 511, 525, 553, 567, 581, 609, 804.

При сравнении же тракторных волостей и нетракторных разница между группами хозяйств исследуемых районов по числу дойных коров почти не обнаруживается.

Таким образом, группировка хозяйств по средствам производства относительно всех категорий показывает преобладание широты и глубины расслоения на Московско-Сибирском тракте и в районах, к нему прилегающих. Серьезным аргументом в пользу этого вывода служат показатели применения наемного труда в тракторных селах и число хозяйств, нанимавших и отпускавших работников (табл. 27).

В селах Московского тракта по трем округам Иркутской губернии доля хозяйств, нанимавших годовых и временных работников, составляла 25,6 %, а во нетракторных селах – 19,7 %, т.е. ниже показателя по тракту на 6 пунктов. По трем округам из всех хозяйств, имевших годовых и временных рабочих, 33,4 % приходилось на села Московско-Сибирского тракта, хотя по отношению ко всем хозяйствам трех округов на Московском тракте располагалось 28,1 % хозяйств. Вместе с трактами, прилегавшими к Московскому, хозяйств, использовавших труд наемных работников, было 45,6 %, тогда как из всех хозяйств трех округов в тракторных селах учтено 40,8 % хозяйств. Мы видим, что доля хозяйств, использовавших наемный труд, была выше в тракторных селах, а из общего числа хозяйств, нанимавших рабочих, более трети располагалось на Московско-Сибирском тракте и 45,6 % – в тракторных селах вообще.

Группировка хозяйств, прибегавших к найму рабочей силы, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на месте*

Территории	Кол-во хозяйств, нанимавших рабочих		Кол-во хозяйств, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на месте	
	Абс.	%	Абс.	%
Села Московского тракта Иркутской губернии	2170	25,6	Нет свед.	–
Внеотрактные села	3537	19,7	Нет свед.	–
Волости Московского тракта Иркутской губернии	3239	23,8	Нет свед.	–
Внеотрактные волости той же губернии	1669	20,7	Нет свед.	–
Села Московского тракта Енисейской губернии	905	13,5	1840	27,6
Внеотрактные села	6866	13,7	11458	23,1
Волости Московского тракта той же губернии	1378	14,4	4610	33,5
Внеотрактные волости	2150	15,1	5166	36,3
Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии	204	13,6	564	37,8
Внеотрактные села	3135	10,5	-	-
Волости Московского тракта Ялуторовского округа	786	12,7	2789	45,2
Внеотрактные волости того же округа	523	7,9	2893	44

* Сведения по селам Иркутской губернии: *Материалы* по исследованию... Иркутская губерния. Т. 1: Иркутский округ. С. 3, 11, 35, 43, 59, 67, 75, 83, 99, 107, 115, 123, 139, 147, 155, 227; Балаганский округ. С. 75, 83, 99, 107, 115, 121, 131, 139, 147, 219, 275; Нижнеудинский округ. С. 3, 11, 27, 35, 43, 51, 163, 171; Сведения по волостям Иркутской губернии: *Материалы*... Т.1: Иркутский округ: С. 27, 83, 99, 107, 147, 155; Балаганский округ: С. 27, 43, 75, 99, 115, 139, 147; Нижнеудинский округ: С. 11, 19, 43, 75, 123, 155; *Материалы* по исследованию... Енисейская губерния. Т. 3. Поселенные таблицы: С. 2, 7, 8, 13, 14, 19, 20, 38, 43, 44, 49, 56, 61, 62, 67, 68, 73, 74, 79, 104, 109, 110, 115, 116, 121, 122, 127, 128, 133, 134, 139, 140, 188, 193, 194, 200, 205, 206, 211, 212, 217, 218, 223, 224, 229, 236, 241, 242, 247, 260, 265, 272, 277, 278, 283, 284, 289, 296, 301, 320, 325, 338, 343, 385, 386, 391, 392, 397, 422, 427, 428, 433, 440, 445, 446, 451, 464, 469, 689, 699. Поволостные таблицы: С. 593, 603, 605, 615, 617, 627, 629, 639. *Материалы* по исследованию... Ялуторовского округа Тобольской губернии. Т. 1. Поселенные таблицы: С. 4, 32, 116, 158, 228, 284, 298, 306, 307, 312, 320, 321, 326, 334, 335, 340, 348, 349, 452, 466, 480, 494, 508, 522, 536, 550, 558, 559, 564, 578, 606, 803.

Примечание. В графу «Кол-во хозяйств, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на месте» мы внесли сведения по Ялуторовскому округу, где были обозначены хозяйства, предлагавшие личные услуги.

Интересно отметить, что из выделенных авторами «Материалов...» групп крестьян доля старожильческих хозяйств, имевших годовых наемных работников, по исследуемым районам была примерно одинаковой: 15 % хозяйств в селах Московского тракта и 15,6 % хозяйств

во внетрактовых селах. У новоселов Московского тракта 28,9 % хозяйств использовали годовых наемных рабочих, а у внетрактовых новоселов – 20,7 %. Из хозяйств поселенцев, использовавших труд годовых наемных работников, 53,7 % находилось на Московско-Сибирском тракте, а с прилегающими к нему трактами – 65,3 %. Однако из всей массы поселенцев доля хозяйств, использовавших труд годовых работников, была незначительна: 7,1 % хозяйств трактовых сел, 5,9 % хозяйств Московского тракта и 3,8 % хозяйств поселенцев вне трактовых сел. Наиболее высокий процент хозяйств, применявших труд годовых работников, по отношению к общему числу хозяйств каждой группы был у новоселов: 14,4 % хозяйств трактовых сел, 11,3 % хозяйств новоселов Московского тракта и 10,5 % хозяйств вне трактовых сел. Лидерство же здесь принадлежало старожилам, 15 % хозяйств которых использовало труд годовых наемных рабочих в целом по округам Иркутской губернии и в каждом рассматриваемом районе. И хотя у новоселов 25 % всех хозяйств пользовалось трудом годовых работников, но численно они составляли только 9,4 % от хозяйств старожилов, имевших годовых работников.

В волостях Московского тракта хозяйств, нанимавших годовых и временных работников мужского пола, было 24,8 %, во внетрактовых – 20,7 %. В трактовых волостях 31,7 % всех мужчин в возрасте от 18 до 60 лет работало по найму временно или в течение года, во вне трактовых – 22,3 %. Сроковые рабочие составляли 15,6 % от всех мужчин рабочего возраста в трактовых волостях и 12,1 % во вне трактовых. Из них в трактовых волостях жило на стороне, т.е. не в своем селении, 16,6 %, а во вне трактовых – 32 % сроковых рабочих. Следовательно, в трактовых волостях на местах был постоянный спрос на работников, нанимавшихся на определенный срок, и отход сроковых рабочих на сторону был вдвое меньше подобного показателя по вне трактовым волостям.

Данные по Енисейской губернии показывают, что доля хозяйств, нанимавших годовых работников, по всем четырем округам – Канскому, Красноярскому, Ачинскому и Минусинскому, в трактовой и вне трактовой зонах была приблизительно одинакова: 10,3 % – в трактовых селах, 10,5 % – в селах Московского тракта и 9,9 % – во вне трактовых. То есть в селах Московского тракта число хозяйств, нанимав-

ших годовых работников, несколько выше, чем во внетрактовых. Число же хозяйств, нанимавших срочных работников во внетрактовых селах, превышало показатели по трактовым селам, но также незначительно – всего около 1 пункта. И хотя эти показатели разнятся незначительно, но они позволяют проследить тенденцию к преимущественному использованию труда годовых рабочих в трактовых хозяйствах, особенно Московско-Сибирского тракта. Наиболее показательным в этой связи является анализ графы по наличию годовых рабочих всякого возраста в хозяйствах четырех округов трактовых и внетрактовых сел. Мы соотнесли их (число наемных работников) с общим числом душ мужского пола и получили следующие показатели. В трактовых селам годовые наемные работники составляли 8 %, в селам Московско-Сибирского тракта – 9,3 %, а во внетрактовых селам – 5,2 % от всего числа душ мужского пола в каждом исследуемом районе. Таким образом, в селам Московско-Сибирского тракта численность годовых наемных работников на 4 пункта превышает показатель по внетрактовым селам. Следовательно, на тракте наблюдалась тенденция к более активному вовлечению крестьян в процесс расслоения и пролетаризации, а также к более широкому привлечению наемной рабочей силы на длительные сроки.

Анализ данных по графе «Количество хозяйств, отпускающих рабочих, годовых и срочных» показывает, что в целом по четырем обследованным округам процент хозяйств, отпускавших годовых работников, в трактовых селам был выше такого по внетрактовым селам – соответственно, 24,4 и 19,8 %. Таким образом, около четверти трактовых хозяйств, в том числе и в селам Московского тракта, отпускало годовых работников, а во внетрактовых – около 1/5 хозяйств. Процент хозяйств, отпускавших срочных работников, в целом по четырем округам был незначителен – 3,5 для трактовых сел и 3,3 – внетрактовых, достигая наивысшего предела в 4 % по трактовым селам Канского округа.

Анализ данных по срочным работникам показывает, что доля мужчин, живущих «в сроку», от общего числа мужчин в возрасте 18-60 лет составляла по трактовым селам четырех округов 20,8 %, по Московско-Сибирскому тракту 22,1 %, а по внетрактовым селам – 21,2 %, т.е. фактически везде была одинакова. Доля женщин, живущих «в сроку»,

от общего числа душ женского пола по трактовым селам была вдвое выше, чем во внетрактовых селам: 1,7 % – в трактовых, 1,3 % – в селам Московского тракта и 0,7 % – во внетрактовых селам. Таким образом, спрос на сроковую рабочую силу для женщин в трактовых селам был выше. Например, в Канском округе в трактовых селам 2,4 % женщин нанималось на сроковую работу, а во внетрактовых – лишь 0,3 %.

Взрослых мужчин, нанимавшихся работать поденно, в трактовых селам Енисейской губернии было 9,6 %, а во внетрактовых – 10,6 %, т.е. тенденция к применению труда поденщиков преобладала во внетрактовых селам.

По Ялutorовскому округу хозяйств, нанимавших работников, в трактовых селам было 13,6 %, во внетрактовых – 10,5 %, что ниже показателя по трактовым селам на 3 пункта. В волостях Московского тракта нанимало рабочих 12,7 % хозяйств, а во внетрактовых – 7,9 %. В трактовых волостях из хозяйств, нанимавших рабочих, 48,5 % нанимало одного полного рабочего без различия срока найма, 7,6 % хозяйств – двух полных рабочих и 4,5 % хозяйств – трех рабочих мужского пола. Остальные 39,4 % хозяйств нанимали либо взрослых женщин, либо полурабочников (подростков) мужского и женского пола без различия срока найма. Из внетрактовых волостей по одному работнику мужского пола нанимало 49 % хозяйств, имевших работников, 8 % – по два работника, 1,3 % – по три. В остальных хозяйствах (41,7 %) использовался труд женщин или подростков. Таким образом, процент хозяйств, нанимавших одного полного рабочего, в трактовых и внетрактовых волостях приблизительно одинаков, однако к найму трех работников несколько чаще прибегали в трактовых волостях¹²¹.

Процент хозяйств, отпускавших работников и предлагавших личные услуги на местах, в волостях Московского тракта и внетрактовых волостях был приблизительно одинаков (45,2 и 44 %). По селам Московского тракта этот показатель ниже – 37,8 %. Интересно отметить, что доля хозяйств, отпускавших рабочих на сторону, была выше во внетрактовых волостях, а хозяйств, предлагающих личные услуги на местах, выше в волостях Московского тракта (23,6 % против 20,4 % хозяйств во внетрактовых волостях).

Наемные работники в населенных пунктах рассматриваемых районов в Ялutorовском округе распределялись неравномерно (табл. 28).

**Распределение работников обоего пола по тракторным
и вне тракторным селам Ялutorовского округа***

Территории	Годовые, полные и полуроботники (подростки)		Срочные, полные и полуроботники (подростки)		Всего	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
Тракторные села округа	324	41,9	453	58,1	777	100
Села Московского тракта	176	48,3	190	51,7	366	100
Вне тракторные села	1696	34,4	3250	65,6	4946	100

* Подсчитано по: Куш Н.К. Материалы по исследованию... Т. 1. С. 5, 33, 117, 159, 229, 313, 327, 341, 453, 467, 481, 495, 509, 523, 537, 551, 565, 579, 607, 803.

В селах Московско-Сибирского тракта годовые наемные работники составляли 48,3 %, во вне тракторных селах – 34,4 %. То же и со срочными работниками. Если на Московском тракте таковые составляли от 51,7 % всех наемных работников, то во вне тракторных селах – 65,6 %. Срочные работники преобладали во вне тракторных районах. Более высокий процент годовых работников в зоне тракторных сел свидетельствует о том, что здесь был больше спрос на физически крепких работников, имеющих определенную квалификацию.

Наемные работники составляли в селах Московского тракта 8,8 % от всех жителей рабочего возраста¹²² (этот показатель мог быть выше, так как в источнике в графе «наемные рабочие» учитывались полуроботники – с 14 лет, а мы подсчитывали число жителей рабочего возраста женского пола с 13 лет). Вне Московского тракта наемные работники составляли 6 % трудоспособного населения. В целом по всем трактам округа (в том числе и по Московскому) наемных работников было 1143 чел., или 18,8 % от всех наемных работников округа. На один населенный пункт по Московско-Сибирскому тракту приходилось 30 наемных работников, годовых или срочных, а по округу в целом – 16,4. Годовых наемных работников на одно селение приходилось по трактам 13,2, по Московскому тракту 11,7, а по вне тракторным поселениям 5 годовых рабочих на один населенный пункт.

В волостях Московского тракта процент наемных рабочих от наличных душ рабочего возраста обоего пола составлял 6,8, а во вне тракторных – 4,2. Из них полные годовые работники обоего пола – 30,6 % от всех наемных работников в тракторных волостях и 25,3 % – во вне

трактовых, т.е. спрос на наемную рабочую силу взрослых работников был на 5 пунктов выше в зоне Московско-Сибирского тракта¹²³.

Есть и другие факты, свидетельствующие о том, что в районе тракта социально-экономические процессы приводили к большей поляризации социальных групп крестьянства, к более широкому охвату их товарно-денежными отношениями. Например, в Иркутской губернии на Московском тракте арендовало землю 16,6 % наличных хозяйств и 25,7 % – во внетрактовых местностях, т.е. аренда земли более широко была распространена во внетрактовых волостях, где сохранялась и собственно земледельческая специализация. Покосы на тракте арендовало 39,2 % хозяйств, вне его – 20,1 %¹²⁴. Это свидетельствует о животноводческой специализации или транспортной ориентации притрактовых хозяйств и, возможно, об увеличении товарности хозяйств за счет распространения площади покосов.

В Ялуторовском округе на Московско-Сибирском тракте лишь 4,9 % наличных хозяйств сдавало в аренду покосы, в то время как во внетрактовых селах – 20,9 %. Ценность сенокосов на тракте мало стимулировала сдачу их в аренду¹²⁵.

Таким образом, функционирование тракта стимулировало развитие товарно-денежных отношений, активизировало процесс расслоения крестьянства, углубляя хозяйственную специализацию.

§ 4. Элементы материальной культуры притрактовых жителей в XIX в.

Население притрактовой зоны – русские сибиряки. Этим и определяется общий характер их традиционного быта. Некоторые особенности образа жизни населения, группирующегося вдоль трактов, были обусловлены его большей подвижностью и коммуникабельностью. Н.М. Ядринцев отмечал значение постоянного перемещения населения в Сибири. Переселенцы и ссыльные «не могли не менять нравов. При торговом движении, при промышленной жизни, обуславливавшей движения, население в Сибири более подвижно, более имеет случаев насмотреться на людей. Сибирь – страна бывалых людей. Сперанский, столкнувшись с сибирским обществом, заметил, что “это страна донкихотов”, здесь можно встретить людей, бывавших и в Камчатке и на Амуре. Сибирский крестьянин исхаживал с обозами от Иркутска

до Москвы. Затем (поэтому. – *О.К.*) жизнь населения не могла оставаться в застое»¹²⁶.

Исследователи крестьянского хозяйства Западной Сибири конца 80-х гг. XIX в. отмечали, что на состояние жилища, пищу и одежду крестьян влияли их благосостояние, месторасположение селения, традиции. Общий уровень жизни и достатка притрактовых крестьян и вообще жителей Тюменского округа, особенно его западной части, значительно превосходил экономическое благосостояние крестьян средней полосы России. Жителей Тугулымской, Успенской, Троицкой, Каменской, Фоминской и Усть-Ницынской волостей по благосостоянию можно было сравнить только с жителями самых плодородных полос России, где климат, почва и социальные процессы создавали условия для благоденствия и довольства. Но в Сибири климат суровый, зима долгая, почвы – далеко не отменного качества. Очевидно, что во многих случаях не земледелие создавало основу благосостояния. На проходящем через эти волости Московском тракте извозный промысел процветал, как нигде, и поэтому обеспечивал приличные заработки, равно как ямщина и дворничество. Ситуация изменилась со строительством Екатеринбургско-Тюменской железной дороги. Но во время главных сибирских ярмарок по всем трактам продолжали тянуться обозы, и извоз еще в 80-е гг. XIX в. продолжал существовать, хотя не в таких размерах, как прежде. Сибирский крестьянин не так легко и скоро разорялся. Если он терял один заработок, то брался за другой, пускался во всевозможные обороты и большей частью избегал нужды и разорения. В.Н. Горемыкин отмечал: «Стоит только взглянуть на сытую и коренастую фигуру местного крестьянина, на его гордый и самоуверенный вид, в котором вместе с тем проглядывают лукавство и хитрость, и можно убедиться, что он не был ни под каким гнетом и никогда не испытывал нужды. Забитости, свойственной российскому крестьянину, в нем и следа нет; она замечалась разве у самых бедных и ссыльных»¹²⁷.

Участие трактового населения в промысловой, торгово-промышленной деятельности требовало и определенной подготовки, уровня грамотности. Число хозяйств, имевших грамотных и учащихся в селах, на тракте в Иркутской губернии составляло в конце 80-х гг. XIX в. 30,2 %, во вне трактовых – 18 %, т.е. преобладало на 12,2 пункта¹²⁸. В

Енисейской губернии на Московском тракте 23,1 %, вне тракта – 20,1 % хозяйств в селах были с грамотными, уступая трактовым 3 пункта¹²⁹. Исследователь Л.С. Личков на материале 36 трактовых и 25 «забош-ных» селений Иркутской губернии в конце 80-х гг. XIX в. выявил, что среди притрактовых было наименьшее число пунктов, в которых взрослые не брали книги в школьных библиотеках (27 %), где «совсем не развита охота к чтению» (16 %), но в то же время насчитывалось наибольшее количество селений, жители которых покупали книги, – 73 %. В удаленных от трактов деревнях соответствующие показатели равнялись 80, 31 и 25 %¹³⁰. Вообще в трактовых селах у крестьян встречались неплохие библиотеки. Так, у торгующего крестьянина М. Шипицына в с. Спасском, по оценке очевидцев, библиотека была «богатейшей и прекраснейшей», содержащей, наряду с религиозной, немало художественной, научно-популярной и специальной литературы. Исследователи В.А. и К.Е. Зверевы отмечают, что уже в начале 90-х гг. в «притрактовых селах Восточной Сибири в распоряжении жителей преобладали светские издания»¹³¹. Таким образом, общий уровень грамотности трактовых жителей не ускользнул от внимания современников и сказывался на различных элементах материальной культуры.

4.1. Одежда и жилище

Одевался сибиряк с претензией на франтовство, особенно в праздники. Лаптей на сибирских крестьянах нельзя было встретить, они смеялись над ними и переселенцев из Европейской России презрительно называли лапотниками. В праздники все мужчины ходили в сапогах, а женщины в ботинках, на работу в будни надевали летом бродни, сделанные из грубой кожи, а иногда из бересты, а зимой пимы (валенки). Мужчины, особенно молодежь, надевали в праздники пливсовые пиджаки и такие же шаровары. Самые бедные ограничивались цветными рубашками, подпоясанными кушаком, и темными, часто суконными шароварами. Люди пожилые ходили в пиджаках или же надевали сверху шабуры из овечьей шерсти. Женщины в середине XIX в. уже сарафанов не носили, а ходили в ситцевых платьях, поверх надевали душегрейки, а девушки – кофты. Кокошники не носили. Вообще, сибирячки не любили русских женских костюмов и одежды,



Зипун первой половины XIX в. Фотография (НГКМ)

сшитой из домашнего полотна, охотнее прибегали к покупным материалам: к ситцу, канифасу и проч. В старообрядческих же селениях строже придерживались традиций.

Зимой мужчины носили овчинные полушубки, когда же отправлялись в дорогу, то поверх полушубка надевали «гуся», или «ягу», – шубу из козлиной шерсти с мехом наружу. Шапки носили из оленьего меха с наушниками, по праздникам надевали бобровые шапки. Женщины носили большей частью беличьи шубы с широкими воротниками, отороченными беличьими хвостами. Так одевались в конце XIX в. по всей Западной Сибири. Разница лишь в том, что у зажиточных крестьян было больше праздничной одежды, а у бедных меньше, либо вообще не было¹³². Об этом же писал и Н.М. Ядринцев.

По воспоминаниям Н.А. Митрофанова, жителя с. Малый Кемчуг: «Летом ямщики носили бродни или сапоги, широки шаровары из трико или дабы, по праздникам одевали плисовы, рубаха вроде приисковой, поверх одевали азиям, в холодные ночи – ватный башмет; на голо-



Одежда трактовых сибиряков зимой.
Картина В.И. Сурикова «Взятие снежного городка». 1891. ГРМ

ву картуз или войлочная шляпа. Зимой – бродни с кочемными чулками и суконными портянками, которые носили пимы с красными горошинами, шаравары ватные, бешмет и азым, а сверху в морозы – доха. На шею одевали шаль или шарф, на груди крест... Шапки татарки с четырьмя углами, в Иркутске шили их».¹³³

Редактор и издатель газеты «Восточное обозрение», а также журнала «Сибирский сборник» И.И. Попов, неоднократно проезжавший по Московско-Сибирскому тракту, вспоминал: «Меня поразили зажиточность, широкое гостеприимство, независимость крестьян, чистота и относительно культурная обстановка крестьянских изб, с венскими стульями, паласами (тюменские ковры), скатертями, салфетками на столах, растениями на окнах и олеографиями на стенах. Избы – большие, крепкие, крытые тесом или железом. Соломенных крыш в Сибири совершенно не было. Сытость и довольство сказывались и в обстановке, и в количестве голов скота, и в выносливости лошадей, тройка которых с нагруженным тарантасом легко пробегала в два часа перегон в 25 – 30 верст».¹³⁴

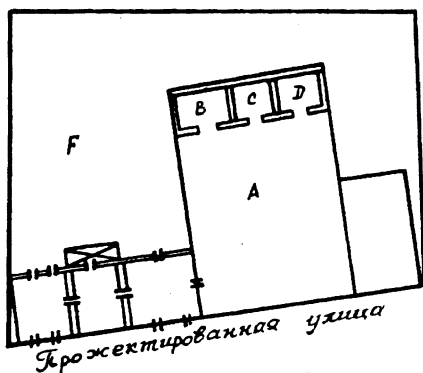
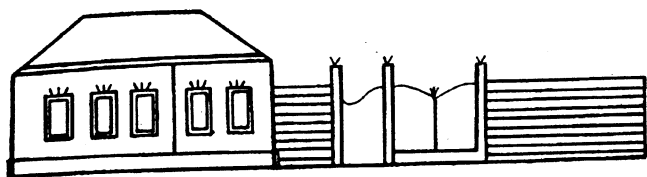


Бродни. Вторая половина XIX в. Фотография из коллекции НГКМ



Чирки (справа). Вторая половина XIX в. Фотография из коллекции НГКМ

В Сибири, особенно на тракте, редкий крестьянин, имевший порядочную «домашность», т.е. достаточное количество скота, земли и прочих источников дохода, не жил в большом просторном доме, нередко двухэтажном. В западной части Тюменского округа двухэтажные дома встречались повсеместно. Каждый крестьянский дом, или



План постройки дома ямщика П. Гумлякова. Тюмень, 1771 г. (Шелегина О.Н.
 Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири.
 Новосибирск, 1992. С. 40)

«хоромина», разделялся на две половины – черную и белую. Исключение составляли совершенные бедняки, имевшие хаты или даже землянки, в которых не было никакого разделения, а была лишь «черная половина». «Белая половина» обычно состояла из одной или нескольких комнат в зависимости от величины дома. В одноэтажных домах она отделялась от «черной» сенями; в двухэтажном под нее отводился обыкновенно весь верхний этаж, а черная помещалась в нижнем. Если дом имел белую и черную половины, в каждой из которых было по одной комнате, разделявшихся сенями, то дом назывался старожилыми «стопую».

Сибиряки любили чистоту, поэтому их дома содержались несравненно опрятнее, чем у российских крестьян. У того же И.И. Попова сложилось впечатление, что они лучше недоедят, но будут соблюдать в чистоте «хоромины» и радеть о приличности обстановки. «По их выражению, “брюхо не зеркало”, и действительность нередко доказывала эту пословицу. При наших разъездах иногда приходилось входить в большой красивый дом, где в первое время остановки нечего было перекусить, ибо хозяева кроме кирпичного чая и сушеного мяса ничего не ели. Обстановка даже в домах среднего достатка была весьма приличной. По стенам стояли стулья и лавки, шкафы и прочая мебель, которая содержалась в большой чистоте. На стенах развешаны разные лубочные картины и портреты высочайших особ императорского дома. Столы покрыты чистыми салфетками, лавки и стулья крашенные, стены и потолок дома – расписные. По полу разостланы половики, а в местах коврового производства – ковры местного изделия. Про староверов уже и говорить нечего, у них стремление к чистоте доходило до какой-то мании»¹³⁵. Современник С.И. Турбин, проехавший по тракту, отмечал, что «коренные» сибиряки, жившие более зажиточно и «обиходно», регулярно мыли или скоблили не только полы и лавки, но даже деревянные стены и крыльца¹³⁶. Довольно большие, построенные на городской манер дома имелись в притрактовых селах Ишимского округа¹³⁷.

Конечно, все вышесказанное относится к концу XIX в. В XVIII ст., при заселении тракта, и еще в начале XIX в. картина была несколько иной. Тогда крестьяне очень много сил тратили на первоначальное обзаведение хозяйством.

На состояние жилища оказывало влияние и географическое положение трактовой местности. Так, избы состоятельных крестьян южных уездов Тобольской губернии, имевшие шесть, а иногда и двенадцать окон на улицу, поразили П.П. Семенова-Тян-Шанского «своим простором по сравнению с тесными курными избами крестьян черноземных великорусских губерний». Однако, проехав по тракту через Барабинскую степь, где леса почти не было, географ отметил, что «встречавшиеся деревни были хуже выстроены и казались беднее, чем в Тобольской губернии». Действительно, дома вполне зажиточных хозяев, построенные здесь из кривых березовых бревен с берес-

тяными и дерновыми крышами, выглядели, по оценке наблюдателей, «безобразными»¹³⁸. Впрочем, к жилищу своему богатые барабинские крестьяне относились с любовью и старались приукрасить. О.Н. Шелегина пишет: «Проезжавший по Московскому тракту в 40-е гг. XIX в. В. Паршин отмечал, что “горницы раскрашены, кажется, одним барабинским артистом, потому что фантазия его везде одинакова: она на потолках домов расписала цветы, не существующие в природе, а на дверях изобразила цепных медведей, сильно смахивающих на домашних свиней... А в одном доме чадолюбивый родитель облепил полстены чистописанием своего сына”. На стенах у большей части жителей путешественник увидел лубочные картинки карикатурного содержания и обертки сургуча. Аналогичные украшения встречались и в притрактовых селениях Тарского округа. У богатых были наклеены картинки религиозного содержания и изображения “русских полководцев с армией в миниатюре”, у остальных – “бумажные оболочки с кирпичного чая с неизбежными иероглифами” или хвост какой-нибудь птицы, распущенный веером. У многих жителей в горницах красовались самовары»¹³⁹.

Ю.А. Гагемейстер, при описании трактовых сел в середине XIX в., учитывал их географическое нахождение и время возникновения. Курных изб в Сибири, за исключением берегов Лены и Ангары, в Нижнеудинском округе, он не увидел¹⁴⁰.

На состоянии строений сильно сказывалось наличие леса. В степных округах Тобольской и Каинском округе Томской губернии дома были в худшем состоянии, чем, например, в Иркутской губернии. В лесистых местах кровли крылись дранью, а в Барабинской степи дерном, что придавало им вид, «весьма дикий»¹⁴¹.

По плану возводились только новые селения, обстраиваемые под надзором местного начальства, а во всех остальных дома располагались в самом причудливом порядке, обычно по берегу реки или озера. В обширных селениях по большой сибирской дороге дома были отлично устроены на городской манер и внутри нередко роскошно убраны. Но рядом с ними стояли бедные постройки, каких было мало во внутрактовых селениях. В Енисейской губернии в селениях старожилов, расположенных возле дороги, дома были построены по обеим ее сторонам. Нежилые строения в придорожных селениях

находились на одной линии с домами или во дворах. Нередко дворы обносились бревенчатыми заборами или частоколами и разделялись на передний и задний. В первом находились амбары, а во втором – хлева¹⁴². Многие дома в деревнях около Красноярска и вообще по Московской дороге, а также по Минусинскому тракту имели пять – семь окон по фасаду, были обиты и покрыты тесом, с резными карнизами и подоконными сандриками, с большими службами и хлебными амбарами. Строения в три окна были самые обыкновенные, их было больше половины в каждом селении; избы в два и одно окно встречались редко. В местах малолесистых, куда лес доставлялся издалека, гужом, как, например, по дороге от Ачинска до Канска, дома небогатых крестьян покрывались берестой, с накладкой на нее дерна. В этих местах и многие избы были построены из березового леса, а службы – из такого же плетняка. В отличие от Ачинского округа, в Красноярском и Канском только у бедных хозяев избы были без горницы. Печи везде стояли с трубами. В окна вставляли стекло, иногда слюду или пузыри. Слюда с приближением к востоку применялась чаще, а пузырь считался иными теплее стекла. Лучину, которой еще в 1830-е гг. освещалась большая часть изб, сменили свечи. В Западной Сибири употребляли для освещения также сало или конопляное масло¹⁴³.

М.В. Красноженова, совершившая в 1927/8 г. этнографическую экспедицию в окрестностях Красноярска по старому Сибирскому тракту, в «Семиверстке» – селе, образовавшемся от слияния четырех деревень: Заледеевой, Емельяновой, Арейской и Установой, встречала «дома старинной постройки когда-то типичные для Сибирского тракта – это довольно высокие домики в 3 окна на две половины с двухскатными крышами и высокими крыльцами»¹⁴⁴.

В Забайкалье по плану расположены были только селения, устроенные по воле правительства с 1790 г. для водворения ссыльных; во всех прочих селениях дома размещались без всякого порядка. Они были просторными и удобными только у раскольников Верхнеудинского округа и отчасти у других поселян, живших по большой дороге. Однако курных изб нигде не было, везде были печки с трубами. Дома даже для ссыльных были устроены из двух половин, и в каждой помещалось по два человека или по одному семейству¹⁴⁵.

В Енисейской губернии с 1829 г. строились поселки для ссыльных. 14 селений для ссыльнопоселенцев было выстроено в Канском, 4 – в Минусинском и 2 – в Ачинском округах. Постройка через десять лет была завершена. Селения были спланированы в одну широкую улицу, с площадью посередине. Дома на две семьи каждый в фасаде имели четыре окна, а в середине дома располагалось крыльцо с сенями, разделяющее дом на две равные половины. Однако дома эти были казенные, и некоторые поселенцы выстроили собственные дома.

В Восточной Сибири, начиная с правого берега Енисея, дома были особой постройки. Они ставились торцом на улицу; на подпольях; у высоких крылец, передних и задних, были перила и навесы. Просторные сени делили дом на две половины. С одной стороны, к улице, располагалась «приспешная» изба с полатями – жилище всей семьи, с другой стороны, на возвышении в 3 – 5 ступеней, – горница, обычно с перегородкой и большой русской печью, предназначалась для гостей. Полы делали дощатые. Печи всегда были с трубами и деревянными заслонками. Зимой избу и горницу натапливали как баню¹⁴⁶. К заднему крыльцу примыкали крытые, а иногда и некрытые дворы с сениками. Амбары и погреба располагались на передних дворах, хлевы с сеновалами над ними – на задних. За дворами делали огород, а дома – два или три, стоящие рядом, имели позади огорода «плетняк». Здесь, за городьбой, летом паслись телята. Двор, огород и телятник занимали обыкновенно площадь более десятины. Двор огораживался бревенчатым забором и частоколом, редко – жердями. В Нижнеудинском округе селения лежали среди огромных лесов, тянулись узкой полосой, отвоеванной у дремучего леса. Поэтому дома не располагались в каком-либо порядке, а каждый двор выстроен был по прихоти своего хозяина¹⁴⁷.

А.П. Чехов отмечал, что по «Сибирскому тракту, от Тюмени до Томска, нет ни поселков, ни хуторов, а одни только большие села, отстоящие одно от другого на 20, 25 и даже на 40 верст. В каждом селе церковь, а иногда и две; есть и школы, тоже, кажется, во всех селах. Избы деревянные, часто двухэтажные, крыши тесовые... Часов в 5 утра, после морозной ночи и утомительной езды, я сижу в избе вольного ямщика, в горнице, пью чай. Горница – это светлая, просторная комната, с обстановкой, о какой нашему курскому или московскому мужику можно толь-



Деревня на большом Сибирском тракте (Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. СПб., 1999. Т. 2. С. 246)

ко мечтать. Чистота удивительная: ни соринки, ни пятнышка. Стены белые, полы непременно деревянные, крашенные или покрытые цветными холщовыми постилками; два стола, стулья, шкаф с посудой, на окнах горшки с цветами. В углу стоит кровать, на ней целая гора из пуховиков и подушек в красных наволочках...»¹⁴⁸.

«В притрактных селениях к приезду столичных чиновников владельцы домов, где останавливались последние, должны были, помимо обычной уборки, пол в избе, сенях и на крыльце “устлать мелко-рубленным ельником или мелким зеленым сеном”, “выкурить противный запах” лиственничной серой, для чего бросить небольшую ее частицу на загнету печи», – отмечает О.Н. Шелегина¹⁴⁹.

Исследователь В.А. Зверев после внимательного анализа источников выявил ряд действительных достоинств домашнего санитарного быта большинства русских крестьян-сибиряков:

- 1) относительно большие размеры домов, хорошее качество срубов, тесовых крыш;
- 2) дворовые постройки, пригоны для скота обычно не примыкали к жилью, не стояли с ним под одной кровлей, при доме имелись погреб, амбары и стайки;
- 3) наличие деревянных полов, в том числе и крашенных, достаточно большое количество окон;
- 4) сравнительная чистота и опрятность жилищ, достигаемые тем, что в них редко содержались животные, регулярно производилась ка-

питательная уборка, полы покрывались половиками, хвоей или посыпались чистым песком;

5) наличие собственных бань примерно в половине дворов и т.д.¹⁵⁰

Все это, конечно, результат не только санитарно-гигиенической культуры, но и экономических возможностей крестьян. Традиционное отсутствие туалетов в XIX в. было характерно и для трактовых сел. Однако В.А. Зверев более критичен в оценке жилищ, которые несколько идеализируются этнографами. Исследователь для подтверждения своих суждений о санитарном состоянии крестьянского жилища приводит критерии минимально допустимых норм жилой площади на одного человека, выработанные медицинской наукой и профессиональной строительной технологией второй половины XIX в., согласно которым на 1 чел. должно было приходиться жилой площади 9 кв. м. При высоте потолка не менее 3 или 2,5 м, что приближало объем воздуха к 25 – 30 куб. м. Естественная освещенность жилья оценивалась с помощью светового коэффициента, измерявшегося отношением суммарной площади поверхности окон к площади пола, и в норме он не должен был быть менее 1/8. Медицинские работники настаивали на обязательном устройстве в крестьянских домах фундаментов, прочных крыш и сухих подполий, печей улучшенных конструкций, приспособлений для вентиляции воздуха и антималярийных сеток в окнах; на обзаведении умывальниками («урьльниками»), отдельными полотенцами для каждого жителя и т. п. Таким образом, по имеющимся критериям можно объективно оценивать степень приспособленности крестьянского жилья и его убранства к жизненным потребностям человеческого организма. Минимальным нормам соответствовало только жилище зажиточных крестьян, проживавших в шестистенных, или связных, и крестовых, или «круглых», а также в двухэтажных домах. Остальные дома 4-стенные (стопы) и 5-стенные не соответствовали санитарным нормам, так как в них на одного жителя приходилось (в Причудлымском районе) площади 5,3 кв. м, объема воздуха 12,2 куб. м, световой коэффициент равнялся 1/20 и 6,5 кв. м, объем – 15,1 куб. м, света – 1/13 – 1/10.

В среднем к 1891 – 1900 гг. в сибирских селах на одного чел. приходилось площадей – 5,4 кв. м, объем воздуха – 13,5 куб. м. Коэффициент теплоотдачи был недостаточно высок из-за прямоточного ды-

мохода. Знаменитая русская печь при ее многофункциональности занимала в избе слишком много места: иногда до 1/5 – 1/4 всего пространства. Даже у старожилов в 1894 г. 4-стенные дома составляли 43,6 %, 5-стенные 29 %, связные – 6,3 %, крестовые и 2-этажные – 21,1 %. Для новоселов полное жилищное обустройство требовало не менее 30 лет при мирном ходе жизни.

Выборочное обследование построек Иркутского и Тулуновского округов (трактовых), начиная с середины XIX в. (ранее 1871г.), показало, что срок службы крестьянской избы составлял в среднем 30 лет, хотя были постройки, служившие и свыше 50 и даже до 80 – 100 лет. Более поздние обследования 20-х гг. XX ст. показали, что на тракте в старожильческих селах избы были основательнее изб новоселов. Санврач Айзин встречал крашенные полы только в селах старожилов (с. Карган Барабинской зоны) на тракте¹⁵¹.

Естественно, что на Московско-Сибирском тракте, заселенном в более ранний период XVII – первой трети XIX вв., дома старожилов были в значительной степени не первого поколения. Старожил за период своей самостоятельной жизни мог построить как минимум два дома и, естественно, улучшить свои жилищные условия. Приселения к трактовым жителям новоселов, поселенцев формировало неоднородную картину трактовых сел. Это отметил врач и писатель С.Я. Елпатьевский, прошедший по этапу в сибирскую ссылку: «Как разношерстны обитатели этапа, так же разнохарактерна и сибирская деревня... Бок-о-бок стоят и двухэтажный, как фонарь светящийся окнами, дом сибиряка-старожила, и полуземлянка уфимского башкира с очагом, вместо печки, и затянутыми пузыряем, вместо стекол, окнами... Среди разнокалиберных построек вы не увидите только одного – обыкновенной русской избы средней лесной полосы России...»¹⁵². Он же писал: «Оригинальный рост этих трактовых сел бросается в глаза при первом поверхностном взгляде. В центре деревни – большие двухэтажные и длинные, вытянувшиеся по улице, одноэтажные дома, – старые, почерневшие от времени и дождей, с лавками внизу, иногда с каменными кладовыми и всегда с громадными крытыми дворами. Везде широкое довольство, сытая беспечность – полная чаша. Чем ближе к краям, тем новее становятся дома, пока не закончатся низенькими избушками в одно – два оконца, даже полуземлянками в

концах деревни. Обитатели этих домишек – только что покинувшие этап питомцы его. Вы буквально видите, как год от года прибавляются новые избушки поселенцев, как они шаг за шагом отвоевывают место у тайги. И вот деревня вытянулась на семь верст, и кладбище, еще недавно бывшее за деревней, оказывается уже в центре ее»¹⁵³.

Таким образом, выводы В.А. Зверева о социальных основах качества жилья, основывающиеся на материалах медико-статистических исследований, подтверждаются наблюдательными путешественниками-публицистами. В 1860-е гг. С.И. Турбин обратил на это внимание: «Поездивши по Сибири, я понял причину, производящую разногласие в показаниях путешественников, из которых одни восхищаются местным крестьянским бытом, другие, напротив, рассказывают о страшной нужде... Те и другие правы; но разница в том, что первые заходили в дома крестьян по званию, но помещиков, купцов или чиновников по ремеслу, другие осведомлялись в избушках полукрытых и даже совсем не крытых (дом без крыши в Сибири повсеместно не составляет редкости)»¹⁵⁴.

Т.Ю. Назаренко считает, что в притрактовых и пригородных поселениях не только раньше вошли в обиход городские моды, интерьеры, строения, но и в них быстрее утвердилась новая модель мировидения. Помимо традиционной избы, по планировке, достаточно устойчивой и не всегда менявшейся, в зависимости от достатка и вкусов конкретной семьи, горницы, в которых проживали круглый год, чаще стали появляться в притрактовых и пригородных селах и именно там принимают характер массового явления. В интерьере горниц становятся наиболее заметными последствия социально-экономических процессов, которые происходили в сибирской деревне. В горнице собирались наиболее престижные вещи, символизировавшие достаток, социальную значимость семьи, она была воплощением сиюминутной ценности. При этом планировка горниц нестандартна: хозяева ориентировались на личный вкус или на моду. Постепенно она начинает восприниматься как главное жилое помещение. «Оторванные от земли, живущие “с бичика” крестьяне уже не столь безоговорочно зависят от природы. Деньги становятся тем гарантом, который обеспечивает выживание семьи даже в случае неурожая. Крестьяне притрактовых сел еще не порвали с традиционной культурой, но уже сделали

первые шаги в области урбанистической», – заключает Т.Ю. Назаренко¹⁵⁵.

Таким образом, на основе накопленного нового материала за последние годы можно сделать выводы о постепенно меняющемся жилище трактовых крестьян в сторону его постоянного улучшения. Учитывались санитарные условия: площадь жилья на одного человека, объем воздуха, освещенность и другие составляющие. При этом на тракте новое внедрялось быстрее в силу большей мобильности жителей. Важным условием был фактор длительности проживания в трактовом селе и зажиточность крестьян.

4.2. Пища

Достаток притрактовых крестьян отражался и на их рационе. Об отношении сибиряков к пище современники оставили в целом одинаковое суждение: «сибиряки и поесть любят хорошо». Н.В. Латкин, исследуя Красноярский округ Енисейской губернии, отметил, что «здешний мужик любит есть жирно», и проиллюстрировал свой вывод: «все крестьянские печенья плавают в жиру и масле, тоже и каши, даже яичница и щи»¹⁵⁶. Обилие жирной пищи обращало на себя внимание почти всех исследователей образа жизни крестьянства и специально ими констатировалось: «...целая утка на блюде, полном жира»¹⁵⁷. По воспоминаниям Хайдакова, «сибирский мужик садился за чай, окруженный тарелками со всякой снедью и с горшком растопленного масла, в которое он макает пряженники (пирог с осердием – ливером, как называют в Петербурге), шаньги или блины, запивая закуску чаем»¹⁵⁸. Впрочем сливочное масло крестьянами чаще продавалось и более употреблялось в пищу говяжье сало.

Сибирское чаепитие особо отмечается исследователями. «Чай кирпичный в общем употреблении, и пьют его по 3 – 4 раза в день... Бедняки, и те пьют чай хоть однажды в день»¹⁵⁹. Байховый чай крестьяне использовали довольно редко, «обыкновенно же пили “кирпичный”, а в дороге и на сенокосе даже и “полевой чай”. У них кирпичный чай играет главную роль в еде. Они пьют его во всякое время обыкновенно с “прикусой”, состоящей у зажиточных из разных пирогов (“шаньги”), опущенных в подогретое коровье масло, которого кладут нередко так много, что эти шаньги плавают в нем, к чему долго

не может привыкнуть приехавший из Европейской России и поселившийся в их среде. Обыкновенный фамильный чай пьют тоже мало, разве что ... “в свят день до обеда”»¹⁶⁰. Любопытно образное свидетельство С.В. Максимова: «А без кирпичного чаю, как известно, сибиряк, простой человек, и лба не крестит»¹⁶¹.

По-своему оригинальным был рецепт приготовления плиточного чая в Восточной Сибири. И.И. Завалишин дает такое описание: «отломивши кусок кирпича (точнее сказать, отрубивши, потому что он толст и крепок), толкут его сперва в порошок в чугунной ступке. Истолченный сыпают в широкую глиняную лотку. Это глиняный горшок в виде колокола с усеченным дном, нарочно для чая делающийся в Сибири. Потом наливают кипятком из чугунки, уже заблаговременно поставленной на огонь, и принимают сливать (техническое сибирское выражение), то есть мешать чистым деревянным ковшом. Сибиряки знают свойство чая принимать в себя все запахи, а потому чайные принадлежности: чугунку, латку, ковш и лакированные деревянные китайские чашки для разливания, держат во всегдашней чистоте и ни на что другое не употребляют. Через несколько минут чай готов». «Знатоки» пили чай всегда черный, то есть без всякой примеси, но крестьяне и буряты использовали добавки: несколько ложек вареного молока с пенками, ложку скоромного масла и несколько ложек поджаренной на сковородке пшеничной или ржаной муки. Эта смесь, пришедшая к русским от монголов и бурят, называется «затуран» и была признана у крестьян «очень питательным» напитком¹⁶².

Чай был необходимым элементом повседневного приема пищи у всех сословий. И.И. Попов отмечал, что во время следования в административную ссылку в Кяхту всегда на столе у хозяев был огромный самовар и горячие «прикуски» (булочки, пирожки, шаньги и прочее). У его тестя, купца Лушникова в Кяхте, на завтрак всегда подавали чай, пирог и шампанское¹⁶³.

Кроме чая, который пили без сахара и с сахаром, «стараясь его больше лизать, чем кусать», с вареньем, густыми сливками, медом и «прикусками», в пищевом рационе использовались и другие напитки: кисели (пшеничный, гороховый и ягодный) и «сусла разные: с паренками, с ягодами»¹⁶⁴. Чрезвычайно популярен был квас – его пили вместо воды.

Состав повседневной пищи включал растительные и мясомолочные продукты, а также «дары природы» и напитки. Корректировку в их соотношение вносили времена года и посты, которые строго соблюдались. Естественно, что состав пищи зависел и от социального положения крестьян. Старожилы и зажиточные крестьяне питались «довольно порядочно», обильно и сытно, «как дай бог чиновнику средней руки в Петербурге»¹⁶⁵.

В растительном рационе преобладал зерновой: хлеб употребляли ржаной (с горячими блюдами) и пшеничный (с чаем и молоком). Выпекали в Сибири также ячменный хлеб и гречневые лепешки. В целом же в крестьянских хозяйствах «был в ходу больше пшеничный хлеб». Повсеместно пекли пироги, шаньги, блины, оладьи, калачи¹⁶⁶. П.А. Кропоткин заметил, что в Сибири много ели кислого, в том числе выпекали кислый хлеб¹⁶⁷. Белый хлеб в Сибири называли «крупчатным», пшеничные булки и калачи – «мямки», а ржаной хлеб – «ковриги». В лексиконе сибиряков были свои термины: резать хлеб – «рушать», а в целом еда, пища именовалась «ества» или «ясла»¹⁶⁸.

Почти повсеместное занятие огородничеством значительно дополняло растительный рацион русских крестьян. Картофель, капуста, огурцы, редька, морковь, чеснок, хрен, бобы, репа, горох, свекла, петрушка, мак – таков неполный перечень видов растений, употребляемых в пищу. Картофельные и капустные щи, а также щи с крупой, разные каши на молоке или воде; картофель, жаренный с маслом и сметаной; паренные в чугунах свекла и брюква; «горошница» (сваренный в воде и политый постным маслом горох) и другие растительные блюда встречаются в составе постоянного меню русского сибирского крестьянства, особенно в посты. Так, например, в Восточной Сибири картофель «... составляет после хлеба основную пищу в посты», а также квашеная капуста и соленые огурцы, которые повсеместно заготавливались в Сибири «в изобилии»¹⁶⁹.

Ежедневно (кроме постов, разумеется) употреблялись в пищу «каждой достаточной семьей» мясомолочные продукты. По свидетельству В.В. Кирьякова, в Каинском округе Томской губернии «почти половина домохозяев ест мясо каждый день, кроме постных дней». В описаниях сибирской кухни у исследователей-современников мясные блюда выглядели весьма колоритно: «жаренное в сале в закрытых

лотках мясо, баранина или свинина, с большим количеством воды». Этот же наблюдатель приводит описание «огромного обеда, разумеется, в крестьянском духе! Это было летом, когда нет говядины, а потому вместо ее была приготовлена курица, затем следовала жареная баранина, поросенок, жареные рябчики... в заключение молоко с густым творогом»¹⁷⁰. А вот телятина была не в ходу, потому что крестьяне считали за грех и весьма невыгодным закалывать и даже продавать теленка. Свежее мясо весьма редко можно было встретить даже у самых зажиточных. Сибиряки ели его только по большим съезжим праздникам, довольствуясь остальное время соленым и сушеным мясом или соленой рыбой. Вообще они предпочитали соленую пищу свежей и большое количество соли. Масло и соль употребляли везде, где только можно¹⁷¹.

Как правило, после обеда выпивали стакан сливок или молока¹⁷². Особенно «пользительно» молоко считалось в мае, когда, как говорили крестьяне, «коровы едят всякую траву, в том числе и целебные травы, даже такие, которых не знают и хорошие лекарки». Традиционным кушаньем сибиряков являлись «сырчики разные» – замороженное сырое или «варенное до красна молоко с пенками, а то еще из творогу со сметаной – вроде пряничков»¹⁷³.

«Особенной» пищей сибиряков были пельмени (происходившие из Пермской губернии). Пельмени готовили непременно зимой, потому что летом они тотчас «засолодеют». Зимой для сохранности их выносили на мороз. Делали по несколько мешков и хранили в деревянных коробах¹⁷⁴.

Во время разъездов трудностей с едой не возникало. «На почтовых станциях съестного было мало и цены на него не уступали столличным, поэтому расчетливые люди припасы везли с собой. У настоящего сибирского ездока зимой были приготовлены в дорогу тысячи полторы замороженных пельменей да мороженые щи в виде льдины, от которой на станции откалывали кусок. Варка пельменей и разогревание щей занимало не более четверти часа. Если путешественник останавливался не на казенном почтовом дворе, а в доме крестьянина-ямщика, то он мог рассчитывать на тарелку хозяйских щей с говядиной или ухи, пирог или поросенка, яичницу, кашу с маслом, – и все это за двугривенный»¹⁷⁵.

В январе, когда наступали сорокаградусные морозы, вешали на подставки, устроенные на кровле дома, куски говядины, слегка посоленной. Там она висела до Пасхи. Морозом и ветром ее высушивало, и она приобретала особенный вкус. Такую «провесную» говядину подавали на закуску, брали с собой в дальнюю дорогу. Ее можно было использовать для варки похлебки и есть сухую.

Состав растительного и мясомолочного рациона существенно дополнялся сибирскими «дарами природы», что в основном и определяло природно-климатическую специфику и традиции пищи русских крестьян Сибири. Зайцев и раков в Тюменском округе не ели, считая их «нечистью». Женщины собирали грузди, рыжики, маслята и другие грибы, сушили их и засаливали. Рыжики перед засолкой не мыли, а протирали тряпками каждый по отдельности. И от этого, считали сибирячки, «грибы не вянут, не темнеют и на зубах хрустят свежо»¹⁷⁶.

В южных районах Томской губернии, Минусинском уезде Енисейской губернии, в Забайкалье ранней весной, в апреле-мае, заготавливали черемшу (колба, медвежий чеснок). Ее собирали, обрезав у корня, или дергали из земли, употребляли в сыром, соленом и квашеном виде. Свежесобранную ее толкли в чашках, посыпали солью и, налив квасу, хлебали. В квашеном и соленом виде она хранилась до следующего года. Собирали и «серу» – смолу из лиственниц, которая переталкивалась и использовалась крестьянами для жевания. Часто они ее производили на продажу. «Сера» обладала противоязвотным свойством, укрепляла десны. Использовался и мед диких пчел, который добывали в таежных местностях Минусинского уезда и Алтайского горного округа. В Енисейской губернии заготавливали черемуху и дикий хмель. Черемуху сушили и перемалывали вместе с зернами. В постные дни эту муку, заваренную в воде, иногда с медом, употребляли в пирогах и с чаем вместо варенья. В праздничные дни черемуху варили в густом сусле и на тарелках подавали гостям¹⁷⁷.

В таежных районах широкое распространение получил сбор кедровых орехов. Их употребляли в пищу, отжимали из них масло. Для этого требовалось большое количество сырья, поэтому в осенне-зимние вечера многие хозяйки занимались «шелканьем» орехов для добывания ядер. Искусство шелкать кедровые орехи доводилось ими до тонкости: брали в рот орехи по горсти. «Сибирячки грызут их с провор-

ством белок и только полтину меди берут с пуда, для того, чтобы расщелкать их на масло... Такое занятие безобразит зубы, и ни у одной сибирячки не приводилось видеть порядочных зубов», – отмечал служивший в Сибири офицер¹⁷⁸.

Во второй половине XIX в. фрукты в Сибири были редкостью, их могли пробовать только очень богатые люди – купцы или чиновники. П.А. Кропоткин записал в своем дневнике: «Бедная Сибирь совершенно лишена фруктов. “Здесь все фрукты – кедровые шишки да репа”, – говорил ямщик. Дыни и арбузы есть грунтовые, а яблок не родится, как ни пытались разводить, – ни вишни, ни сливы, конечно, нет»¹⁷⁹.

Свежая и соленая рыба в постные праздники заменяла мясо. Из нее варили «щербу» (уху), жарили, делали «тельное» (рыба без костей рубленая, перемешанная с мукой и жаренная на масле), пельмени и пироги.

Популярен в Сибири был особый пирог, который делали по величине рыбы из «темного» теста и ели также «по-сибирски»: «... верхняя крышка отделялась и разрезалась на несколько частей. Едоки снимали кусок теста и ели, доставая рыбу из самого пирога». Или запекали рыбу в тесте: «верхняя покрывка пирога взрезана кругом. Ее не едят, так же, как и тесто, а выедают одну рыбу». Жарили рыбу в русской печи до «поджаривания» и «похрумкивания», не добавляя часто к ней специальных жиров: «Что за елец, если он своего соку не даст»¹⁸⁰. Путешественников на тракте могли угостить ухой «из живых иртышских стерлядей, которые плавали в затопленной барже», их тут же сачками вылавливали¹⁸¹. Н.М. Ядринцев зимой при переезде через Байкал останавливался в небольшой хижине, устроенной на льду для обозных ямщиков, и угощался завтраком из байкальской рыбы, приготовленной караульщиком в оригинальной обстановке¹⁸².

Еда крестьян была сытной, однообразной и простой. Постоянное меню зажиточной части населения выглядело примерно так: хлеб, щи с капустой и крупой, щи мясные, уха, каша гороховая, картофельная или крупяная, ячичница, молоко или творог со сметаной, мясо жареное или «студень», рыба и овощи (свежие и соленые), квас и чай с различными «прикусками».

Но особенно обильной была еда крестьян в праздники. Даже в относительно бедных семьях «обычные – чай, хлеб да картошка, квас,

капуста да редька сменяются вареным и жареным мясом, “крупчатым” (белым) хлебом, блинами, капустными, морковными или мясными «пряженниками» (пирожками). Непременно появляется водка»¹⁸³.

Водку в Сибири пили «простую и со всякими специями, а потому и называемую здесь “специальной” и “настойкою”. Наблюдатели указывали, что «водка потребляется в огромном количестве» и «что пьянство – это бич здешнего городского и сельского населения»¹⁸⁴. Отмечалось: «Водку крестьяне употребляли в праздники и тогда пили ее до и после обеда с утра до вечера. “Пьяница, – говорят в Сибири, – не тот, кто пьет, а тот, кто пьян напивается: меры себе не знает”, – поэтому пить водку нисколько не считалось позорным»¹⁸⁵. Вместе с тем трезвость считалась «первейшей добродетелью» у обозных ямщиков, замечает в своем исследовании И.И. Завалишин¹⁸⁶. Хотя С.С. Шашков в фельетоне за 1865 г. писал по поводу трезвости в Сибири: «От Урала до границ Китая видел тебя, о родина, и удивлялся несметному количеству твоих кабаков, которых в тебе так много, как звезд на небе. Я видел большие деревни, имеющие кабаков 30 – 40 – 50. Я видел маленькие починки, дома в три, между которыми красуется кабак. Даже посреди Байкала, на льду, каждую зиму строится кабак. И, пародируя одну фразу историка Сибири, Словцова, мы имеем полное основание сказать, что если бы сибиряки могли, то самый воздух наполнили бы водочными продажами. А славянофилы все еще плачут о том, что Россия гибнет от гнойной заразы цивилизации растленного Запада; относительно Сибири могу заверить славянофилов, что такой опасности от гнойной болезни не предвидится: спирт, который в таком изобилии наполняет Сибирь, – отличное средство против гниения!»¹⁸⁷

Без водки не обходился почти ни один волостной сход. «Чуть в решении волостного схода появлялась какая-нибудь заинтересованная сторона, она обыкновенно обязательно ставила водку... Пили водку при учете должностных лиц, при найме волостного писаря, при сдаче земско-обывательской гоньбы, при сдаче в аренду мирских оброчных статей и при всех т.п. случаях. Все вышесказанное относилось и до сельских сходов, с той только разницей, что пьянство происходило в не столь грандиозных размерах»¹⁸⁸. Пиво варили всюду перед праздника-ми и для помочей во время сенокоса и жатвы¹⁸⁹.

Цены на продукты питания в Сибири по сравнению с Европейской Россией были невысокими – это отмечали все современники. За десять копеек в 1862 г. на постоялом дворе можно было поесть щей, лапши, капусты с огурцами и еще «кой-чего».

Хозяева постоялых дворов к осеннему и зимнему времени – периоду наиболее интенсивного движения обозов на Московско-Сибирском и других трактах – готовились усиленно, до «осеннего» заговенья исстряпывая по несколько десятков пудов муки на каждом дворе. Стряпали маленькие булочки, выносили их на мороз в амбары, а потом их стоило только разогреть – и «как сейчас испечены». Заранее варили сусло, из которого делали пиво и квас: «ведер по десяти пива и по двадцати квасу». Арбузов солили в районе южной части Енисейской губернии «ведер по тридцати». Моркови заготавливали на двор «мешка по три». Мяса уходило много. В 1927 г. Лепестухин Иван (68 лет) из д. Елистратовой вспоминал, что у них было 23 головы скота, из них 9 дойных коров. «Масла своего хотя и много было, а не хватало для обозных ямщиков. Овец штук по 40 из стада брали, свиней штук 12 убивали, куриц, гусей, поросят – 50 штук кололи и замораживали».

В «свалку», то есть в период наиболее активного хода обозов, на постоялом дворе забивали не менее трех коров «пудов по восемь», хлеба своего снимали по 25 тыс. снопов, то есть получали 5 тыс. пудов муки (из 100 снопов – 25 пудов муки), и всего этого еле-еле хватало до Рождества, а потом жили на покупных продуктах¹⁹⁰.

Во время «одношовки» (так называлась короткая, часа на полтора – два, остановка обоза) обед для ямщиков готовить времени не было, поэтому ограничивались так называемым завтраком. Подавали ямщикам чарку вина (стаканчик не более ста граммов), потом холодную закуску («окрошку» – холодное накрошенное мясо или мясной студень), соленые овощи. Завершался «завтрак» чаем с сахаром (каждому полагалось по большому куску) и с калачами либо разогретыми с мороза пирогами с начинкой. На столе всегда стояли «полупудовые ковриги ржаного хлеба, горообразные «папушники», то есть пшеничные хлебы, деревянные солонки, в которые высыпается зараз по пять фунтов соли. Ложки, вилки, ножи ямщики не применяют. Это для них лишняя трата времени, притом о «порциях» они отродясь не слыхи-

вали; им подается все крошеное и ешь, сколько душа желает (!), жбаны с густым квасом».

Если же остановка была более продолжительной, с ночевкой, то по приходе обоза во двор хозяйки накрывали стол, готовили холодную и горячую еду. Ямщики, вымыв руки, садились за стол, и «старшой (так ямщики называли своего артельщика, обыкновенно следующего во главе обоза) кричал ухмыляясь: “Стряпки! Что есть в печи, все на стол мечи!” Эта стереотипная острота неизменно повторяется на каждом постоялом дворе при начале еды. Стряпки (их обыкновенно не одна, а несколько, ибо нет человеческой возможности справиться одной с такими обедами) несут тогда профессионально огромные лакированные деревянные чашки щей, как выражаются ямщики, “с кнута”, то есть с огня, с пылу»¹⁹¹.

Обед состоял из мясных щей, причем первая порция их давалась без мяса, повторная подавалась с мясом, нарезанным кусочками отдельно на тарелке или во щак. «Ямщики держутся при сем вот какого правила: едят “до отвалу”, именно, до тех пор, пока брюхо само уже откажется от щей». Вторым блюдом была каша из крупы с маслом или картофельная, так называемая «драчена», хорошо запеченная и тоже с маслом. В меню, как правило, входили пироги («пряженики») с ливером, мясом, морковью или капустой. Они жарились на масле и подавались на сковородке с «кутером», то есть с верхом. На третье – чай, молоко к нему, калачи или оладьи, иногда блины. Такой рацион и режим питания ямщиков был принят на огромном протяжении в 3,5 тысячи верст, начиная от Тобольской губернии и до Забайкальской и Якутской областей.

У обозных ямщиков по поводу хорошего питания у дворников бытовала поговорка: «Нахвалили добры люди, что в ямщине хорошо. По хозяйскому случаю подают вино и чаю». Ее рассказал в 1927/28 г. Николай Федорович Близневский, 66-летний житель с. Малый Кемчуг, сам бывший дворник, ходивший с обозами в дорогу¹⁹².

На постоялых дворах пища была традиционно сытной и корректировалась лишь местными климатическими условиями и географическим положением трактовых деревень. Например, ближе к Байкалу подавали соленого омуля, в Барабе – вяленую рыбу и т.д. Крестьяне-ямщики из Прибайкалья брали с собой в дорогу значительные запасы

омуля. Купцы, путешественники, отправившиеся в дорогу на казенных почтовых лошадях, часто вынуждены были ждать лошадей на станциях, где их запрягали в порядке очереди. Они предусмотрительно запасались едой в дорогу, закупая продукты в городах или больших селах. Зимой чаще всего везли замороженные пельмени и бульон для щей – плитками. На станциях все это варили и разогревали. Молока, молочных продуктов, яиц на всех станциях всегда было вволю¹⁹³. А.П. Чехов писал: «К чаю мне подают блинов из пшеничной муки, пирогов с творогом и яйцами, оладий, сдобных калачей... Хлеб везде по сибирскому тракту пекут вкуснейший; пекут его ежедневно и в большом количестве»¹⁹⁴.

Таким образом, рацион и режим питания притрактовых жителей зависел от их хозяйственных занятий, социальной и профессиональной принадлежности, но вместе с тем оставался традиционным в повседневной жизни. Н.М. Ядринцев считал, что «чрезмерное увлечение» сибиряков пищей «создало преобладание животного-питательных наслаждений вместе с тяжеловатостью и медленностью психических отправления»¹⁹⁵. В.А. Зверев полагал, что в отношении питания крестьян в целом по Сибири ситуацию не следует идеализировать. Во-первых, в обширных местностях Сибири довольно часто случались неурожай, массовые падежи скота, и тогда значительная часть сельского населения просто недоедала. Во-вторых, надо учитывать социальную дифференциацию. Если пища богатых и зажиточных была временами чересчур обильной, то беднота большую часть года питалась впроголодь, использовала пищевые суррогаты. В-третьих, в течение года количество и качество пищи распределялось очень неравномерно. Наилучшим временем были осень и зима; лето же для многих было голодное¹⁹⁶. Соглашаясь с такой общей оценкой, мы считаем, что Московско-Сибирский тракт несколько сглаживал такие случаи напряженности в питании крестьян тем, что по нему была отлажена переброска товаров, в том числе и пищевых, а поскольку доходы притрактовых жителей все-таки выше, чем у населения других районов, то и ситуация с питанием трактовых сибиряков была менее напряженной. Благодаря трактовым занятиям заработка его жителей были более стабильными.

Примечания

- ¹ Подсчитано по: *Покшишевский В.В.* Заселение Сибири. Иркутск, 1951. С. 72. Табл. 3.
- ² *Русские старожилы Сибири* (историко-антропологический очерк). М., 1973. С. 32 – 35.
- ³ Там же. С. 36
- ⁴ Подсчитано по: *Русские старожилы Сибири*. С. 42. Табл. 4.
- ⁵ Подсчитано: Там же. С. 47. Табл. 5.
- ⁶ *Григорьев А.Д.* Указ.соч. С. 82.
- ⁷ Подсчитано по: *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. Т. 2. Табл. IV.
- ⁸ *Гагемейстер Ю.А.* Указ. Соч. Т. 2. Табл. IV.
- ⁹ *Кожухов Ю.В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. Л., 1967. С. 60.
- ¹⁰ Подсчитано по: *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. Т. 2. Табл. VIII.
- ¹¹ *Кожухов Ю.В.* Указ. соч. С. 72.
- ¹² *Пронин В.И.* Население Сибири за 50 лет (1863-1913 гг.)//История СССР. 1981. № 4. С. 58.
- ¹³ См.: *Скляров Л.Ф.* Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. Л., 1962. С. 274 – 275, 293.
- ¹⁴ *Зверинский В.* Списки населенных мест Российской империи. СПб., 1868. Томская губерния. С. 61.
- ¹⁵ Там же. С. 67.
- ¹⁶ *Материалы* для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. СПб., 1892. Вып. 14. С. 35.
- ¹⁷ Там же. С. 36.
- ¹⁸ *Пронин В.И.* Указ. соч. С. 64.
- ¹⁹ *Кауфман А.А.* Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. СПб., 1895. С. 2.
- ²⁰ *Кауфман А.А.* Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Каинского округа. СПб., 1896. Т. 2. Ч. 1. С. 148 – 149.
- ²¹ *Кауфман А.А.* Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенные земли Томской губернии. СПб., 1896. Т. I. Ч. 3. С. 148 – 149.
- ²² *Кауфман А.А.* Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. С. 2, 23, 33, 55; *Он же.* Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии. Т. I. Ч. 1. С. 4, 64; *Он же.* Сибирское переселение на исходе XIX в. СПб., 1901. С. 70, 75, 78, 80.
- ²³ *Кауфман А.А.* Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях... Т. I. Ч. 3. С. 149.
- ²⁴ *Пронин В.И.* Указ. соч. С. 58.
- ²⁵ *Скляров Л.Ф.* Указ. соч. С. 275.
- ²⁶ Подсчитано по: *Материалы* по исследованию... Т. I. С. 2 – 226.

²⁷ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 693. Л. 21 – 100, 102 – 213, 219 – 229; Д. 703 – 704. Л. 28 – 43 об., 134 – 153 об., 155 – 207; Д. 699. Л. 15 – 62, 64 – 81, 93 – 149.

²⁸ *Первая всеобщая перепись населения Российской империи*. СПб., 1904. Вып. 75: Иркутская губерния. С. IV.

²⁹ Там же. Тобольская губерния. СПб., 1905. С. X.

³⁰ *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. СПб., 1854. Ч. 2. С. 111.

³¹ *Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.* СПб., 1904. Вып. 79. С. IV.

³² *Зверинский В.* Указ. соч. С. 63.

³³ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2477, 2483, 2486.

³⁴ *Маак Р.* Списки населенных мест по сведениям 1859 г. СПб., 1859. Енисейская губерния. С. 25.

³⁵ Подсчитано по: *Маак Р.* Указ. соч. С. 3 – 5, 9, 11, 14, 18, 26.

³⁶ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657, 654, 648.

³⁷ Там же. Д. 693, 703, 704, 699.

³⁸ *Зверев В.А.* Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – нач. XX в.) // *Город и деревня Сибири в досоветский период*. Новосибирск, 1984. С. 107.

³⁹ *Соловьева Е.И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. Новосибирск, 1981. С. 69; *Пронин В.И.* Указ. соч. С. 68.

⁴⁰ *Соловьева Е.И.* Указ. соч. С. 70.

⁴¹ *Кузнецова Ф.С.* Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // *Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма*. Новосибирск, 1983. С. 10.

⁴² *Пронин В.И.* Указ. соч. С. 54.

⁴³ *Горюшкин Л.М.* Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900 – 1917 гг.): Дис... д-ра ист. наук. Новосибирск, 1975. С. 107.

⁴⁴ *Асалханов И.А.* Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в. Улан-Удэ, 1963. С. 332, 337.

⁴⁵ *Материалы для изучения...* Вып. 14, т. I. С. 125, 141 – 142.

⁴⁶ Там же. С. 279 – 280.

⁴⁷ Там же. С. 142, 280.

⁴⁸ Там же. С. 220 – 221, 278.

⁴⁹ Там же. С. 221, 229, 231.

⁵⁰ *Материалы по исследованию...* Т. 2. Вып. 4. С. 12.

⁵¹ Там же. С. 14.

⁵² *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. Т. I. С. 291.

⁵³ Там же. С. 293 – 294.

⁵⁴ *Кожухов Ю.В.* Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. С. 200.

⁵⁵ *Кауфман А.А.* Очерк крестьянского хозяйства в Сибири. С. 67.

⁵⁶ *Кауфман А.А.* Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. XI. Ч. 1. Отд. 2. С. 94 – 95.

⁵⁷ Пчелин С.С. Экономический быт государственных крестьян Антроповской, Еланской, Липчинской и Тавдинской волостей Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* СПб., 1889. Вып. 2. С. 66.

⁵⁸ Филимонов Е.С. Указ. соч. С. 202 – 203.

⁵⁹ Там же. С. 203.

⁶⁰ Там же. С. 203 – 204.

⁶¹ Там же. С. 204 – 205.

⁶² Там же. С. 205 – 206.

⁶³ Там же. С. 206.

⁶⁴ Пешиков Д. Путевые записки от Благовещенска до Петербурга. СПб., 1890. С. 5.

⁶⁵ Кожухов Ю.В. Указ. соч. С. 203.

⁶⁶ Обзор Иркутской губернии за 1883 год. Иркутск, 1884. С. 9.

⁶⁷ Кауфман А.А. Указ. соч. // *Материалы для изучения...* Вып. 3. Ч. 1. С. 344 – 345.

⁶⁸ Костров Н. Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. Томск, 1876. С. 55.

⁶⁹ Пчелин С.С. Экономический быт государственных крестьян Антроповской, Еланской, Липчинской и Тавдинской волостей... С. 67.

⁷⁰ Миддендорф А.Ф. Бараба. С. 66.

⁷¹ Там же. С. 63.

⁷² Пчелин С.С. Указ. соч. С. 67 – 69.

⁷³ Костров Н.Н. Указ. соч. С. 85.

⁷⁴ Кауфман А.А. Указ. соч. // *Материалы для изучения...* Вып. 3. Ч. 1. С. 365.

⁷⁵ Костров Н.Н. Указ. соч. С. 85 – 86.

⁷⁶ Кауфман А.А. Указ. соч. С. 365 – 366.

⁷⁷ Там же. С. 326 – 329.

⁷⁸ Там же. С. 330.

⁷⁹ Кауфман А.А. Указ. соч. // *Материалы для изучения...* Вып. 14. Т. 1. С. 400.

⁸⁰ Там же. С. 398 – 401.

⁸¹ Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Т. 1: Иркутский округ. С. 33, 89, 105, 113, 153, 161; Балаганский округ. С. 33, 49, 81, 105, 121, 145, 153; Нижнеудинский округ. С. 17, 25, 49, 81, 129, 161.

⁸² Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Т. 3. С. 603, 615, 627, 639.

⁸³ Подсчитано по: *Материалы по исследованию...* Т. 1: Иркутский округ. С. 9, 17, 41, 49, 66, 73, 81, 89, 113, 121, 129, 145, 153, 161, 233; Балаганский округ. С. 81, 89, 105, 113, 121, 129, 137, 145, 153, 225, 231; Нижнеудинский округ. С. 9, 17, 33, 41, 49, 57, 65, 169, 177.

⁸⁴ Горемыкин В.Н. Экономический быт государственных крестьян... волостей Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. 4. С. 100 – 103.

⁸⁵ Подсчитано по: *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии.* М., 1897. Т. 1: Исследование, произведенное под руководством Н.К. Куша. С. 309, 323, 377, 531, 533, 547, 561, 575, 589, 813.

⁸⁶ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2483. Маринский уезд. Л. 17, 18, 26, 58, 60, 61, 87, 15, 14; Д. 2486. Л. 240; Д. 657. Л. 3, 182, 256, 257, 288; Д. 654. Л. 589, 673, 691, 810, 896,

1041, 1054; Д. 648. Л. 310, 319; Д. 693. Л. 21, 66, 114, 219; Д. 703 – 704. Л. 28, 44, 70, 117, 122, 128, 134, 155, 159, 166, 167, 170, 171, 173; Д. 699. Л. 64, 69, 124.

⁸⁷ *Кауфман А.А.* Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. 18. Т. 2. С. 191 – 194.

⁸⁸ *Григорьев А.Д.* Указ. соч. С. 80.

⁸⁹ *Ларионов Л.Д.* Очерк экономической статистики Иркутской губернии. Иркутск, 1870. С. 228.

⁹⁰ *Кауфман А.А.* Указ. соч. С. 192 – 194.

⁹¹ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657. Л. 3, 182, 256, 257, 288; Д. 654. Л. 589, 673, 691, 810, 896, 1041, 1054; Д. 648. Л. 310, 319.

⁹² Там же. Д. 693. Л. 21, 66, 114, 219; Д. 703 – 704. Л. 28, 44, 70, 117, 128, 134, 155, 159, 166, 170, 173; Д. 699. Л. 64, 69, 124.

⁹³ *Материалы по исследованию...* Т. 4. Вып. 4. С. 303.

⁹⁴ *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири // *Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды.* СПб., 1908. С. 30.

⁹⁵ *Материалы по исследованию...* Т. 4. Вып. 4. С. 305.

⁹⁶ Там же. С. 304.

⁹⁷ *Кауфман А.А.* Указ. соч. С. 195.

⁹⁸ *Материалы по исследованию...* Т. 4. Вып. 4. С. 306.

⁹⁹ *Соловьева Е.И.* Крестьянская деревообрабатывающая промышленность пореформенной Сибири (60-е – 90-е гг. XIX в.) // *Вопросы истории социально-экономического положения крестьянства Сибири XIX – начала XX вв.* Новосибирск, 1974. С. 25 – 26.

¹⁰⁰ Там же. С. 26.

¹⁰¹ *Соломенко Е.* У Синего утеса // *Правда.* 1987. 19 янв. С. 8.

¹⁰² *Памятная книжка Томской губернии на 1885 г.* Томск, 1885. С. 121.

¹⁰³ *Бочанова Г.А.* Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX в.). Новосибирск, 1978. С. 98.

¹⁰⁴ *Кауфман А.А.* Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения...* СПб., 1892. Вып. 14. Т. 1. С. 75 – 79.

¹⁰⁵ *Соколов П.И., Горемыкин В.Н.* Экономический быт государственных крестьян... Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. 4. С. 76 – 77.

¹⁰⁶ *Соловьева Е.И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. С. 135.

¹⁰⁷ *Чукмалдин Н.* Указ. соч. С. 28.

¹⁰⁸ *Горьковская З.П.* Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма. Дис... канд. ист. наук. Новосибирск, 1983. С. 63 – 64.

¹⁰⁹ *Соколов П.И., Горемыкин В.Н.* Указ. соч. С. 76.

¹¹⁰ *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония. 2-е изд. СПб., 1892. С. 57.

¹¹¹ *Жиров А.* Тарские купцы XIX – начала XX веков. С. 125.

¹¹² Подсчитано по: *Гагемейстер Ю.А.* Статистическое обозрение Сибири. Т. 2. Табл. VIII.

- ¹¹³ Там же.
- ¹¹⁴ *Крестьянство* Сибири в эпоху капитализма. Новосибирск, 1983. С. 94; *Горюшкин Л.М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. С. 102 – 104; *Словьева Е.И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. С. 103.
- ¹¹⁵ *Крестьянство* Сибири... С. 92 – 93.
- ¹¹⁶ *Горюшкин Л.М.* Указ. соч. С. 102 – 104.
- ¹¹⁷ *Горюшкин Л.М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма. Новосибирск, 1975. С. 154.
- ¹¹⁸ *Горюшкин Л.М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. С. 385.
- ¹¹⁹ *Горюшкин Л.М.* Указ. соч. С. 102, 104.
- ¹²⁰ Там же.
- ¹²¹ *Куш Н.К.* Материалы по исследованию... Т. I. С. 690 – 691, 728 – 729, 766 – 767.
- ¹²² Подсчитано по: *Куш Н.К.* Материалы по исследованию... Т. I. С. 296 – 297, 310 – 311, 325, 338 – 339, 520 – 521, 534 – 535, 543, 549, 562 – 563, 576 – 577.
- ¹²³ Там же. С. 691, 729, 767.
- ¹²⁴ Подсчитано по: *Материалы* по исследованию... Т. I. Поселенные таблицы. Иркутский округ. С. 8, 16, 40, 48, 64, 72, 80, 88, 112, 120, 128, 144, 152, 160, 232; Балаганский округ. С. 80, 88, 104, 112, 120, 128, 136, 144, 152, 224, 230; Нижнеудинский округ. С. 8, 16, 32, 40, 48, 56, 64, 168, 176.
- ¹²⁵ Подсчитано по: *Куш Н.К.* Материалы по исследованию... Ялудоровский округ. Т. I. С. 11, 39, 123, 165, 235, 291, 305, 319, 333, 347, 459, 473, 487, 501, 515, 529, 543, 557, 571, 585, 613, 806, 807.
- ¹²⁶ *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония. СПб., 1882. С. 64.
- ¹²⁷ *Горемыкин В.Н.* Указ. соч. С. 156.
- ¹²⁸ Подсчитано по: *Материалы* по исследованию... Т. I, Иркутский округ: С. 3, 11, 35, 43, 59, 67, 75, 83, 99, 107, 115, 123, 139, 147, 155, 227; Балаганский округ: С. 75, 83, 99, 107, 115, 123, 131, 139, 147, 219, 275; Нижнеудинский округ: С. 3, 11, 27, 35, 43, 51, 59, 163, 171.
- ¹²⁹ Подсчитано по: Материалы по исследованию... Т. 3: С. 3, 9, 15, 21, 39, 45, 57, 63, 69, 75, 105, 111, 117, 123, 129, 135, 141, 189, 195, 201, 207, 213, 219, 225, 237, 243, 261, 273, 279, 285, 297, 321, 339, 381, 387, 393, 423, 429, 441, 447, 465, 690.
- ¹³⁰ *Зверев В.А., Зверева К.Е.* Распространенность печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861 – 1904 гг.) // Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): Сб. науч. тр. Новосибирск, 1991. С. 126.
- ¹³¹ *Зверева К.Е., Зверев В.А.* Круг чтения крестьянства Сибири в период капитализма (80-е гг. XIX в. – 1917 г.) // Распространение книги в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): Сб. науч. тр. Новосибирск, 1990. С. 87.
- ¹³² *Горемыкин В.Н.* Указ. соч. // Материалы для изучения... Вып. 4. С. 156 – 158.
- ¹³³ КККМ. Ф. 7886: М.В. Красноженова. Д. 103. Л. 20 об.
- ¹³⁴ *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. Л., 1924. С. 153 – 154.
- ¹³⁵ Там же. С. 158 – 159.
- ¹³⁶ *Турбин С.И.* Страна изгнания и исчезнувшие люди. СПб., 1872. С. 37.
- ¹³⁷ *Шелегина О.Н.* Указ. соч. С. 41.
- ¹³⁸ Там же. С. 42.
- ¹³⁹ Там же. С. 79 – 80.

- ¹⁴⁰ Гагемейстер Ю.А. Указ. соч. Ч. 2. С. 109 – 110.
- ¹⁴¹ Там же. С. 110.
- ¹⁴² Там же. С. 112.
- ¹⁴³ Там же. С. 113 – 114.
- ¹⁴⁴ КРКМ. Ф. 7886. Д. 102. Л. 9.
- ¹⁴⁵ Гагемейстер Ю.А. Указ. соч. С. 118.
- ¹⁴⁶ Там же. С. 115.
- ¹⁴⁷ Там же. С. 116.
- ¹⁴⁸ Чехов А.П. Из Сибири // Полн. собр. соч. Т. 14 – 15. С. 13 – 14.
- ¹⁴⁹ Шелегина О.Н. Указ. соч. С. 84.
- ¹⁵⁰ Зверев В.А. Региональные условия воспроизводства крестьянских поколений в Сибири. (1861 – 1917 гг.): Учеб. пособие. Новосибирск, 1998. С. 68.
- ¹⁵¹ Зверев В.А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении... С. 19 – 27; Он же. Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы. С. 60 – 64; Он же. Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. С. 140 – 144.
- ¹⁵² Елатьевский С.Я. Очерки Сибири. СПб., 1897. С. 25 – 27.
- ¹⁵³ Там же. С. 25.
- ¹⁵⁴ Цит. по: Зверев В.А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении... С. 22.
- ¹⁵⁵ Назаренко Т.Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды ТОКМ. Т. XII. С. 58-62.
- ¹⁵⁶ Латкин Н.В. Красноярский округ Енисейской губернии. СПб., 1890. С. 44.
- ¹⁵⁷ Зинин Н.К. Воспоминания из сибирской жизни 1887 – 1892 гг. СПб., 1895. С. 69.
- ¹⁵⁸ Хайдаков. Не столь отдаленные места Сибири: (Наброски из воспоминаний ссыльного) // Отечественные записки. 1875. № 7. С. 29 – 30.
- ¹⁵⁹ Латкин Н.В. Указ. соч. С. 44.
- ¹⁶⁰ Горемыкин В.Н. Указ. соч. С. 159.
- ¹⁶¹ Максимов С.В. На Востоке. СПб., 1864. С. 533.
- ¹⁶² Завалишин И.И. Описание Западной Сибири. М., 1862. Т. 1. С. 182 – 183.
- ¹⁶³ Попов И.И. Указ. соч. С. 167, 170
- ¹⁶⁴ Хайдаков. Указ. соч. С. 30; Латкин Н.В. Указ. соч. С. 44.
- ¹⁶⁵ Латкин Н.В. Указ. соч. С. 44; Хайдаков. Указ. соч. С. 29 – 30.
- ¹⁶⁶ Горьковская З.П., Катионов О.Н. Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) // Культурный потенциал Сибири в досоветский период. Новосибирск, 1992. С. 57.
- ¹⁶⁷ Кропоткин П.А. Дневник. М.; Пг., 1923. С. 65.
- ¹⁶⁸ Горьковская З.П., Катионов О.Н. Указ. соч. С. 57.
- ¹⁶⁹ Там же. С. 58.
- ¹⁷⁰ Там же. С. 58.
- ¹⁷¹ Горемыкин В.Н. Указ. соч. С. 159.
- ¹⁷² Кропоткин П.А. Указ. соч. С. 65.; Щукин Н. Быт крестьянина Восточной Сибири // Журнал МВД. 1859. Отд. 3. С. 35.
- ¹⁷³ Горьковская З.П., Катионов О.Н. Указ. соч. С. 58.

- ¹⁷⁴ *Щукин Н.* Быт крестьянина... С. 43.
- ¹⁷⁵ *Матханова Н.П.* Путевые записки Н.С. Щукина о Барабинской степи // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области. Новосибирск, 1997. С. 168 – 169.
- ¹⁷⁶ *Астафьев В.П.* Последний поклон. М., 1989. Т. 1. С. 188.
- ¹⁷⁷ *Щукин Н.* Быт крестьянина... С. 44; *Головачев П.М.* Сибирь. Природа. Люди. Жизнь. М., 1905. С. 238.
- ¹⁷⁸ *Мевес И.* Три года в Сибири и Амурской стране // Отечественные зап. 1863. № 3. С. 258.
- ¹⁷⁹ *Крототкин П.А.* Дневник. С. 32.
- ¹⁸⁰ *Зинин Н.К.* Воспоминания... С. 69; *Астафьев В.П.* Указ. соч. С. 188.
- ¹⁸¹ *Попов И.И.* Минувшее и пережитое. С. 155.
- ¹⁸² *Ядринцев Н.М.* Сибирь как колония. 2-е изд. С. 43
- ¹⁸³ *Виноградов Г.С.* Материалы для народного календаря русского старожильческого населения Сибири. Иркутск, 1918. С. 20 – 21.
- ¹⁸⁴ *Латкин Н.В.* Указ. соч. С. 44.
- ¹⁸⁵ *Хайдаков.* Указ. соч. С. 24.
- ¹⁸⁶ *Горьковская З.П., Катионов О.Н.* Указ. соч. С. 60.
- ¹⁸⁷ *Вегман В.Д.* Неопубликованная статья Пашкова С.С. Иркутск, 1928. С. 9.
- ¹⁸⁸ *Горемыкин В.Н.* Указ. соч. С. 152 – 153.
- ¹⁸⁹ *Загоскин М.В.* Иркутск и Иркутская губерния с очерком прочих губерний и областей Сибири. Иркутск, 1870. С. 100.
- ¹⁹⁰ КККМ. О/Ф. 7886. Д 118. Л. 98 – 100.
- ¹⁹¹ *Завалишин И.И.* Описание Западной Сибири. Т. 2. С. 57 – 58, 66 – 67.
- ¹⁹² КККМ. Ф. 7886: М.В. Красноженова. Д. 103. Л. 41 об.
- ¹⁹³ *Попов И.И.* Указ. соч. С. 153.
- ¹⁹⁴ *Чехов А.П.* Из Сибири // Полн. собр. соч. Т. 14 – 15. С. 17.
- ¹⁹⁵ *Ядринцев Н.М.* Указ. соч. С. 97.
- ¹⁹⁶ *Зверев В.А.* Указ. соч. С. 71.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Категория служилого населения (ямщиков), выполнявшего перевозочную транспортную функцию, возникает раньше, чем устроенные пути сообщения. Ямщики появляются в Сибири на рубеже XVI – XVII вв., сам Московско-Сибирский тракт – на протяжении XVII – XIX вв. Ямщики поселялись и двигались по первоначальным маршрутам XVI – XVII вв. Только после заселения и освоения притрактовой территории, устройства полотна дороги в XVIII – XIX вв., мостов и перевозов можно говорить об образовании самого тракта. Вторая пол. XVIII – XIX вв. – заселение маршрутов, определенных в XVII – начале XVIII вв. Середина и вторая пол. XIX в. – заселение и освоение территории вокруг тракта, а также устройство сухопутного тракта. Можно сказать, что процессы эти происходили одновременно. Таким образом, о XVII в. можно говорить как о времени, когда были определены основные направления – маршруты для ямщиков и проезжающих, в XVIII в. – об устройстве сухопутных колесно-саннных путей, а о XIX в. – как техническом устройстве и эксплуатации тракта притрактовым населением, центральными и местными властями, а также торговым капиталом.

В середине и конце XVIII – начале XIX вв. благодаря заселению тракта удалось обеспечить его содержание в транспортном значении трудом жителей: устроить полотно дороги, мосты, гати и перевозки через крупные реки. Постепенное введение инженерного контроля, привлечение купеческого капитала на особо сложные участки, устройство объездных дорог позволяло обеспечить функционирование тракта во все времена года, включая и распутицу. Тракт был объектом внимания центральной и местной бюрократии, торгового капитала, военных и обывателей. Устройство тракта соответствовало уровню развития науки и техники, финансовым и ресурсным возможностям того времени и общества. В его создании участвовало несколько поколений переселенцев и их потомков, которым, наряду с укоренением на новых местах, пришлось применить колоссальный труд, выделяя ежегодно в течение десятилетий до четверти работоспособного населения на один – полтора месяца для поддержания дороги, что для крестьянского хозяйства в период сельскохозяйственных и промысловых

работ являлось огромной жертвой. Впоследствии жителям тракта пришлось воспользоваться плодами своего труда в форме участия в ямской гоньбе и гужевом извозе. При стабильном функционировании тракта объемы перевозок по нему постоянно возрастали. В целом тракт способствовал усилению связей Сибири с Европейской Россией и Китаем и устойчивому процессу освоения Сибири российским населением, расширял коммуникативное пространство всего сибирского региона, соответствовал уровню экономики того времени.

В Сибири государство использовало испытанный способ содержания главного Сибирского тракта и его ответвлений – натуральную дорожную повинность. В течение XIX в. эта повинность не претерпела существенных изменений. Попытка в 20-е гг. XIX в. заменить ее денежной потерпела крах, так как крестьяне не были готовы экономически исполнять ее в денежной форме. Но с развитием товарно-денежных отношений во второй половине XIX в. зажиточные крестьяне сами становятся заинтересованы в ее замене. Однако правительство и сибирская администрация не торопились с переводом данной повинности в денежную. Хотя не запрещалось на местах среди отработчиков-крестьян нанимать за себя других работников. Т.е. по отношению к самой податной общине дорожная повинность выступала в форме государственно-феодальной ренты, а внутри общины происходила трансформация ее в денежную. Это отражало поляризацию крестьянства в сибирской деревне. Помимо указанных форм, в течение XIX в. эпизодически использовался труд ссыльных и техническое содержание тракта между Томском и Иркутском за счет сумм повозного сбора, введенного в 80-е гг. XIX в. В результате тракт превратился в одну из самых протяженных дорог империи, подвергавшихся систематическому устройству и содержанию и отвечавших минимальным требованиям того времени.

Жители Московско-Сибирского тракта сыграли важную роль в экономической жизни Сибири. Население региона было размещено на огромных пространствах. В этих условиях концентрация его в значительной части вдоль тракта оказывала огромное влияние на социально-экономические процессы в сибирской деревне, усиливая развитие товарно-денежных отношений и капитализма в крестьянском и городском хозяйстве. Вдоль тракта сгруппировались наиболее крупные на-

селенные пункты. В Восточной Сибири в этих селениях сосредоточивалась большая часть таких категорий жителей, как новоселы и ссыльные. Это объясняется тем, что спрос на рабочую силу в трактовых селах был выше, чем во внетрактовых. Значительным являлся спрос на продукцию ремесленно-кустарного производства, а многие переселенцы или бывшие ссыльные были по профессии кустарами или людьми, не связанными с сельскохозяйственным производством. Тракт давал возможность неимущим найти средства к существованию, поэтому и притягивал к себе различные группы крестьян. Развитие промысловой деятельности в области транспортных перевозок привлекало в трактовые села крестьян-старожилов из других селений.

Концентрация жителей вокруг тракта по удельному весу населения трактовых сел в соответствующих волостях, волостей – в округах, округов – в губерниях доказывает важную связующую роль транспортной системы в социально-экономическом развитии Сибири. Тракт являлся одной из важнейших зон первоначального освоения региона. Вначале в эту зону осуществлялся приток населения (методы при этом использовались разные), затем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в ближайшие районы, что было характерным для Западной Сибири, где тракт не всегда пролегал в благоприятных для ведения традиционного хозяйства местах. В Западной Сибири в связи с освоенностью региона наблюдался медленный рост трактового населения во второй половине XIX в., в Восточной – наоборот, происходит концентрация жителей прежде всего вокруг тракта, где была и самая высокая плотность населения.

Важной составной частью в промысловой деятельности крестьян Сибирского тракта являлся извозный промысел. Основные заработки крестьяне имели от товарного извоза, содержания почтовой гоньбы и вольного пассажирского извоза. Во второй половине XIX в. товарно-денежные отношения широко проникли в извозный промысел и наиболее ярко отражали социальную картину сибирской деревни. Извозный промысел был связующим звеном между сельскохозяйственным производством, выделяясь в самостоятельную отрасль торгового капитала. Он стимулировал развитие сельского хозяйства притрактовой зоны. Крестьянское хозяйство втягивается в процесс товарного производства, направленного на удовлетворение

нужд тракта: заготовка фуража, использование залежей в качестве сенокосов, расширение запашки под посевы овса, реализацию товарного хлеба. Развивается ряд промыслов, связанных с обслуживанием тракта: дворничество, тележный, колесный, рогожный, по производству бродней и т.п.

Основную прибыль от извоза имели транспортные фирмы, а также зажиточная группа крестьян. Средняк в основном получал возможность прокормить себя и рабочих лошадей в период между сельскохозяйственными работами. Бедная группа крестьян использовалась в качестве рабочей силы при хозяйских лошадях в обозах, а также в роли почтовых ямщиков или работников у содержателей почтовых станций или постоялых дворов.

Извозный промысел, оказывая влияние на развитие капиталистических отношений в трактовой деревне, втягивал и районы волостей, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту, так как объем перевозок постоянно возрастал в связи с проникновением российского капитала в отдаленные районы Сибири и постоянно увеличивающимся объемом русско-китайской чайной торговли через Кяхту. Спецификой тракта в этот период было то, что он являлся одновременно и транспортной артерией для местного населения, и транзитным путем для товаров в русско-китайской торговле.

Извозный промысел оказывал влияние на образ жизни притрактового населения, делал его более активным, уничтожал патриархальщину, которая консервировалась во многих труднодоступных районах Сибири. Извоз оказал влияние на формирование определенных традиций и навыков в организации грузовых и пассажирских перевозок. Сюда входила и организация обозов, и поведение во время движения обозов, и скорость передвижения. У вольных ямщиков эти традиции сохранялись в виде существовавших в Западной Сибири монополий «дружков» при перевозке пассажиров и особой манере поведения ямщиков во время исполнения своих обязанностей.

Важнейшим условием содержания почтовой гоньбы являлось непосредственное проживание почтосодержателей на тракте. Естественная близость к месту работы – месту исполнения контракта, была фактором, способствовавшим эффективному исполнению почтовой гоньбы. Выделим ряд условий этого успешного исполнения:

1. Подрядчики находились непосредственно на месте исполнения подряда (контракта).

2. Их ответственность распространялась на односельчан как одобрительных ручателей при заключении контракта и таким образом являлась круговой порукой и силой состоятельных жителей населенного пункта, откуда выступали подрядчики.

3. Совпадение экономических интересов казны и почтосодержателей. Власть экономила средства, добиваясь оптимальных цен на месте, а исполнители подряда могли вести и другую хозяйственную деятельность.

Следовательно, сочетались интересы государства и крепкой части крестьянского общества. Зажиточные крестьяне нанимали в ямщики бедных, предоставляя им возможность заработка. Значительная часть доходов участников подрядного процесса шла на уплату податей и налогов, в том числе и на общегубернский дорожный земский сбор.

Почтосодержание как вид промысла на тракте развивалось в той форме, в которой мы его встречаем в конце XIX в., фактически со времени М.М. Сперанского, однако функция эта в Сибири выполнялась и ранее ямщиками, а в местах их отсутствия принимала форму либо принудительной поставки почтовых лошадей и исполнителей гоньбы от окрестных крестьян, либо найма этими же крестьянами за счет собственных средств почтосодержателей или тех же ямщиков, выставивших своих лошадей и людей за сотни и даже тысячи верст. Введение же торгов унифицировало всю систему почтосодержания в Сибири, в том числе и на Сибирском тракте. В основе лежало общероссийское гражданское законодательство о подрядах. Источником средств были общегубернские земские сборы.

Извоз способствовал изменению социальной структуры притрактового населения. Богатые крестьяне, занимаясь этим промыслом, получали возможность для расширенного воспроизводства в своем хозяйстве и усиления эксплуатации своих односельчан. Кроме того, жители трактовых селений предпочитали заниматься в извозе промыслами, не отвлекая их на длительные отлучки от дома: почтовой гоньбой (подряды), ямщиной, содержанием постоянных дворов. Это наблюдалось в более поздний период действия тракта – 80–90-е гг. XIX в. До этого времени крестьяне трактовых селений сами

брались за любой вид извоза, но конкуренция заставляла трактовых жителей больше внимания уделять ямщине, почтовой гоньбе и дворничеству.

Тракт влиял на земледелие и коневодство, способствуя специализации притрактовых районов на выращивании товарных культур для нужд тракта, а также развитию коневодства в степных притрактовых районах для нужд извоза, ямщины, почтовой гоньбы и всей хозяйственной деятельности притрактового населения.

На Московско-Сибирском тракте развивалась определенная бытовая культура, характерная для всей Сибири, но имевшая некоторые особенности по качеству жизни трактовых жителей, их большей грамотности с широко развитым кругозором.

Проведенное исследование показывает, что крестьянство тракта более широко было втянуто в процесс расслоения, чем во внутратковых районах. Степень в зоне его влияния была выше. Уровень зрелости социальных отношений свидетельствует об особой роли Московского тракта в Сибири в пореформенные годы.

Сыльный Сибирский тракт играл не только роль транспортной артерии для осужденных, но также оставлял часть средств, направляемых на содержание их в пути, в бюджетах крестьянских семей за счет продажи продуктов питания. Это тоже способствовало накоплению средств в крестьянском хозяйстве. Кроме того, подряды на постройку и ремонт этапных зданий давали определенный заработок подрядчикам и плотникам. На сыльном тракте несли службу сотни солдат и офицеров, которые имели там свои дома, семьи и лечебные учреждения.

Картографическое изучение путей сообщения прошло свой эволюционный путь. Если в XVII – XVIII вв. картографическое изображение путей сообщения было схематичным, указывало маршруты и приблизительные расстояния между объектами, с нанесением на них населенных пунктов, то в первой четверти XIX в. уездные землемеры наносят на карты не только пути сообщения, но и отмечают на них естественные препятствия и сооружения, которые подлежат ремонту, а также места, где необходимо провести работы по строительству новых сооружений: мостов, гатей, перевозов. Фактически карты – планы губернских почтовых дорог становятся своего рода проектами

для производства работ с реальным подсчетом предполагаемых затрат, что способствовало определенному контролю за использованием ресурсов со стороны казны. Это позволяло губернским строительным комиссиям производить пропорционально разверстку планируемых заданий по ремонту и сооружению объектов на тракте между уездами, а те, в свою очередь, делили затраты между волостями, которые распределяли их между сельскими обществами. Наиболее сложные сооружения или объекты содержались либо возводились за счет губернского земского сбора через подряды на торгах.

В то же время работы уездных землемеров или топографов разных ведомств, сведенные воедино, позволяли создавать общие картографические планы с включением в них материалов о путях сообщения и их состоянии. Эти материалы использовались органами власти и их соответствующими ведомствами: военным, путей сообщения, МВД, Минюстом, финансов, губернскими, уездными и волостными правлениями для реализации стоящих перед ними задач (организация почтовой гоньбы, этапов по ссыльному Сибирскому тракту, переселений; подсчет прогонной платы по тракту, времени, затрачиваемого на проезд, населенных пунктов для постоя; стратегические цели и т. п.).

Изучение исторического опыта транспортного освоения Сибири подтверждает, что Московско-Сибирский тракт играл важную роль в социально-экономической и культурной жизни региона, способствуя устойчивому развитию хозяйства сибирских крестьян и жителей трактовых городов.

ПРИЛОЖЕНИЯ

МАТЕРИАЛЫ ПО ИСТОРИИ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА И ЗАНЯТИЯМ ЕГО ЖИТЕЛЕЙ

Документ 1

*Грамота царя Бориса Федоровича в Верхотурье воеводе Василию Головину о починке новой дороги между Соликамском и Верхотурьем от 22 апреля 1599 г.**

Эта грамота показывает состояние дороги и меры, которые применяло правительство для ее улучшения. Дорогу чистило 2 целовальника и 40 посошных человек в 1598 г. «А сколько целовальники посошными людьми новые дороги от Соли от Камские до нового города до Верхотурья чистили и мостов мостили, и тому прислали нам роспись, а в росписи написано: от Соли от Камские до нового города Верхотурья 263 версты, а мостов мостили через речки и через боярки, и через грязные места поперечных 7 мостов, длинных 30 мостов... А которые ездят с Москвы в Сибирь и из Сибири к Москве воеводы, и головы, и дети боярские и всякие служилые, и про ту про новую про Сибирскую дорогу нам сказывают, что та новая дорога чищена и мосты чищены худо, пенье ссечено не из коренья, и заломы по дороге великие, и чищена дорога уско и мосты, которые бы мощены на речках и на ручьях и в бояраках, вешнею водою поносило, а на грязях и на болотах мосты испроломались, и выбои по той дороге великие, и только де тое де новые дороги с весны летнею порою не чистить, и мостов не мостить, и вперед тою новою дорогою зимнею и летнею порою сибирских хлебных запасов и Сибирские казны, спровадити будет не мочно, и ездити тою новою дорогою служилым людям нужна великаяя». Поэтому приказывалось заново мосты мостить и дорогу чистить, «чтоб дорогу чистили старова лутче и шире, и пенья не было, и мосты мостили хорошие, чтоб та дорога была не уска, и мосты были хороши, и пенье бы чистили ис коренья, и заломов бы на той дороге не было, чтоб наши сибирские хлебные запасы и всякая наша казна было спровадить тою дорогою мочно, и служивым бы всяким людям езда тою дорогою в грязях и недомостях нужи не было».

* Миллер Г. Ф. История Сибири. М.; Л., 1937. Т.1. С. 379.

Документ 2

*Список ямских охотников г. Верхотурья, зарегистрированных
Таможенной книгой Верхотурья 1673/74 гг.*

№	ФИО	Сделка	Стр.
1	2	3	4
1	Паламошнов Ивашка	Купил мерина за 7 руб.	19
2	Крылов Ивашка	Текста нет	19
3	Шыврин Сергушка	Продал скотину на убой за рубль	19
4	Мунтала Гришка	Купил в 1672 г. мерина гнеда за 3 руб. 8 грив	20
5	Стришков Илюшка	Купил мерина коура за 5 руб.	20
6	Имя не читаемо	Менял...	21
7	Баян Тимошка	Менял кобылу пегу на мерина голуба; менял мерина рыжа на мерина савраса; менял мерина каря на мерина ворона; менял мерина рыжа на мерина савраса	22, 26, 28, 29
8	Яким (...)ский Баянко	Менял мерина гнеда на мерина бура	22
9	Чагур Федка	Продал кобылу серу за полтретя рубля	25
10	Гольий Петрушка	Менял мерина в рыже на кобылу гнеду	28
11	Шара Ивашка	Явил с рыбной приценки 3 руб. 5 алтын	23
12	Кузнецов Федка	Отпущен в Соликамск с рыбой на 20 руб.	24
13	Кузнецов Елизарка	То же	24
14	Ощепков Васка	Продал 1,5 кади ржи; менял мерина гнеда на кобылу гнеду с приплатой ему в рубль	24, 87
15	Чирюхин Фторка	Продал кадь пшеницы	26
16	Рубцов Оска	В 1672 г. торговал рыбой на рубль; продал полтуши говядины, пять нелем, масла на 1 руб. 4 гривны	28, 46
17	Чагурин Никонка	Продал две кади ржи	29
18	Кузнецов Иванко с братьями	Отпущен в Соликамск с рыбой на 35 руб.; привез из Соликамской 18 сапец соли на 21 руб. 20 алт., хмеля на 3 руб.; с братьями отпущен к Соли Камской с рыбой на 16 руб.	30, 42, 75
19	Кузмин Ивашка	Явил к продаже два сапец соли на 2 руб. 4 грив.	36
20	Васильев Микигга	Явил к двум сапец соли на 2 руб. 13 алт. 3 денег	32
21	Кузнец Сенка	Четыре сапец соли на 6 руб. 10 алт.; 1 сапец соли на 7 руб. 2 грив.	33, 42
22	Барсенов Кирюшка	Продал рыбы на 3 руб.	34
23	Федоров Ивашка	Подавал сапец соли за 40 алт.	34
24	(...)феев Онгон	Явил к продаже соли на 2 руб.	35
25	Комаровых Федка Иванов	Явил к продаже соли на 2 руб.	35
26	Шебунин Есунка	Явил к продаже с трех сапец соли на 3 руб. 20 алт.	35
27	Лукин Пронка	Явил к продаже 1,5 сапец соли на 60 алт.	35
28	Панасов Ивашка	Продал мерина за 2 руб.	33
29	Емельянов Ивашка	Явил к продаже с 3-х сапец соли на 3 руб. 20 алт.	37
30	Игнатов Васка	Явил к продаже 4 сапец соли	37
31	Дмитриев Васка	Явил к продаже 5 сапец соли 14 руб. 13 алт.	37
32	Наумов Опешка	Явил к продаже 3 сапец соли 2 денги	37
33	Власов Якунка	Явил 1,5 сапец соли на 7 руб. 8 грив. 14 алт.	40
34	Харапутин Мишка	Явил 0,5 сапец соли на 6 руб. 10 алт.	41
35	Иванов Федка	Явил 0,5 сапцы соли	43
36	Степанов Ивашка	Явил 1,5 сапец соли 2 руб. 4 грив.	43
37	Карпихин Васка	Явил сапец соли	43

1	2	3	4
38	Шиврин Ондрюшка	Явил сапец соли 2 руб. 4 грив.	43
39	Перевалов Мишка	Явил сапец соли	44
40	Марока Онгошко	Явил пуд хмеля на 40 алт.	44
41	Чирухин Васка	Явил 4 сапец соли на 4 руб. 8 грив.	44
42	Каретчин Ивашка	Явил сапец соли на 13 алтын	45
43	Остудин Потапко Естифеев	Променял мерина гнеда на кобылу рыжу	47
44	Студин Потапко	Променял кобылу рыжу	48
45	Ямской охотник (ФИО не читаемо)	Променял кобылу рыжу на мерина каря	48
46	Бердюкин Кирюшка	Явил рыбы на 2 руб.	50
47	Гольий Ивашко	Получил за доски для кружечного двора	60
48	Васильев Генка	Продал рыбы на 10 руб.	60
49	Черепанов Пашко	Отпущен к Соли Камской с рыбой на 6 руб.	63
50	Павлов Софронко	Продал кадь пшеницы, кадь ржи	70
51	Голоморзин Юрка Иванов	Менял мерина в сере чала на мерина рыжа; продал мерина каря за 40 алтын	75
52	Богданов Ивашко	Отпущен к Соли Камской с рыбою на 10 руб.	76
53	Мальгин Фторко с Богдановым Ивашкой	Вместе	76
54	Черепанов Ондрюшко	Явил 2 сапец соли на 2 руб. 4 грив.	76
55	Вологда Ивашка	Менял мерина бура на мерина рыжа	85
56	Бердаников Володка	Продал рыбы на 5 руб. 8 алт. 2 ден.	87
57	Северин (...)	Купил за 5 руб. мерина бура	131
58	Костянтинов Ивашка	Продал избу на кабак таможене за 11,5 руб.	131

Сапец – перм. стар., равен весу в шесть пудов. См.: Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 4. М.: Русский язык, 1991. С. 137.

Выявлено по: Таможенная книга Верхотурья: РГАДА СПб, кн. 586 //Таможенные книги сибирских городов XVII века. Вып. 3. Верхотурье, Красноярск / Авторы-составители: Вилков О.Н., Резун Д.Я., Соколовский И.Р.; Гл. редактор Резун Д.Я. Новосибирск: РИПЭЛ плюс, 2000. С. 19-133.

Документ 3

*Список ямских охотников г. Туринска, зарегистрированных
Туринской таможенной книгой 1674/75 гг.*

№	ФИО	Сделка	Стр.
1	2	3	4
1	Черепан Лефка	Продал мерина рыжа за 8 руб. 7 гривен	18
2	Барбашин Сенка	Менял мерина на кобылу	19
3	Чичканов Папко	Продал три чети овса	19
4	Заматай Парфенко	Купил корову	19
5	Урванов Корнилка	Купил мерина каря за 8 руб.	20
6	Новопашенный Ивашка	Продал клетитшко худое за 10 алт.; продал корову за рубль	20, 35
7	Уткин Гришка	Купил кобылу гнеду за 2 руб. 10 алт.	20
8	Хомутов Васка Черный	Продал кобылу за 1 руб. 10 алт.	20
9	Козлов Лучка	Продал кобылу за 4,5 руб.; купил скотину на убой за рубль	18, 21
10	Хлызов Пашко	Продал корову за рубль; купил мерина за 2,5 руб.; купил мерина коуроу за 5 руб.	19, 31, 53
11	Широковеский Ивашко	Поехал в Китайский острог с сукном на продажу	19
12	Тимофеев Климка	Купил жеребчика рыжа за 2,5 руб.	20
13	Семукин Екимка	Продал скотину на убой за рубль; продал мерина рыжа за 2,5 руб.	20
14	Горохов Митюшка	Купил избенко жилой с места за 2,5 руб.	21
15	Лаптев Мишка	Продал кобылу ворона за 4 руб.; купил мерина стара за полпята рубли	21, 135
16	Коркин Сенка Олексеев	Купил кобылу ворону за 4 руб.; продал кобылу за 4 руб.	21, 52
17	Белобородов Якунка	Купил жеребчика каря за 5 руб.; продал мерина рыжа за 8 руб.	21
18	Барбашин Мишка	Купил мерина за 2,5 руб.; купил жеребчика за 3 руб.; явил продать щук на полтину; купил кобылу за 3 руб.; продал мерина савраса за 3,5 руб.	22, 27, 31, 38, 53
19	Лаптев Карпунка	Менял мерина на кобылу с прибавкой себе в 3 руб	25
20	Байкачев Оверка Никифоров	Продал кобылу за рубль	25
21	Ламанов Илюшка	Купил кобылу за рубль	25
22	Юдин Чапыш	Продал жеребчика за рубль	27
23	Рычков Гришка	Менял кобылу на мерина без придачи	29
24	Кутиков Пасынок Ивашка	Явил на продажу рыбу своей ловли на 13 алт.	29
25	Оксенов Ромашка	Менял мерина рыжа на мерина савраса	30
26	Пузырев Мишка	Менял мерина савраса на мерина рыжа	30
27	Хомутов Васка Черной	Продал кобылу рыжу за 4 руб.	31
28	Хомутов Ивашка Ондреев	Купил кобылу рыжу за 4 руб.; купил кобылу за 4 руб.	31
29	Коркин Онисимко Романов	Продал мерина гнеда за 6 руб.	31
30	Шаверин Устинко Иванов	Купил мерина гнеда за 6 руб.	31

1	2	3	4
31	Усолец Оска	Продад кобылу за 2 руб.	31
32	Елфимов Пашко Исаков	Купил кобылу стелна за 3 руб.	33
33	Тютокалов Пронка	Продад мерина бура, стара за полпята рубли	35
34	Сутормин Андрюшко	Продад корову за рубль; продад корову за 40 алтын	35, 52
35	Новоселов Федотка	Купил корову за рубль	35
36	Елфимов Булатко	Явил на продажу 15 пуд соли с братом Назаркою за 3 руб.	36
37	Елфимов Назарко	Продад кобылу за 4,5 руб.	18, 35
38	Гадов Ивашка	Менял кобылу на мерина	36
39	Панин Ивашко	Купил мерина за 3 руб.	36
40	Трифонов Васка	Продад жеребчика за полтину	37
41	Томилов Борка	Продад кобылу за 2,5 руб.	37
42	Белков Яқунка	Менял мерина савраса на мерина коура	38
43	Горохов Волк Ивашко	Продад мерина за 2,5 руб.	40
44	Зонов Ивашко	Менял мерина гнеда на мерина гнеда	40
45	Павлов Ивашко	Менял мерина на кобылу; продад кобылу ворону за 4 руб.	40, 41
46	Никитин Филимонко	Продад скотину на убой за рубль	40
47	Коровкин Федка	Продад кобылу савраса за 4 руб.	41
48	Быльцов Яқунка	Купил корову за рубль	42
49	Бьданцов Васка	Купил корову за 40 алтын	52
50	Коровкин Оничка	Явил к продаже своего табаринского привозу рыбы на рубль 16 алт. 10 денег	53
51	Кушка Кирилко	Продад мерина коурога за 5 руб.	53
52	Семухин Яска	Купил мерина савраса 5 руб.	53
53	Коркин Трошка	Купил мерина савраса за 3,5 руб.	53
54	Хайдук Стенка	Менял кобылу бура на кобылу гнеду	53
55	Езержуков Гришка	Продад избенка жилое	53
56	Оксенов Ивашко	Продад мерина мухорта за 3 руб.	53
57	Коркин Петрушка Максимов	Купил мерина мухорта за 3 руб.	53
58	Белоусов Ивашко Попов	Продад своего табаринского привозу щуки и язей на 4 гривны	54
59	Усолец Оска	Купил кобылу пегу за 2 руб.	54
60	Куколник Трашко	Продад коровенко молодая за 7 гривен	54
61	Косарев Мишка	Продад скотину на убой за рубль	54
62	Зырян Меркушка	Продад мерина савраса за 6 руб.	56
63	Тютеналов Пронка	Купил мерина бура за 8 руб.	56
64	Урасов зять Федка	Продад кобылу рыжу за 3 руб.	56

Выявлено по: Таможенная книга Туринска 1674/75 // Таможенные книги сибирских городов XVII века. Вып. 2. Туринск, Кузнецк и Томск /Авторы-составители: Башкатова З.В., Соколовский И.Р., Каменецкий И.П., Есипова В.А.; Гл. ред. Резун Д.Я. Новосибирск: РИПЭЛ плюс, 1999. С.18-56.

Документ 4

*Ручательное одобрение крестьян села Крутологовского Иткульской волости Каинского округа Томской губернии, пожелавших вступить в подряд с казной по содержанию почтовых лошадей, от 29 сентября 1892 г.**

«1892 года, сентября, 29 дня, мы, нижеподписавшиеся крестьяне Томской губернии... села Крутологовского дали сие одобрение крестьянам нашей волости и села А.Федотову, А.Сергееву, С.Занудину, А.Шашенину, И.Федурину, И.Ионову, Д.Васильеву, С.Левицкому, Я.Иванову и И.Федотову, желающим вступить с казною в подряд на отбывание почтовой гоньбы восемью парами на станции Крутологовской, в том, что они (перечисляются фамилии. – *О.К.*) поведения весьма хорошего, под судом и следствием не находились, имеют свое достаточное состояние, никаким судебным местом несостоятельными или по другим торговым оборотам оглашаемы не были, почему мы удостоверяем в исправности принимаемого ими (перечисляются фамилии. – *О.К.*) на себя подряда, и выдавая им одобрение на срок с первого января 1893 г. на первое января 1896 г., ручаемся каждый на 45 рублей, а всего на 2070 рублей с тем, что в случае несостоятельности их и понесения от того казною каких-либо убытков, мы, поручатели, ответственем собственным состоянием на вышеозначенную сумму чем и подписуемся – крестьяне-поручатели (всего 46 подписей. – *О.К.*)».

* ГАГО, ф. 3, оп.18, д. 898, л. 65-65 об.

Документ 5

*Стоимость содержания почтовой пары на станции Рыбинская
Московского тракта Енисейской губернии в 1888 г.*

№ п/п	Наименование	Кол-во	Цена в руб.
1	Повозка летняя на деревянном ходу, кованая	1	70
2	Повозка зимняя кошевная	1	35
3	Хомут и сбруя ременная для одной лошади	1	12
4	Лошадь от 5 до 10 лет, годная для почтовой гоньбы	1	50
5	Дуга березовая с колокольцами	1	5
6	Овса пуд	1	0,7
7	Сена воз (25 пудов)	1	3
8	Соломы ржаной пуд	1	0,1
9	Соломы яровой пуд	1	0,1
10	Ковка четырех лошадей в год	4	25
11	Ремонт сбруи и повозок в год	1	20
12	Дегтя для одной повозки в год	1	4
13	Содержание ямщика в год	1	70
14	Плата ямщика в год	–	70
15	Форменные для ямщика кафтан и шляпа	–	16
16	Наем помещения для почтовой станции, отопление и освещение в течение года	–	120
17	Жалование писарю в год	–	60
18	Жалование старосте в год	–	120
19	Очистка станции и ее двора	–	25
	ИТОГО:	–	705,9

Словарик

Дуга служит для крепления хомута с оглоблями посредством гужей.

Кольцо на дуге служит для крепления поводьев узды, фиксации головы лошади в поднятом, «горделивом» положении. На дуге крепятся колокольчики.

Хомут имеет деревянное основание, обрамленное валиком из кожи и войлока (потника). К деревьям крепятся гужи из сыромятной кожи и супонь – узкий ремень для стягивания хомута. К хомуту крепится шлея – система ремней, проходящих по бокам лошади и под хвостом, служащая для предотвращения самопроизвольного спадания хомута.

Седелка – устройство, состоящее из подушки и подпруги, которая служит опорой через седельника. Размещается на спине лошади.

Черезседельник – ремень, который идет от одной оглобли к другой, проходит через спину лошади и служит для регулирования положения хомута, дабы он не натирал плечи лошади.

ГАКК, ф. 593, оп.19, д. 3352, л.185-195 об.

Документ 6

Распределение этапов в Сибири

№ п/п	Из какого места и куда отправляется партия	Число верст	В какой день	Кто препровождает этапные команды
	Этапы в Западной Сибири. Тобольская губерния: На границе Пермской губ. Село Тутулым <i>Этап № 1.</i>			
1	2	3	4	5
1	В с. Успенское	35	Среда	№ 1
2	В д. Перевалову	15	Четверток	№ 1
<i>Этап № 2**</i>			Пятница – растах*	
3	В г. Тюмень	21,5	Суббота Воскресенье, понедельник – растах	№ 2
4	Из г. Тюмени в д. Велижанскую	22,5	Вторник	Тюменские инвалиды
5	В с. Созоново	25,5	Среда	№ 3 этап. ком.
<i>Этап № 3</i>			Четверток – растах	№ 3
6	В с. Покровское	33	Пяток	№ 3
7	В д. Южакову	26	Суббота	№ 4 этап. ком.
<i>Этап № 4</i>			Воскресенье – растах	№ 4
8	В д. Иевлеву	24	Понедельник	№ 4
9	В д. Бачалину	25,5	Вторник	№ 5
<i>Этап № 5</i>			Среда – растах	№ 5
10	В юрты Байкаловские	24	Четверток	№ 5
11	В д. Кутарбитку	26,5	Пяток	№ 6
<i>Этап № 6</i>			Суббота – растах	№ 6
12	В д. Карачину	29,5	Воскресенье	№ 6
13	В г. Тобольск	25,5	Понедельник (вт., ср., четв., – в порьме)	Тобольский гарнизонный батальон
14	Из г. Тобольска в д. Бакшееву	34,5	Пяток	Тоб. Гарн. бат.
15	В д. Старый Погост	27,5	Суббота	№ 7
<i>Этап № 7</i>			Воскресенье – растах	№ 7
16	В д. Копутилову	30,5	Понедельник	№ 7
17	В д. Дресвянку	33,5	Вторник	№ 8
<i>Этап № 8</i>			Среда – растах	№ 8
18	В юрты Истяцкие	31,5	Четверток	№ 8
19	В юрты Балахлейские	25	Пяток	№ 9
<i>Этап № 9</i>			Суббота – растах	
20	В д. Кусеряцкую	18,5	Воскресенье	№ 9
21	В д. Чистякову	30,5	Понедельник	№ 10
<i>Этап № 10</i>			Вторник – растах	
22	В с. Готопупово	30,5	Среда	№ 10

1	2	3	4	5
23	В слободу Викулову	30,5	Четверток	№ 11
<i>Этап № 11</i>			Пяток – растах	№ 11
24	В д. Кочетыковскую	21	Суббота	№ 11
25	В д. Ачимову	26,5	Воскресенье	№ 12
<i>Этап № 12</i>			Понедельник – растах	
26	В Аевский волок	29	Вторник	№ 12
27	В д. Верхоаевскую	25	Среда	№ 13
<i>Этап № 13</i>			Четверток – растах	
28	В д. Становскую	23	Пяток	№ 13
28	В д. Рыбину	20	Суббота	№ 14
<i>Этап № 14</i>			Воскресенье – растах	
29	В д. Фирсову	21	Понедельник	№ 14
30	В д. Чаунину	23	Вторник	№ 15
<i>Этап № 15</i>			Среда – растах	
31	В Аевскую слободу	34	Четверток	№ 15
32	В с. Знаменское	20	Пятница	№ 16
<i>Этап № 16</i>			Суббота – растах	
33	В д. Бутакову	21	Воскресенье	№ 16
34	В г. Тару	31	Понедельник	№ 17
<i>Этап № 17</i>			Вторник – растах	
35	В д. Секменеву	36,5	Среда	№ 17
36	В д. Мешкову	24	Четверток	№ 18
<i>Этап № 18</i>			Пяток – растах	
37	В д. Артынскую	31,5	Суббота	№ 18
38	В д. Копьеву	33	Воскресенье	№ 19
<i>Этап № 19</i>			Понедельник – растах	
39	В д. Резину	21,5	Вторник	№ 19
Томская губерния:				
40	В д. Мурашеву	24	Среда	№ 1
<i>Этап № 1</i>			Четверток – растах	
41	В д. Камышеву	21	Пяток	№ 1
42	В д. Вознесенскую	20	Суббота	№ 2
<i>Этап № 2</i>			Воскресенье – растах	
43	В д. Голопупову (позднее с. Спасское, ныне Венгерово – О.К.)	23	Понедельник	№ 2
44	В д. Турумовскую	18	Вторник	№ 3
<i>Этап № 3</i>			Среда – растах	
45	В с. Покровское	17	Четверток	№ 3
46	В д. Антошкину	23	Пятница	№ 4
<i>Этап № 4</i>			Суббота – растах	
47	В д. Булатову	18	Воскресенье	№ 4
48	В г. Каинск	31	Понедельник, вторник – растах	Каинская инвалидная команда
49	В д. Осиновые Колки	32	Среда	№ 5
<i>Этап № 5</i>			Четверток – растах	
50	В д. Колмакову	32	Пяток	№ 5
51	В д. Убинскую	32	Суббота	№ 6

1	2	3	4	5
<i>Этап № 6</i>			Воскресенье – растах	
52	В д. Каргатскую	28	Понедельник	№ 6
53	В Каргатский форпост	27	Вторник	№ 7
<i>Этап № 7</i>			Среда – растах	
54	В Каргатскую Дуброву	25	Четверток	№ 7
55	В с. Иткульское	21	Пяток	№ 8
<i>Этап № 8</i>			Суббота – растах	
56	В д. Сектинскую	26	Воскресенье	№ 8
57	В д. Овчинникову	18	Понедельник	№ 9
<i>Этап № 9</i>			Вторник – растах	
58	В д. Крутые Лога	26	Среда	№ 9
59	В д. Тырышкину	20	Четверг	№ 10
<i>Этап № 10</i>			Пятница – растах	
60	В г. Кольвань	26	Суббота	№ 10
61	В д. Орский Бор	20	Вторник	№ 11
<i>Этап № 11</i>			Понедельник – растах	
62	В д. Дубровную	20	Вторник	№ 11
63	В д. Ташаринскую	20	Среда	№ 12
<i>Этап № 12</i>			Четверток – растах	
64	В д. Ояшину	21	Пяток	№ 12
65	В д. Болотную	34	Суббота	№ 13
<i>Этап № 13</i>			Воскресенье – растах	
66	В д. Просокову	26	Понедельник	№ 13
67	В д. Варюхинскую	29	Вторник	№ 14
<i>Этап № 14</i>			Среда – растах	
68	В д. Калтайскую	21	Четверток	№ 14
69	В г. Томск	25	Пяток, суббота, воскресенье – в пересыльной торьме	Томский гарнизонный батальон
70	Из г. Томска в д. Семидужную	29,5	Понедельник	Томский гарн. батальон
71	В д. Халдееву	15,5	Вторник	№ 15
<i>Этап № 15</i>			Среда – растах	
72	В д. Турунтаеву	23	Четверток	№ 15
73	В д. Ишимскую	22	Пяток	№ 16
<i>Этап № 16</i>			Суббота – растах	
74	В д. Кольонскую	22	Воскресенье	№ 16
75	В д. Почитанскую	22	Понедельник	№ 17
<i>Этап № 17</i>			Вторник – растах	
76	В д. Берикульскую	26	Среда	№ 17
77	В д. Подъельничную	30	Четверток	№ 18
<i>Этап № 18</i>			Пяток – растах	
78	В Кийскую	24	Суббота	№ 18
79	В д. Суслову	24	Воскресенье	№ 19
<i>Этап № 19</i>			Понедельник – растах	
80	В д. Тяжинскую	28	Вторник	№ 19
81	В д. Итатскую	33	Среда	№ 20

1	2	3	4	5
<i>Этап № 20</i>			Четверток – растах	
82	В д. Боготольскую	34	Пяток	№ 20
83	В д. Красноречинскую	29	Суббота	№ 21
<i>Этап № 21</i>			Воскресенье – растах	
84	В г. Ачинск	28	Понедельник вторник – растах	№ 21
Этапы Восточной Сибири Енисейская губерния:				
85	В д. Черноречинскую	32	Среда	Ачинская инв. команда
86	В д. Козульскую	32	Четверток	№ 8
<i>Этап № 8</i>			Пяток – растах	
87	В д. Ибрюльскую	31	Суббота	№ 8
88	В д. Малокемчугскую	20	Воскресенье	№ 7
<i>Этап № 7</i>			Понедельник растах	–
89	В д. Заледееву	32	Вторник	№ 7
90	В г. Красноярск	24	Среда Чтв., пятн., субб., воскр., пон., вт. – в порьме	войска в Красноярске, обязанности внутренней стражи, отправляющие
91	Из г. Красноярска в д. Ботойскую	25	Среда	То же – // – // – // – /
92	В д. Кускунскую	24	Четверток	№ 6
<i>Этап № 6</i>			Пяток – растах	
93	В д. Балейскую	33	Суббота	№ 6
94	В д. Уярскую	24	Воскресенье	№ 5
<i>Этап № 5</i>			Понедельник растах	–
95	В д. Рыбину	26	Вторник	№ 5
96	В д. Ключевскую	30	Среда	№ 4
<i>Этап № 4</i>			Четверток – растах	
97	В д. Урскую	24	Пяток	№ 4
98	В г. Канск	24	Суббота	№ 3
<i>Этап № 3</i>			Воскресенье – растах	
99	В д. Иланскую	27	Понедельник	№ 3
100	В д. Поимскую	32	Вторник	№ 2
<i>Этап № 2</i>			Среда – растах	
101	В д. Тинскую	17,5	Четверток	№ 2
102	В д. Ключинскую	28	Пяток	№ 1
<i>Этап № 1</i>			Суббота – растах	
103	В д. Черемхово	19	Воскресенье	№ 1
Иркутская губерния:				
104	В д. Бирюсинскую	19	Понедельник	№ 13
<i>Этап № 13</i>			Вторник – растах	
105	В д. Баероновскую	20,5	Среда	№ 13
106	В д. Разгонную	25	Четверток	№ 12

1	2	3	4	5
<i>Этап № 12</i>			Пяток – растах	
107	В д. Алзамайскую	19	Суббота	№ 12
108	В д. Алашайскую	25	Воскресенье	№ 11
<i>Этап № 11</i>			Понедельник растах	–
109	В д. Камышетскую	24	Вторник	№ 11
110	В д. Уковскую	17,5	Среда	№ 10
<i>Этап № 10</i>			Четверток – растах	
111	В г. Нижнеудинск	26	Пяток Суббота – растах	№ 10
112	В д. Хингуйскую	31	Воскресенье	Нижнеудинская уездная инвалидная команда
113	В д. Худоеланскую	16	Понедельник	№ 9
<i>Этап № 9</i>			Вторник – растах	
114	В д. Шебаргинскую	21	Среда	№ 9
115	В д. Курзанскую	21	Четверток	№ 8
<i>Этап № 8</i>			Пяток – растах	
116	В д. Тулуновскую	25	Суббота	№ 8
117	В д. Шарагульскую	25	Воскресенье	№ 7
<i>Этап № 7</i>			Понедельник растах	–
118	В д. Тулинскую	18	Вторник	№ 7
119	В д. Куйтунскую	23	Среда	№ 6
<i>Этап № 6</i>			Четверток – растах	
120	В д. Листвянскую	19	Пяток	№ 6
121	В д. Кимильтейскую	19	Суббота	№ 5
<i>Этап № 5</i>			Воскресенье – растах	
122	В д. Зиминскую	30	Понедельник растах	– № 5
123	В д. Тырецкую	25	Вторник	№ 4
<i>Этап № 4</i>			Среда – растах	
124	В д. Заларинскую	22,5	Четверток	№ 4
125	В д. Кутлоицкую	30	Пяток	№ 3
<i>Этап № 3</i>			Суббота – растах	
126	В д. Черемховскую	27,5	Воскресенье	№ 3
127	В д. Половинную	28	Понедельник	№ 2
<i>Этап № 2</i>			Вторник – растах	
128	В д. Мальтинскую	29	Среда	№ 2
129	В д. Биликтуйскую	23	Четверток	№ 1
<i>Этап № 1</i>			Пятница – растах	
130	В д. Зуевскую	25	Суббота	№ 1
131	В г. Иркутск	24	Воскресенье	Иркутский гарнизонный полк

Источник: Устав об этапах в сибирских губерниях // ПСЗРИ. Собр. 1-е. Т. 38. № 29129. 1822, 22 июля. С. 481 –485.

*Растах – дневка на походе, день роздыха. (В.И. Даль. ТСЖВЯ. М., 1991. Т. IV. С.74).

** Указ о постройке этапов был дан 22 июля 1822 г., приступили к исполнению в 1823 г. Полуэтапами стали называть, видимо, исходя из практики и установления за ними такого наименования со стороны арестантов и сопровождающих, а также отсутствия на нем дневки, т. е. отдыха. – О.К.).

Документ 7

*Ведомость конвойным командам, находящимся на главном ссыльном тракте между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Ачинском, подлежащим упразднению**

А) Между Н. – Новгородом и Пермью.

Всего 14 команд.

Б). Между Тюменью и Ачинском:

1. Тюменская	12. Чаулинская	23. Крутологовская
2. Покровская	13. Знаменская	24. Кольванская
3. Бачалинская	14. Тарская	25. Ояшинская
4. Кутарбитская	15. Мешковская	26. Просоковская
5. Тобольская	16. Копьевская	27. Томская
6. Старо-Погостинская	17. Камышевская	28. Турунтаевская
7. Дресвянская	18. Покровская 2-ая	29. Почитанская
8. Кусерякская	19. Каинская	30. Марининская
9. Готопуповская	20. Колмаковская	31. Тяжинская
10. Ачимовская	21. Карганская	32. Боготольская
11. Становская	22. Иткульская	

Тобольской и Томской губернии:

«Кроме означенных здесь, упраздняется еще Тогулымская (Тобольской губернии) конвойная команда по случаю уменьшения ночлежных пунктов между Пермью и Тюменью».

*ПСЗРИ. 2-е собр. Т. 43. Отд. 3-е: Штаты и табели. 1868 г. СПб., 1873. Приложения. К № 46117. 1868 г. Июля 13. С. 758-759.

Приложение 2

Таблица 1

Доля населения городов Московского тракта в общем городском населении Сибири (Тобольская, Томская, Енисейская, Иркутская губернии)*

Губерния	1823 г.	%	1835 г.	%	1851 г.	%
Тобольская	31988	86,85	24766	45,09	27798	44,56
Томская	11822	86,47	13757	45,26	18554	42,56
Енисейская	6735	49,26	9486	56,36	10214	56,39
Иркутская	20286	96,57	24505	96,51	28339	96,59
Всего	70831	79,72	72514	56,85	84905	55,33

* Подсчитано по: Гагемейстер Ю.А. Статистическое обозрение Сибири. Т. 2. Таб. VIII.

Таблица 2

Плотность сельского населения в 4-х губерниях и трактовых округах (на 1 кв. в.)*

Губерния, Округ	Годы		
	1863	1885	1897
1	2	3	4
Тобольская	0,80	1,10	1,18
Томская	0,90	1,60	2,59 в том числе
Енисейская	0,14	0,20	0,26 городского
Иркутская	0,50	1,00	0,81 населения
Тобольская губ.			
Ишимский	Нет свед.	Нет свед.	6,96
Тюкалинский	Нет свед.	Нет свед.	3,72
Ялуторовский	Нет свед.	Нет свед.	9,77
Тюменский	Нет свед.	Нет свед.	5,88
Томская губ.			
Томский	Нет свед.	Нет свед.	0,86
Каинский	Нет свед.	Нет свед.	2,68
Маринский	Нет свед.	Нет свед.	1,81
Енисейская губ.			
Красноярский	Нет свед.	Нет свед.	5,21

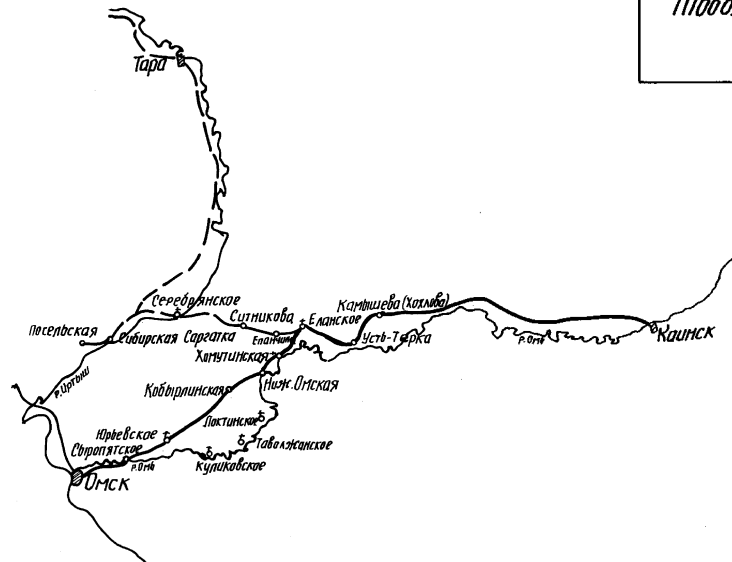
Окончание табл. 2

1	2	3	4
Ачинский	Нет свед.	Нет свед.	2,18
Канский	Нет свед.	Нет свед.	1,36
Иркутская губ.			
Иркутский	Нет свед.	Нет свед.	1,63
Балаганский	Нет свед.	Нет свед.	3,83
Нижнеудинский	Нет свед.	Нет свед.	0,75

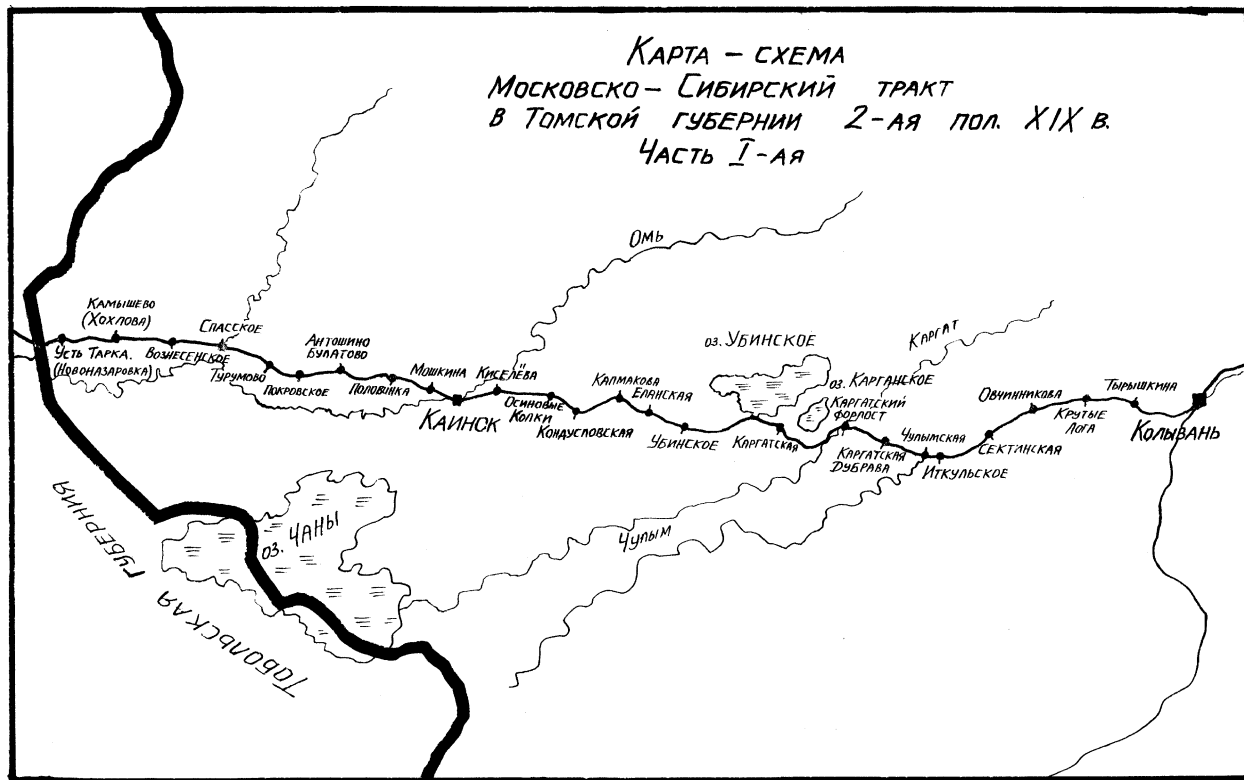
*Подсчитано по: *Пронин В.И.* Указ. соч. С. 56; *Соловьева Е.И.* Указ.соч. С. 78; Первая всеобщая перепись населения... 1897. СПб., 1904 – 1905 гг. Вып. 78. С. IX; Вып. 79. С. 6; Вып. 73. С. 4; Вып. 75. С. IV.

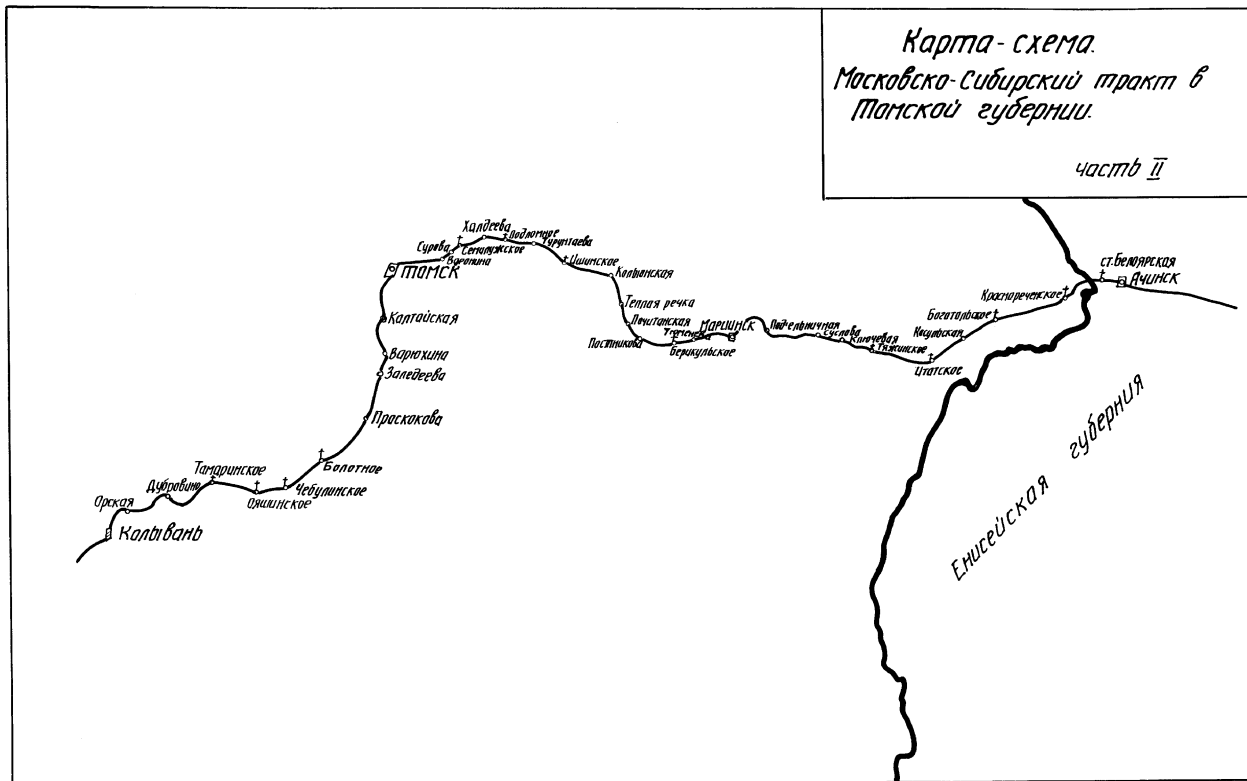
Карта-схема.
 Московско-Сибирский тракт в
 Тобольской губернии.

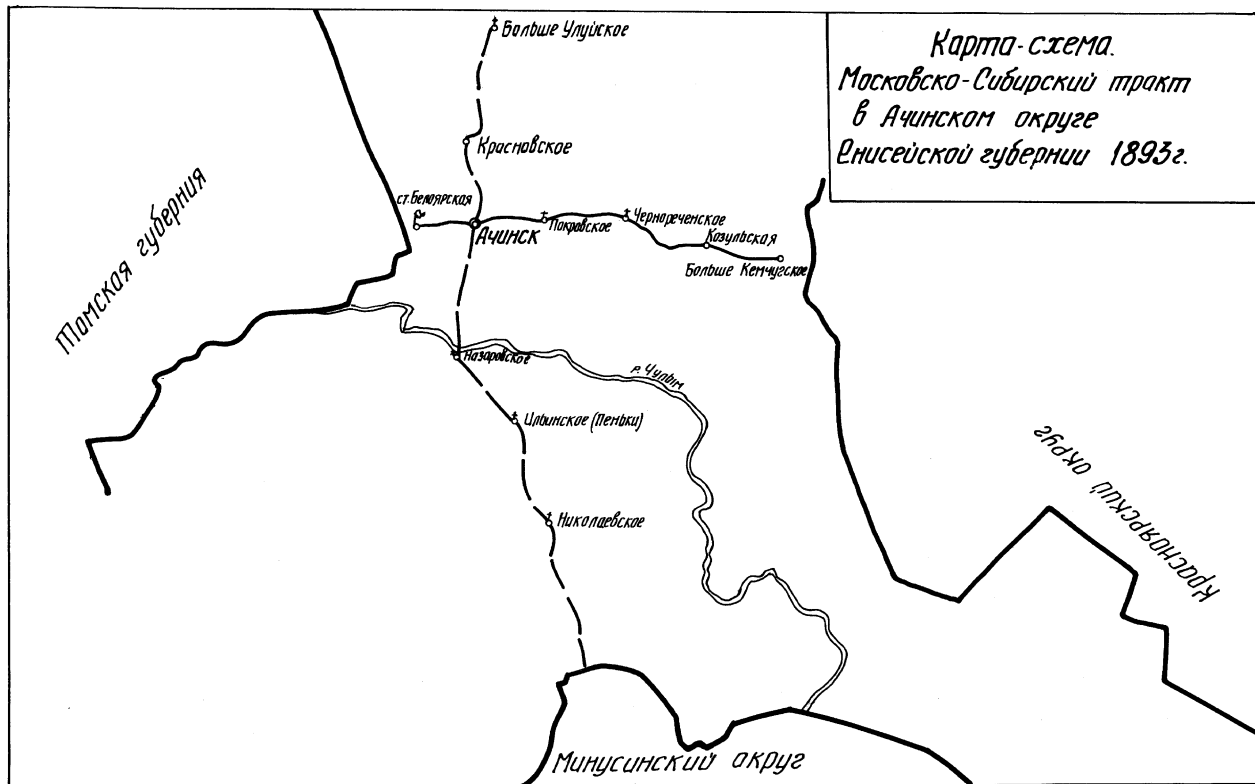
часть II

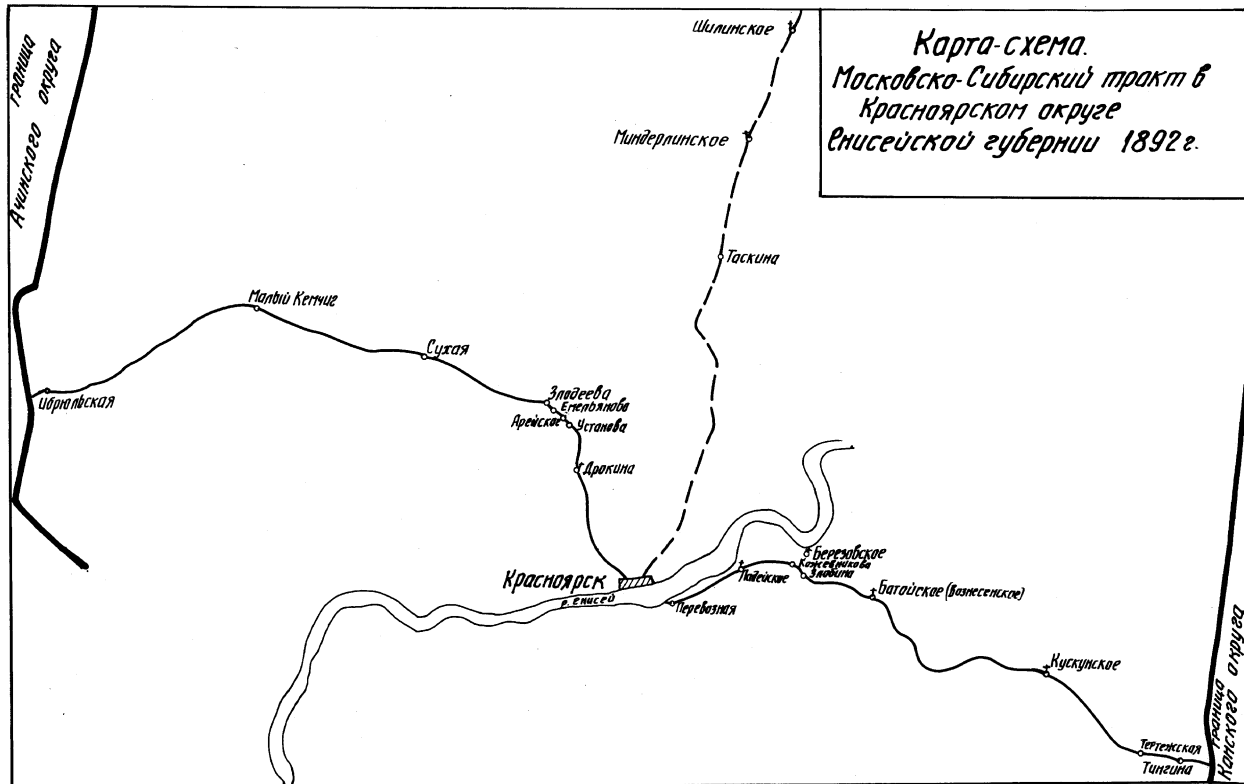


КАРТА - СХЕМА
МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ
В ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ 2-АЯ ПОЛ. XIX В.
ЧАСТЬ I-АЯ

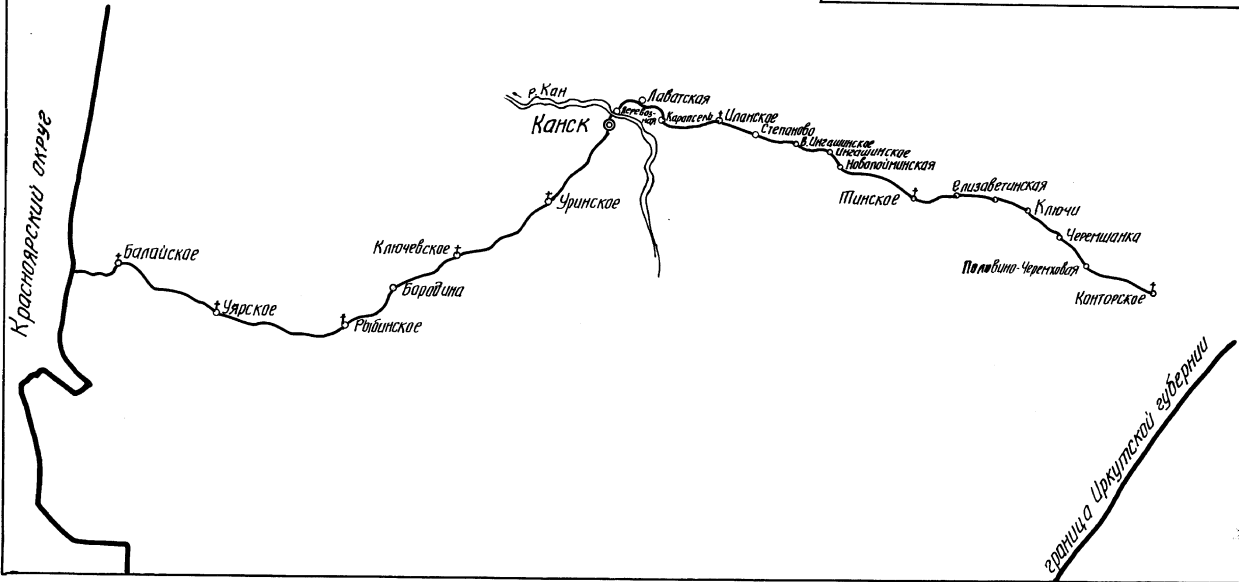


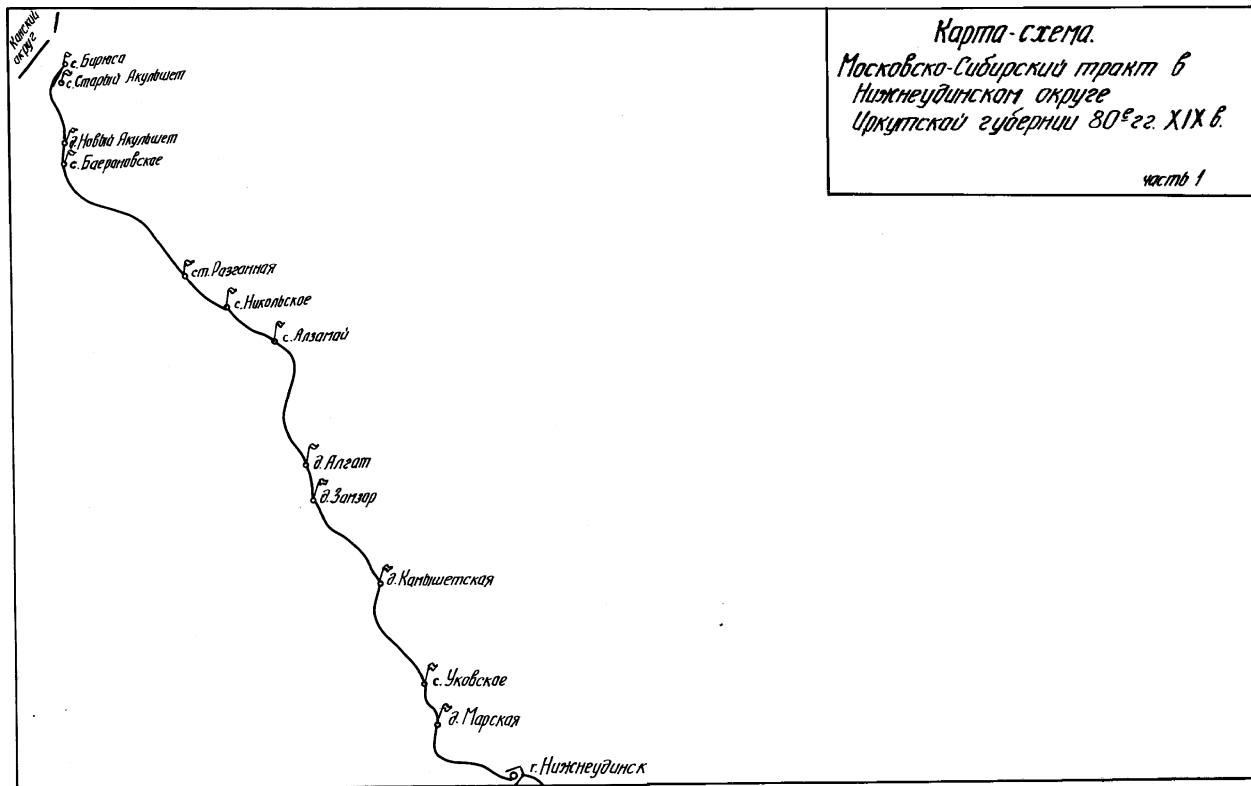


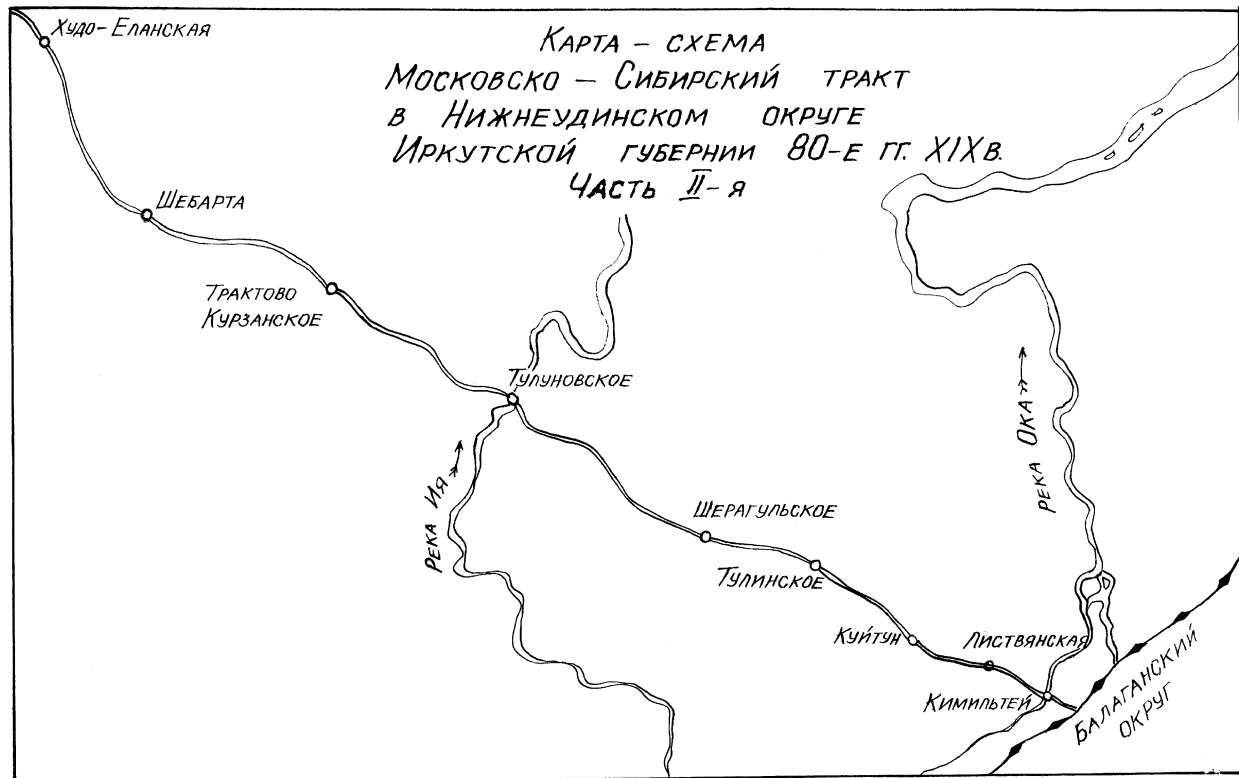


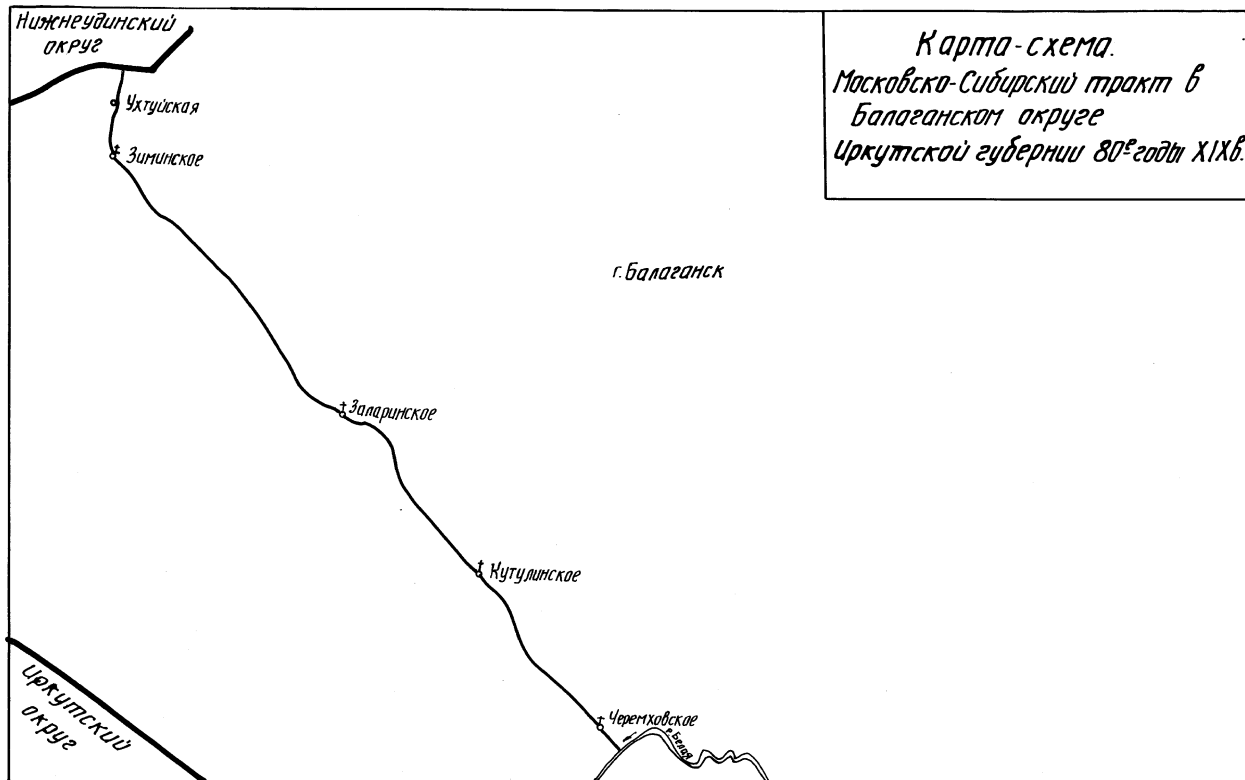


Карта-схема.
Московско-Сибирский тракт
в Канском округе
Енисейской губернии 1892г.

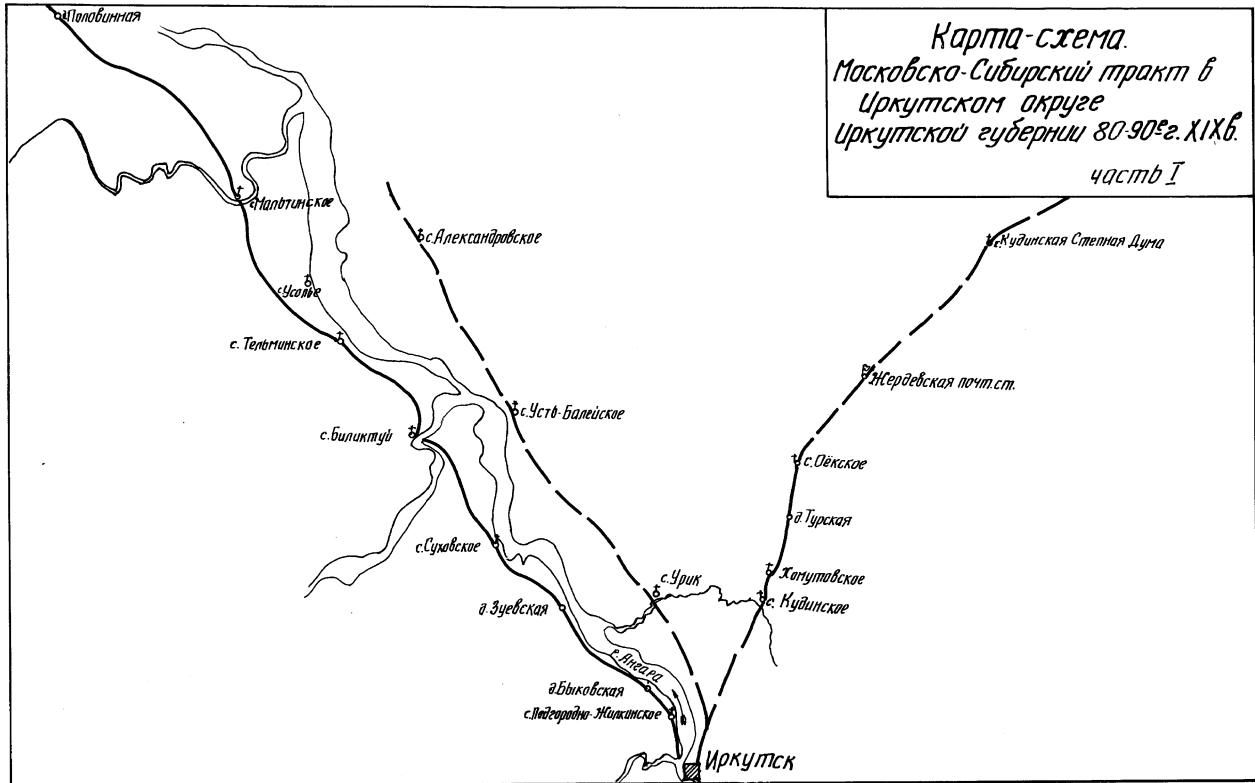


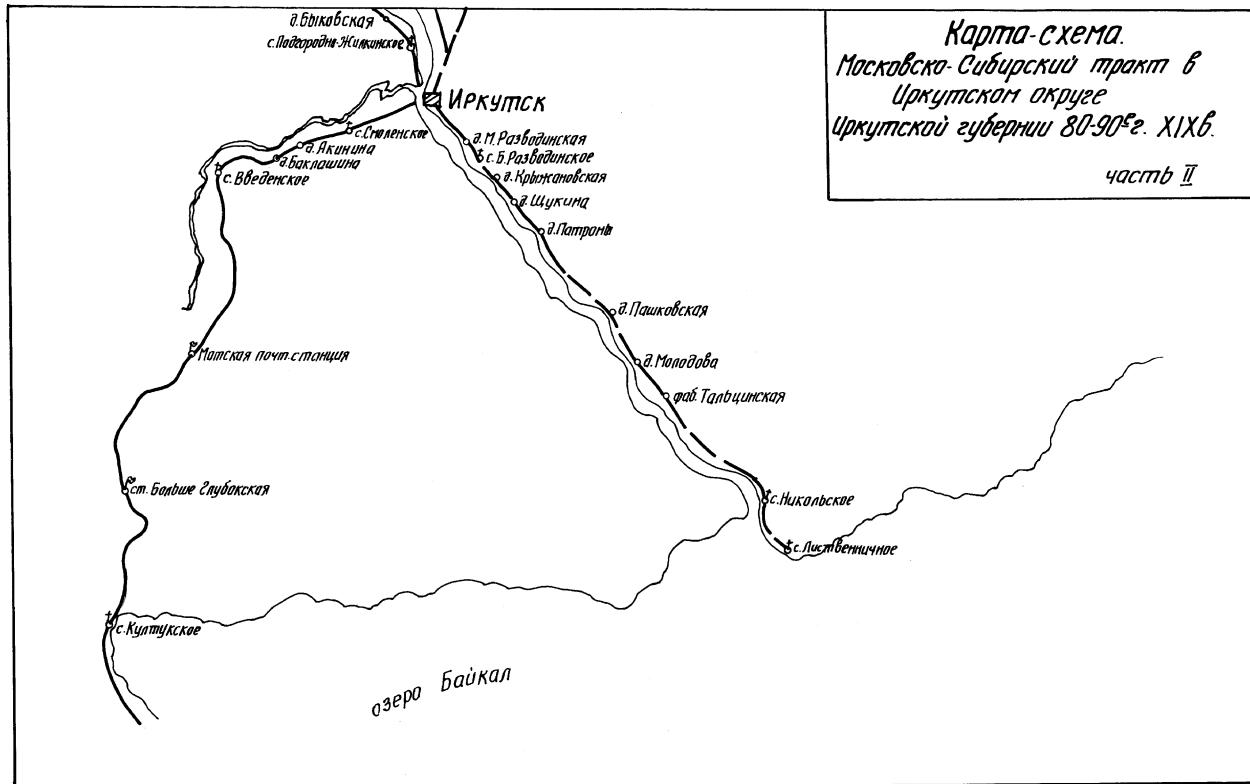






Карта-схема.
Московско-Сибирский тракт в
Иркутском округе
Иркутской губернии 80-90-е. XIX в.
часть I





УКАЗАТЕЛЬ ИМЕН

- Агбаков, политссылный 359
Азанов, тобольский ямщик 212
Али Акбар Оглы, политссылный, юнкер 359
Александровская Варвара, политссылная 359
Андронов Тишка, демьянский ямской охотник 202
Аракчеев А.А., граф 122,230
Архимаритов Иван, тюменский ямщик 224
Ахапкин, почтосодержатель Малокемчугской почтовой станции 315
Артемьев Василий, политссылный крестьянин 359
- Бабинов Артемий, соликамский посадский человек 85, 86
Баженов Иван, поручик, управитель Верхотурского, Туринского и Тюменского ямов 201
Байкачев Оверка Никифоров, туринский ямской охотник 523
Барбашин Мишка, туринский ямской охотник 209, 523
Барбашин Сенка, туринский ямской охотник 523
Барсенов Кирюшка, верхотурский ямской охотник 521
Батеньков Г.С., инженер-капитан, чиновник Первого Сибирского комитета, декабрист 63, 66, 83, 104, 115, 116, 117, 122, 231, 252, 256, 348
Бахарев В.Н., пермский 1-й гильдии купец 257, 259, 260, 281
Баян Тимошка, верхотурский ямской охотник 209
Беднягин Васка, тюменский стрелец 208
Безродный В.К., сенатор 146
Белков Якунка, туринский ямской охотник 524
Белобородов Якунка, туринский ямской охотник 523
Белоусов Ивашка Попов, туринский ямской охотник 524
Бердаников Володка, верхотурский ямской охотник 522
Бердюкин Кирюшка, верхотурский ямской охотник 522
Берсенов Кирюшка, верхотурский ямской охотник 521
Близневский Николай Федорович, крестьянин с.Малый Кемчуг 502
Богданов Ивашко, верхотурский ямской охотник 522
Болотников Иван, дьяк 183
Бритов, сержант 106
Буцинский П.Н., историк 11, 18, 37, 77, 79, 83, 164, 189, 242
Бытиков Ерофейко Васильев, тюменский ямской староста 183

Васильев Д., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа Томской губ. 525
Васильев Генка, верхотурский ямской охотник 522
Васильев Егор, крестьянин, почтосодержатель Боровской и Тушнолобовской почтовых станций 306
Васильев Микитка, верхотурский ямской охотник 521
Веревкин Якушка, важенин, с 1687 г. тюменский ямской охотник 189
Веретнов Федор Ананьевич, крестьянин с. Батой 280
Влангали А.Г., русский посланник в Китае 246
Власов Якунка, верхотурский ямской охотник 521
Власьев Офонька, дьяк Казанского и Мещерского дворца 89
Вологда Ивашка, верхотурский ямской охотник 522
Волокитин, тюменский ямской охотник 220
Вяземский, генерал-прокурор 106

Гадов Ивашка, туринский ямской охотник 524
Гавриловы, верхотурские ямщики 176
Галкин-Враский, начальник ГТУ 399
Голиков Иван, коронный поверенный 212
Голицын Алексей, князь, член 1-го Сибирского комитета 230
Головин Василий, верхотурский воевода 86, 520
Голоморзин Юрка Иванов, верхотурский ямской охотник 522
Гольй Ивашка, верхотурский ямской охотник 522
Гольй Петрушка, верхотурский ямской охотник 521
Горохов Волк Ивашко, туринский ямской охотник 524
Горохов Митюшка, туринский ямской охотник 523
Горчаков, бывший князь, ссыльный 110
Григорьев Фефилко, туринский ямской охотник 88
Губкин Алексей, купец 261
Гурьев Д., граф, член 1-го Сибирского комитета 230

Дворянинов Борис, верхотурский воевода 197
Девятов Федор, тюменский разночинец 212, 212
Дедов, поручик, землемер 106, 107, 108, 114
Деканор, инженер-офицер 108, 109
Дербышев П., тюменский ямской охотник 211
Дехтерев, тобольский ямской охотник 224

Доможиров Борис, письменный голова 85
Дрягин Ф. 197

Елецкий А. В., тарский воевода 85
Елизаров Григорий, письменный голова 85
Елтынцев, верхотурский ямской охотник 176
Елфимов Булатко, туринский ямской охотник 524
Елфимов Назарко, туринский ямской охотник 524
Елфимов Пашко Исаков, туринский ямской охотник 524
Емельянов Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Енбаев Айтаула, ясачный татарин 225
Ерданов К., тюменский ямской охотник 211
Еропов Денис, крестьянин Хомутовской волости Иркутской губ. 274

Желтоухов Лев, крестьянин Успенской волости Тюменского округа 261
Жерковников Михайло, крестьянин Туголымской волости Тюменского округа 261

Завьялов Семен, тюменский ямской охотник 223
Загарин А. Я., полковник, инспектор ссыльного тракта в Восточной Сибири 392
Заматай Перфилко, туринский ямской охотник 523
Захаров Петр, тобольский ямщик, купец 200
Захаровых Ивашка Яковлев, демьянский ямской охотник 218
Зимин А. А., историк 172, 213, 244, 247
Зловидов Григорий, письменный голова 182
Зонов Ивашко, туринский ямской охотник 524
Зубов, тюменский комендант 196
Зырян Меркушка, туринский ямской охотник 524

Иванов Лука, крестьянин Боянхосунского сельского общества 275, 283
Иванов Федка, верхотурский ямской охотник 521
Иванов Яков, почтосодержатель Боровской и Тушнолобовской станций 306

Иванов Я., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа Томской губ. 525
Игнатов, купец, пароходовладелец 381
Игнатов Васка, верхотурский ямской охотник 521
Игумнов, купец 55, 112, 113, 114
Измайлов П.Х., тюменский воевода 183, 185
Ионов И., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа Томской губ. 525

Калинин Андрюшка, тюменский ямской охотник 189
Каменские, братья, пермской 1-й гильдии купцы 260, 271, 294
Камков, инженер-офицер 108
Камов, купец, почтосодержатель 311, 312
Кампенгаузен, барон, член 1-го Сибирского комитета 230
Капцевич, командир отдельного Сибирского корпуса, генерал 384, 385, 397
Каргаполов Степан, крестьянин, почтосодержатель 306
Карепчин Ивашка, верхотурский ямской охотник 522
Карпов Матвей, крестьянин с. Булатова Нижне-Каинской волости 306
Карпихин Васка, верхотурский ямской охотник 521
Карякин Никита, казачий сотник 85
Касвинин Василий, крестьянин Туголымской волости Тюменского округа 261
Кафтырев Никита, воевода 179, 180
Киселев, иркутский купец 108
Киселев А.М., тюменский мещанин 266
Кишкин, верхотурский ямской охотник 176, 212
Кличка, иркутский губернатор 106
Кодаю, японский моряк 334
Козлов Лучка, туринский ямской охотник 523
Коковцов В.Н., помощник начальника ГТУ 392
Колмаков Осип, крестьянин Богандинской волости Тюменского округа 262
Кологривов Петр, крестьянин Семилужинской волости Томского округа 262

Колокольников Еким, крестьянин Хомутовской волости Иркутского округа 274, 275
Коломинов Ивашка, тюменский ямской охотник 189
Комаров, верхотурский ямской охотник 176
Комаровых Федка Иванов, верхотурский ямской охотник 521
Кон Ф., политссыльный 354, 385, 390, 402, 404, 405
Коркин Василий Иванов, туринский ямской охотник 179
Коркин Елисей Иванов, туринский ямской охотник 179
Коркин Иван Григорьев, туринский посадский 178, 179, 180
Коркин Иван Иванов, туринский ямской охотник 178, 179, 180
Коркин Павел Иванов, туринский ямской охотник, туринский посадский 179
Коркин Парфений Иванов, туринский ямской охотник, туринский посадский 179
Коркин Петр Иванов, туринский ямской охотник 178
Коркин Сенка Алексеев, туринский ямской охотник 523
Коркин Тришка, туринский ямской охотник 524
Коркин Фаддей Иванов, туринский посадский 179
Корнаков Александр, крестьянин 275
Корнилов Илья, крестьянин д. Малышкиной Семилужинской волости 262
Коровкин Оничка, туринский ямской охотник 524
Косарев Мишка, туринский ямской охотник 524
Костянтинов Ивашка, верхотурский ямской охотник 522
Костянтинов Игнашка, верхотурский ямской охотник 210
Котовщиков, тюменский ямской охотник 223
Кривошей Семейка Якимов, туринский ямской охотник 88
Кропоткин П.А., офицер, впоследствии анархист 84, 333, 337, 345, 346, 496, 499, 510, 515
Крупенников Иван, подьячий 196
Крылов Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Кузмин Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Кузнец Сенка, верхотурский ямской охотник 521
Кузнецов Елизарка, верхотурский ямской охотник 521
Кузнецов Иванко, верхотурский ямской охотник 209, 210
Кузнецов Федка, верхотурский ямской охотник 521

Кузнецовы, братья, купцы 260
Куколник Трашко, туринский ямской охотник 524
Куракин Б.Я., князь, сенатор 146
Курбатов, купец 381
Курочкин М.Г., томский старожил 249
Кутиков Пасынок Ивашка, туринский ямской охотник 523
Кухтерин Александр Евграфович, купец 260
Кухтерин Алексей Евграфович, купец 254
Кухтерин Евграф Николаевич, томский 1-й гильдии купец 6, 42, 43, 44, 45, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 257, 441
Кухтерин Иннокентий Евграфович, купец 253
Кухтерин Николай Тимофеевич, крестьянин Тюменской городской волости, из бывших ямщиков 251
Кухтерин Тимофей Кузьмин, тюменский ямской охотник 251
Кушка Кирилло, туринский ямской охотник 524
Кычанов Василий, тюменский ямской охотник 223

Ладыженский, кяхтинский обер-комендант, генерал-майор 106
Ламанов Илюшка, туринский ямской охотник 523
Лаптев Карпунка, туринский ямской охотник 523
Лаптев Мишка, туринский ямской охотник 523
Левицкий С., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа Томской губернии 525
Ларионов, ратман иркутского магистрата 106
Леонтьев И., дьяк 182
Лещано, иркутский военный губернатор 107, 108
Лузин Лев, пушкарский голова 196
Лузин Селиверст, крестьянин, почтосодержатель 306
Лупандин Богдан, соликамский воевода 86

Малых Герасим, купец 260, 264
Марока Онтошко, верхотурский ямской охотник 522
Мартемьянов Г., дьяк 182
Мартынов Вахромейко, тюменский ямской охотник 189
Махнев, верхотурский ямской охотник 176
Медведев Рычко, туринский ямской охотник 192

Меншиков Александр, ссыльный 364
Метелев Петр, тюменский ямской охотник 224
Митрофанов Н.А., крестьянин с.Малый Кемчуг 482
Михайлов В., пермский купец 6, 304, 317, 322, 323, 324, 325, 326, 343
Михайлов Иван, крестьянин с. Булатова Нижнекаинской волости Каинского округа 306
Молоткин Г., тюменский ямской охотник 210, 211
Мордохович, доверенный крестьян 311
Морока Семейка Ильин, тюменский ямской охотник 522
Мохарев Ивашка, тюменский ямской охотник из Москвы 189
Мошаров Максимка Елистратьев, тюменский воротник 209
Мунтала Гришка, верхотурский ямской охотник 521
Муравьев, генерал 71, 84, 121, 123, 345
Мятелев Алексей, крестьянин Туголымской волости Тюменского округа 261
Мятелев Василий, крестьянин Туголымской волости Тюменского округа 261

Нагель, иркутский губернатор 104, 107
Нариус, тункинский комиссар 108
Наумов Олешка, верхотурский ямской охотник 521
Наумов Федка, колодник, крестьянин Путивльского уезда 347
Неверов Ларка, тюменский ямской охотник 189
Недовесков И. 196
Немчинов М.Ф., кяхтинский 1-й гильдии купец 70, 84, 253, 264
Нехорошев Данило, крестьянин д. Аркашевой Семилужинской волости Томского округа 262, 263
Никитин Филимонко, туринский ямской охотник 524
Новоселов Федотка, туринский ямской охотник 439, 524
Новопашенный Ивашка, туринский ямской охотник 523
Носович, иркутский губернатор 153

Обручев Н.Н., генерал-адъютант, начальник Главного штаба 341
Овсянкин Е.И., чиновник особых поручений томской казенной палаты 152
Озорнин А., обозный приказчик 264, 265
Оксенов Ивашко, туринский ямской охотник 524

Оксенов Ромашка, туринский ямской охотник 523
Ольденбургский Георгий, принц, начальник «Экспедиции водяных коммуникаций» 121
Остудин Потапко Евстифеев, верхотурский ямской охотник 522
Ощепков Васка, верхотурский ямской охотник 14, 176

Павлов Ивашка, туринский ямской охотник 524
Павлов Софронко, верхотурский ямской охотник 522
Падалка В.Н., енисейский губернатор 148
Паламошнов Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Панасов Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Панин Ивашко, туринский ямской охотник 524
Паутов Якушка, тюменский ямской охотник (устюжанин) 189
Перевалов Гришка Федотов, тюменский ямской охотник 176
Перевалов Мишка, верхотурский ямской охотник 176
Перевалов Якушка, тюменский ямской охотник 176
Перетолчин Павел, иркутский купец 261
Пестель И., сибирский генерал-губернатор 109, 228
Петров Павел, крестьянин, почтосодержатель Ишимской станции 306
Пешков Д.Н., сотник Амурского казачьего войска 340, 351, 357, 358, 362, 454, 535
Плещеев О.К., тобольский воевода 182
Погожий Иван, сын боярский 187
Подаруев Иван, крестьянин Успенской волости Тюменского округа, тюменский 1-й гильдии купец 259, 432
Подаруев Прокопий Иванович, тюменский 1-й гильдии купец 259, 432
Пожарский Д.М., князь, начальник Ямского приказа 171, 180, 203, 225
Полукетов Петрушка, тюменский ямской охотник, попов сын из русских городов 189
Попков, крестьянин, почтосодержатель Болотнинской станции 306
Поротников Сенка Емелин, тюменский ямской охотник 189
Поткин, верхотурский ямщик 176
Проскочин Семен, тюменский сын боярский 183
Пудеров С.М., военнорабочий 144
Пузырев Мишка, туринский ямской охотник 523
Пукин Пронка, верхотурский ямской охотник 521

Пушников Федор Харлампиевич, томский 1-й гильдии купец, из тюменских крестьян бывших ямщиков 45, 201, 257, 258, 260, 441

Пушников Филипп Харлампиевич, крестьянин Успенской волости Тюменского округа, впоследствии купец 45, 257, 258, 260, 441

Пшеницын, геодезист 109

Пятиратов, верхотурский ямской охотник 176

Решетников И.Е., купец 211, 212

Риддер Филипп Филиппович, генерал-майор, начальник X округа путей сообщения 122

Рубцов Оска, верхотурский ямской охотник 521

Рыболов Григорий, тюменский ямщик 224

Рыболов Ивашка, тюменский ямской охотник 189, 209

Рыболов Сенка Сергеев, тюменский ямской охотник 209

Рыболов Сергушка Панфилов, тюменский ямской охотник 209

Рычков Гришка, туринский ямской охотник 523

Савин Василий, соборный поп 197

Сапданакон Петр, подьячий 182

Сартаков Роман, крестьянин Семилужинской волости Томского округа 262

Северин, верхотурский ямской охотник 522

Селезерцев М., тыретский старшина 289

Селифонтов, генерал-губернатор Сибири 107, 108, 228

Семенов Зыряно, тюменский пеший казак 210

Семукин Екимка, туринский ямской охотник 523

Сергеев К., енисейский губернский почтмейстер 314, 315

Сергеев А., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа 525

Сидоров Микитка, тюменский ямской охотник 189

Сибиряков, купец, именной гражданин 108, 263

Скрябин Федор, сын боярский 187

Соймонов Ф.И., сибирский губернатор 20, 92, 363

Соколов Федка, тюменский ямской охотник 208

Сперанский М.М., сибирский генерал-губернатор, член 1-го Сибирского комитета 31, 32, 66, 68, 75, 97, 109, 128, 134, 174, 236, 238, 239, 248, 261, 310, 311, 334, 366, 408, 430, 471, 535

Стасев Ивашка, литовский переходжий мужик, колодник 347
Стеклов Иван, тюменский ямской охотник 211, 212
Степанов А.П., енисейский губернатор 58, 330, 345, 384, 410
Степанов Иван, ссыльный 359
Степанов Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Стрешнев М.Ф., верхотурский воевода 196, 197
Стришков Илюшка, верхотурский ямской охотник 521
Студин Потапко, верхотурский ямской охотник 522
Сулешев Ю.Я., тобольский воевода, из крымских татар 173, 181, 182, 183, 196
Сутормин Ондрушко, туринский ямской охотник 524

Темных Иван Максимович, енисейский купец 223
Тимофеев Климка, туринский ямской охотник 523
Томакин, крестьянин, ямщик Малокемчугской почтовой станции 315
Томилов Борка, туринский ямской охотник 524
Тотьмянин Ивашко, тюменский ямской охотник 189
Трапезников Филипп, иркутский купец 109
Трескин, иркутский гражданский губернатор 109, 330
Трифонов Васка, туринский ямской охотник 524
Трубецкой А.Н., декабрист 183, 185, 197
Тухачевский, тюменский воевода 207, 349
Тюленев Степан, тобольский купец, почтосодержатель 223, 312
Тютюкалов Пронка, туринский ямской охотник 524

Урасов Зять Федька, туринский ямской охотник 524
Урванов Корнилка, туринский ямской охотник 523
Усолец Оска, туринский ямской охотник 524
Устюжанин Дм., тюменский пашенный крестьянин 206
Уткин Гришка, туринский ямской охотник 523
Ушаков, крестьянин д. Малая Балда Тобольской губ. 270
Федоров Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Федоров Нечай, дьяк приказа Казанского и Мещерского двора 89
Федоров Степан, тюменский ямской староста 213
Федотов А., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа 525
Федотов И., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа 525

Федурин И., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа 525
Фермор, генерал 121
Фефиловы, верхотурские ямские охотники 176
Фофанов Федор, туринский голова 88
Фрауендорф, бригадир 90, 92

Хайдук Стенка, туринский ямской охотник 524
Хлызов Пашко, туринский ямской охотник 523
Хомутов Васка Черный, туринский ямской охотник 523
Хомутов Ивашка Ондреев, туринский ямской охотник 523

Чагурин Никонка, верхотурский ямской охотник 521
Чапур Федка, верхотурский ямской охотник 521
Черепан Лефка, туринский ямской охотник 523
Черепанов Ондрюшко, верхотурский ямской охотник 522
Черепанов, сержант екатеринбургского полевого батальона 106
Черепанов, тюменский ямской староста 218
Черепанов Пашко, верхотурский ямской охотник 522
Черепанов П., тюменский пеший казак 211
Черкасский Алексей, тобольский воевода 207
Черкасский Михаил, тобольский воевода 207
Чернасов, инженер-капитан 106
Черных Д., мещанин 225
Чертов, инженер-поручик 109
Чирухин Васка, верхотурский ямской охотник 522
Чирухин Фторка, верхотурский ямской охотник 521
Чукмалдин Н., купец 84, 164, 465, 513
Чичерин Д.И., тобольский губернатор 98, 200, 225, 363, 380
Чичканов Пашко, туринский ямской охотник 523

Шабин Сеит, бухаретин 212
Шабуров Н., тюменский ямской охотник 211, 222, 224
Шаверин Устинко Иванов, туринский ямской охотник 523
Шара Ивашка, верхотурский ямской охотник 521
Шахов Андрюшка, тюменский ямской охотник 189
Шац, инженер-подполковник 115

Шашенин А., крестьянин с. Крутологовского Каинского округа 525
Шебунин Есунка, верхотурский ямской охотник 521
Шереметев В.Б., тобольский воевода 197
Шелашников, генерал-губернатор Восточной Сибири 148
Шешуков Карпушка, тюменский ямской охотник 189
Шешуков Кондратий Кузьмич, тюменский 1-й гильдии купец 258, 259
Шешуков Кузьма Семенович, крестьянин Каменской волости Тюменского округа 258, 259
Шиврин Ондрюшка, верхотурский ямской охотник 522
Широковский Ивашко, туринский ямской охотник 523
Ширяев, крестьянин 109
Шишмаков Матвей, кяхтинский мещанин 275
Шмит, майор, томский губернский директор сухопутных сообщений 142
Шушкин А., тюменский ямской охотник 211
Шыврин Сергушка, верхотурский ямской охотник 521

Щукин Н.С., краевед 71, 84, 509, 510

Юдин Чапыш, туринский ямской охотник 523
Юрьев Мануил, туринский ямской охотник 222

Янов Ф., тюменский голова (воевода) 177
Якоби, губернатор 106
Яковлев, верхотурский ямской охотник 176, 218
Яковлев Матюшка, пашенный мужик, колодник 347
Ярославцев Илья, служилый человек 183

СПИСОК ГЕОГРАФИЧЕСКИХ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАИМЕНОВАНИЙ

- Абаканский станок 226
Абацкая степь 20
Абацкое с. 20, 90, 92, 93, 97, 98, 225
Алава д. 276
Алдан р. 117
Алзамай с. 428, 542
Алзамайская вол. 158, 428, 429
Александровский завод 149, 263, 368, 394, 417
Аллах – Юн р. 117
Амур р. 84, 118, 239, 440, 479
Антипинская вол. 191
Антошкино с. 97, 537
Антроповская вол. 190, 191, 461, 535
Аркашева д. 261, 469, 556
Аромашевский ям 192
Ачаирский форпост 224
Аянский порт 117
- Бабиновская дорога 10, 26, 27, 86, 89
Баероновское с. 451, 542
Баимская вол. 409, 426, 427, 449, 467
Байкал оз. 102, 106 – 118, 121, 122, 133, 153, 170, 256, 275, 293, 305, 330, 382, 383, 386, 510, 516, 524
Байкаловское с. 224, 312
Байкаловы юрты 224
Балаганск г. 99, 116
Балаганский уезд 156, 277, 412, 413, 414, 415, 423, 425, 429, 451, 466, 475, 476, 489, 526, 535, 543
Балахтинская вол. 148, 153, 155
Балехтинский станок 226
Барабинская волость 65, 492
- Барабинская степь 17, 19, 20 – 22, 29, 65, 71, 75, 81, 84, 97, 101, 140, 179, 198, 229, 343, 375, 385, 472, 478, 492, 535
Барнаул г. 258, 265, 268
Батурина д. 96, 276
Безруковское с. 305, 324, 535
Белая р. 132, 155
Белоусова д. 276
Бергамакская вол. 437
Березов г. 26, 190, 201, 211, 374
Берикуль с. 283, 380, 432, 456, 475
Бешкильская слобода 224
Биликтуй с. 451, 546
Благовещенское с. 456
Богандинское с. 132, 535
Богданова д. 97, 456
Богданово зимовье 97
Боготол с. 99, 226, 234, 389, 538
Боковская д. 133
Большая Песчанка д. 450
Большеглубокая ст. 110
Большекемчугское с. 95, 539
Большеулуйское с. 158, 539
Большие Бровцы с. 224
Боровикова д. 219
Боровское с. 305, 306, 443, 535
Боянхосунское общество 262, 288, 551
Бронниковская вол. 231
Бугульдеиха рч. 104, 105
Булатово с. 94, 97, 306, 310, 537
Бутаковская вол. 94, 224
- Варламский бор ст. 222
Веденское с. 110

Верхнеудинск г. 66, 100, 102, 103, 110, 114, 115, 116, 141, 153, 275, 287, 292, 347, 353, 380, 385, 419, 430
Верхотомский острог 98, 299
Верхотурский ям 37, 175, 181, 195, 202, 223, 412
Верхотурье г. 10, 26, 27, 28, 64, 83, 86–89, 91, 95, 90, 92, 93, 118, 162, 179–181, 193, 197, 201, 202, 205, 207, 208, 210, 212, 214, 219, 220, 221, 224, 307, 317, 367, 368, 381, 390, 391, 392, 431, 513, 514
Вершинина д. 276
Вилижанина д. 224, 225
Вознесенское с. 54, 97, 310, 437, 540, 537
Воронина д. 191, 212, 280, 449, 470, 538
Воронова д. 276, 456
Выдрина д. 115

Гилевская вол. 190, 191, 300
Голопупова д. 94
Гольшманово с. 325
Готопутова д. 443
Губино с. 458

Демьянский ям 21, 37, 90, 192, 202, 232
Джида р. 104, 111, 113
Джидинская д. 133
Дзонмурин р. 104
Дубровино с. 133, 230, 283, 309, 538

Екатеринбург г. 17, 52, 88, 89, 91, 93, 95, 254, 262, 307, 320, 322, 323, 325, 338, 342, 353, 381, 394, 402, 475
Еланское с. 94, 96, 97, 190, 536, 537
Елизаветинское пос. 100, 541
Елфимовская д. 439

Енисейск г. 26, 29, 95, 116, 260, 288, 299, 358, 363, 368, 406
Енисейский уезд 23
Ентыкаевы юрты 225
Енхорский станец 109
Епанчины юрты 88
Еркина д. 457, 458

Заводоуковское с. 132, 408, 535
Заледеева д. 276, 283, 453, 491, 538
Заледеевская вол. 273, 451
Замзорская д. 134, 428, 451, 542
Зиминское с. 133, 157, 289, 297, 459, 544

Ибрюльская ст. 315, 540
Иланская вол. 100
Илим р. 25
Илимский острог 219, 267
Ильинская вол. 262, 298
Ильинское с. 102, 224, 451, 539
Ирбит г. 55, 89, 256, 260, 261, 268, 288, 317, 331, 332, 343, 535
Ирбитская ярмарка 27, 54, 74, 82, 83, 120, 141, 220, 285, 287, 288, 300, 301, 308, 312, 316, 326, 330, 358, 478, 489, 509, 517, 522
Иргудеевский голец 111
Иркутск г. 11, 17, 23, 28, 52, 56, 66, 69, 70, 75–77, 79, 84, 93, 99, 100, 102–108, 110–112, 114–117, 119, 132, 140, 141, 143, 155, 157, 170, 181–184, 206, 259, 271, 274–278, 286, 288–295, 299, 300, 302, 303, 305, 306, 309, 312, 316–319, 323, 327, 330, 337, 339, 360, 361, 367, 370–372, 375, 376, 381, 395, 396, 404, 406, 408, 409, 412, 413, 415, 418, 419, 421, 423, 429, 430, 432, 435, 439, 440, 446, 448, 449, 473, 481, 486, 492, 493, 513, 516, 535, 545, 546

Иртыш р. 20, 28, 29, 90, 91, 94, 129, 133, 216, 242, 243, 296, 328, 381, 404, 460, 536
Исецкая сл. 224
Искинская д. 94, 222
Истяцкие юрты 96, 224
Итатское с. 132, 380, 392
Ишим р. 20, 90, 91, 93, 96, 97, 119, 133, 283, 337, 368, 432, 443
Ишимская вол. 276, 409, 410, 426, 427, 449, 459, 467, 468
Июс р. 95, 99
Ия р. 132, 133, 543

Кабанский остр. 102, 105, 373
Кабурлы д. 96
Казанцево д. 224
Казань г. 85, 89, 177, 254, 260, 294, 315, 352, 355, 372, 379, 383, 384, 386, 387, 388, 391, 398, 406
Каинский форпост 21, 98
Кама р. 25, 87, 91, 363, 379, 381
Каменская вол. 190, 191, 258, 459, 480
Камьшенская д. 94
Камьшенская ст. 310
Камьшлов г. 92, 224, 241, 317
Кан р. 24, 95, 541
Канск г. 23, 28, 99 – 101, 119, 141, 150, 406, 488, 541
Капчиранка д. 112
Караульный станок 226
Карбышево с. 458
Карган с. 441
Каргатская Дуброва д. 310, 537
Каргатская ст. 310, 481, 537
Каргатский форпост 95, 310, 537
Кармацкая вол. 191, 219
Карнаухово с. 224
Кащына д. 459
Качуг с. 132
Качугская пристань 116

Кемский остр. 226
Кемчуг с. 99, 133, 456, 491, 508
Кетск г. 26, 29, 206
Кийское с. 99, 133, 439
Кимильтей р. 134
Кимильтей с. 451, 543
Кимильтейская вол. 428, 451
Ключевая д. 409, 451, 541, 538
Кобырлинское с. 328
Колотиловский станок 225
Колывань г. 60, 74, 201, 382, 441, 537, 538
Колыон с. 95, 222, 228, 287, 384, 430, 453
Копьево зим. 93, 96
Коркина слобода 20, 96
Косулина д. 93, 317
Котошихина д. 224
Красноречинское с. 95, 133, 380, 538
Красноярск г. 17, 23, 26, 28, 70, 75, 82, 83, 91, 92, 95, 98, 99, 101, 116, 119, 130, 132, 133, 136, 141, 165, 173, 174, 232, 262, 273, 277, 278, 284, 310, 317, 358, 368, 378, 396, 407, 412, 426, 429, 430, 434, 435, 513 – 515, 540
Красноярский уезд 23, 24, 99, 141, 273, 303, 377, 406, 428, 461, 495, 507, 535
Криволуцкое с. 224
Кривошеково с. 254
Кругобайкальская дорога 5, 18, 102, 104, 112, 113, 114, 115, 120, 132, 141, 154, 171, 430, 433
Крупяньское с. 96, 97
Крутологовское с. 310, 525
Кузнецк г. 65, 206, 368
Куйтунская вол. 428, 451
Кулакова д. 128, 459
Кулгук сел. 104, 105, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 149

Кунгур г. 17, 27, 87, 88, 89, 91, 303
Кускунское с. 95, 451, 540
Кутуликское с. 451, 544
Кутулищкая ст. 311
Кучумова д. 457, 458
Кяхта г. 54, 79, 119, 122–129, 133–135,
139–141, 143, 154, 261, 262, 265–268,
273, 275, 276, 278, 279, 282, 284, 288,
289, 291, 296, 305, 338, 363, 382, 391,
459, 535

Лавинское пос. 100
Лаврова д. 456
Ладейское с. 226
Лангетуйская ст. 113
Лариха д. 224
Лена р. 22, 102, 116, 118, 132, 210, 352,
493
Ленская вол. 182
Ленский острог 26
Ленский тракт 117, 118
Лимож округ 34
Липчинская вол. 190, 191, 223, 441, 506
Лиственничное зим., с. 103, 133, 379
Лиханова ст. 115, 149
Ловать пос. 100
Лозьва р. 26, 85
Лозьвинский острог 85
Лозьвинский путь 85, 86
Лошкутова д. 456
Луговая д. 212, 456, 459
Луговское с. 211
Лучанова д. 276

Мазалова д. 286, 426, 450
Маковский острог 29
Малая Балда д. 270
Малокемчугская станция 95, 315
Мальшевское с. 96
Мальшкина д. 262

Мальтинское с. 133
Мангазея р. 26, 29
Мариинский острог 99, 133, 256, 293,
309, 392, 426, 450, 457, 538
Медведчикова д. 271, 286, 426, 465,
467
Меть р. 117
Мешкова д. 224, 225
Мешковская ст. 96
Минусинск г. 23, 116, 141, 254, 263,
349
Мироновское с. 428
Молчанова д. 459
Мотская ст. 110
Мундукан р. 117
Мурашева д. 96
Мурина р. 109
Муринская ст. 113, 115
Муромцево с. 439
Мысова ст. 116, 332

Назаровская вол. 153
Нарым р. 26, 29, 190, 368
Невский монастырь 35
Нелькан р. 117
Нелюбинская вол. 456, 458
Нерчинск г. 99, 102, 110, 114, 116, 118,
119, 219, 267, 279, 351, 356, 363, 368,
369, 373, 384, 416, 425
Нижнекаинская вол. 409
Нижнеомская д. 97, 536
Нижнеудинск г. 99, 100, 132, 140, 153,
163, 417, 542
Нижне-Шубино д. 457, 458
Нижний Новгород г. 254, 258, 260, 268,
291, 301, 303, 312, 345, 355, 379, 386,
389, 390, 391, 392, 535
Никольская пристань 104, 105
Никольское с. 4128, 451, 546
Новоназарова д. 96

Новоселовский станок 226
Новый Тартас д. 437
Нукун-Дабанская ст. 113

Обь р. 16, 25, 29, 98, 129, 133, 243, 276, 328, 381
Оглок р. 113
Оглоцкий пос. 109
Озерная р. 134
Окар р. 132, 133, 363, 366, 543
Окулышед р. 134
Омск г. 17, 55, 75, 105, 116, 118 – 121, 144, 175, 189, 191, 216, 297, 314, 323, 353, 363, 373, 394, 421, 439, 443, 472, 488, 514, 535, 536
Омская кр. 20, 51, 94, 98, 364, 404
Омь р. 60, 74, 91, 94, 103, 105 – 107, 134, 143, 145, 536, 537
Орловское с. 224, 366
Орский Бор д. 95, 224, 225
Орчинский хр. 113
Осиновка д. 439, 442
Охотск порт 46, 117, 240, 363

Переваловское с. 259
Переменная р. 134
Пермская губ. 10, 55, 92, 93, 97, 135, 164, 176, 271, 317, 330, 373, 379, 387, 388, 430, 434, 514
Пермь г. 187, 254, 263, 264, 268, 273, 295, 309, 317, 384, 387, 394, 396, 397, 398, 402, 535
Петропавловский завод 201, 449
Петухова д. 276
Печора р. 25
Погроминская ст. 330
Подломское с. 409, 426, 538
Подбельничная д. 225, 450
Подбельничное с. 224, 288, 385, 455, 538

Позднякова д. 456
Покровская вол. 190, 191, 409, 451
Покровская сл. 54, 224, 310, 410
Половино-Черемховская д. 541
Пономаревское с. 133
Поперечная ст. 330
Посольский монастырь 103
Почитанское с. 222, 315, 384, 430, 454, 538
Промежуточная д. 450
Протопоповское с. 458
Пушкарева д. 224
Пышма р. 132, 208

Рубина д. 456
Рыбинская вол. 100, 451
Рыбинское с. 95, 307, 451, 526, 541

Салаирская д. 459
Самарово с. 29, 216, 232, 246
Самаровский ям 21, 37, 93, 190, 192, 194, 196, 208, 210, 220, 222, 223, 236, 237
Саргатское с. 436
Секменова д. 94, 224, 225
Селенга р. 102 – 105, 115, 133
Селенгинск кр. 102 – 104, 114, 115, 371, 406
Семилужинское с. 380, 432, 480
Сеченова д. 456
Слюдянка р. 106
Слюдянская ст. 111, 113
Смоленская вол. 415
Снежная р. 109, 111 – 113, 132, 133
Снежная ст. 111, 113, 132, 141
Созоновская вол. 190, 191
Сокса р. 99
Соль Камская г. 10, 86, 87, 92, 209, 302, 520
Сольвычегодск г. 85, 187
Сосновский острог 98, 299, 300

Спасское с. 54, 98, 133, 276, 299, 436, 437, 438, 456, 476, 481, 504, 537
Степановское пос. 100
Судженское с. 456
Сунгуровские юрты 224
Сургут г. 26, 29, 83, 190, 201, 211, 226
Сурова д. 286, 430, 431, 454, 538
Суслово с. 95, 283, 380, 409, 450, 451, 538
Сыропятское с. 93, 133, 536

Тавда р. 85, 175, 433
Тавдинская вол. 191, 460, 506
Тагил р. 176
Тара г. 17, 19–21, 28, 51, 80, 81, 91, 94, 103, 113, 118–123, 125, 159, 214, 215, 216, 231, 263, 321, 322, 323, 355, 366, 436, 439, 469, 502, 535, 536
Тарбулесское зимовье 97
Тартас д. 437
Тартас р. 133
Татищевы юрты 224
Татмышская сл. 96
Ташаринская ст. 95, 222, 224, 225
Темник р. 113
Теплая речка д. 409, 426, 450, 538
Тимофеева д. 459
Тобол р. 85, 132, 243, 296, 381
Тобольск г. 10, 17, 20, 27–29, 65, 75, 85, 86, 90–94, 96, 97, 128, 133, 143, 161, 167, 176, 185, 186, 189, 191, 192, 194, 204, 205, 208, 209, 216, 219, 221, 223, 224, 227, 229, 234, 306, 350, 352, 358, 366, 367, 368, 371, 375, 379, 390, 391, 407–409, 467, 535
Тобольский уезд 56, 141, 186, 223, 224, 404, 405
Томск г. 10, 11, 20, 21, 23, 26, 28, 29, 30, 44, 53, 54, 61, 69, 75, 79–84, 88–90, 92, 93, 95, 96, 98, 99, 127, 136, 152, 164, 173, 174, 176, 177, 196, 203, 204, 219, 228, 236, 252, 255, 258, 259, 261, 268–278, 283, 286, 289, 293–296, 300, 301, 303, 305, 306, 307, 310–314, 317, 318, 320, 328, 332, 337, 344, 345, 348, 349, 350, 354, 359, 360, 362, 364, 366, 376, 384, 390, 398, 404–409, 412, 420, 423, 447, 454, 455, 469, 477, 481, 486, 487, 492–496, 508, 513, 525, 535, 538
Торейская ст. 111
Троицкая вол. 190, 191, 231, 232, 252, 459, 460, 480
Тугулымская вол. 190, 191, 448, 480
Тугулымская стан. 304, 317
Тулинское с. 134
Туломская д. 226
Тулун с. 95, 99, 132, 150, 254
Тулунская вол. 133
Тунка р. 104
Тункинская крепость 104, 106, 109–111, 115, 305
Туринский уезд 56, 173, 190, 417, 418, 474
Туринский ям 37, 178, 181, 191, 193, 196, 218, 220, 224
Турумова д. 97, 537
Турумовская ст. 310
Турумовское с. 410
Турунтаева д. 224, 283
Турунтаево с. 95, 133, 225, 283, 284, 315, 380, 425, 426, 450, 459
Туруханск г. 116, 117
Тутальская вол. 276
Тушнолобова д. 224, 325
Тушнолобово с. 305, 306, 325
Тыретская д. 289, 393
Тырышкина д. 224, 225, 537
Тырышкина ст. 222
Тюкалинская сл. 90, 92, 97, 284
Тюменский ям 37, 181–183, 185, 188, 195, 202, 223, 231, 232, 241, 244, 261

Тяжинское с. 132, 380, 426, 449, 538

Убинский форпост 98

Уватский ям 192

Уда р. 133, 158

Умревинский острог 300

Урик р. 260, 545

Уринская вол. 451

Урюп р. 99

Успенская вол. 190, 191, 258, 259, 262, 448, 480

Успенский завод 224

Успенское с. 257, 304, 379, 448, 535

Усть-Байринская ст. 113

Усть-Кяхта сел. 275

Усть-Ницынская вол. 190, 191, 459, 480

Усть-Тарка с. 97, 536, 537

Усть-Тартасский форпост 98

Устюг г. 85, 187, 189, 232

Утка сл. 87

Утуликская ст. 113

Уэльс 34

Федосеева д. 456

Фирулевская ст. 312

Фоминская вол. 190, 191, 480

Фучжоу г. 247

Халдеево с. 280, 283, 287, 319, 391, 436, 460, 538

Хамар-Дабан хр. 280, 283, 287, 319, 391, 436, 460

Хамардабанская дорога 106, 107, 110 – 113

Ханькоу г. 247

Харагуйская крепость 105, 106

Хара-Мурин р. 113

Хлопуново с. 153

Хомутовская вол. 41, 78, 274, 296

Хохлово д. 94, 97, 536, 537

Цзюцзян г. 247

Чаус р. 98

Чаусский остр. 60, 91, 95, 98, 101, 102, 119, 302, 304

Чердынъ г. 85, 187

Черемхово с. 451

Черемховская вол. 415, 451

Чернильникова д. 486

Чернореченское с. 95, 154, 451, 539

Чертовкина пристань 263, 279

Чикман д. 86

Чита г. 102, 116, 119, 148, 186, 188, 273, 300, 422, 428

Чулым р. 95, 101, 133, 227, 284, 539, 537

Чулымский р-н 425, 458

Шадринск г. 317, 318

Шебарта рч. 134, 543

Шерагуль р. 134

Шибетская ст. 113

Шипчанские юрты 227

Шубутуйская ст. 113

Щукина д. 191, 252

Юрьева д. 96, 328

Южакова д. 324

Ялуторовск г. 20, 91, 93, 96, 97, 119, 307, 368 535

Ялуторовский окр. 69, 141, 192, 405, 407, 408, 427, 455, 466, 473, 475, 483, 494, 495, 509, 514 – 516, 520, 522 – 524, 535

Яровская вол. 191, 225

Ярское с. 96

Яя р. 133, 450

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВСО ИРГО – Восточно-Сибирский отдел императорского русского географического общества

ГА РБ – Государственный архив Республики Бурятия

ГАИО – Государственный архив Иркутской области

ГАКК – Государственный архив Красноярского края

ГАНО – Государственный архив Новосибирской области

ГАОО – Государственный архив Омской области

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации

ГАТО – Государственный архив Томской области

ГАТюмО – Государственный архив Тюменской области

ГАЧО – Государственный архив Читинской области

ГРМ – Государственный Русский музей

ГТУ – Главное тюремное управление

ЕИВ – Его (Ее) императорское величество

ЗСО ИРГО – Западно-Сибирский отдел императорского русского географического общества

ИРГО – Императорское русское географическое общество

КККМ – Красноярский краевой краеведческий музей

НГКМ – Новосибирский государственный краеведческий музей

ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи

РГА ВМФ – Российский государственный архив военно-морского флота

РГАДА – Российский государственный архив древних актов

РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив

РГИА – Российский государственный исторический архив

РО РГБ – Рукописный отдел Российской государственной библиотеки

СЗРИ – Свод законов Российской империи

СО ИРГО – Сибирский отдел императорского русского географического общества

ТОКМ – Томский областной краеведческий музей

ТСЖВРЯ – Толковый словарь живого великорусского языка

ТФ ГАТюмО – Тобольский филиал государственного архива Тюменской области

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Часть 1. ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЯ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА	13
Глава 1. МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ: ИСТОРИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКИ	14
§ 1. Историография вопроса	14
§ 2. Источники	61
Примечания	75
Глава 2. МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ В XVII – XIX ВВ.	85
§ 1. История возникновения тракта	85
1.1. Становление тракта в Западной и Восточной Сибири	85
1.2. Кругобайкальский тракт. Другие примыкающие тракты	102
§ 2. Организация дорожного дела. Содержание и техническое устройство тракта	120
2.1. Из истории дорожного дела в России и Сибири	120
2.2. Технология содержания тракта и переправ через реки	123
2.3. Альтернативы натуральной дорожной повинности	140
2.4. Натуральная дорожная повинность	155
Примечания	161
Часть 2. ОРГАНИЗАЦИЯ И ВИДЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ТРАКТУ	169
Глава 3. СИБИРСКИЕ ЯМЫ И ЯМЩИКИ В XVI – НАЧАЛЕ XIX ВВ.	170
§ 1. Устройство ямского дела в России в XVI – XVII вв.	170
§ 2. Сибирские ямы в XVII – первой четверти XVIII вв.	174
§ 3. Ямщики как сословие	188
3.1. Численность	188
3.2. Права и обязанности сибирских ямщиков	192
§ 4. Жалованье и дополнительные заработки ямщиков	203
§ 5. Организация ямской гоньбы на трактах	213
§ 6. Реорганизация ямского дела	220
Примечания	233
Глава 4. ГУЖЕВОЙ ИЗВОЗ	239
§ 1. Объемы перевозок. Русско-китайская торговля	240
§ 2. Транспортные фирмы-доставщики	248

§ 3. Обозные приказчики и извозчики-«связочники»	266
3.1. Приказчики	266
3.2. Извозчики	271
§ 4. Формы гужевого извоза	278
§ 5. Значение извоза	288
Примечания	293
Глава 5. ЛЕГКОВОЙ ИЗВОЗ. ПОЧТОВАЯ ГОНЬБА	299
§ 1. Контрактная почтовая гоньба	304
§ 2. Вольный пассажирский извоз (ямщина)	320
§ 3. Традиции в организации езды на Московско-Сибирском тракте	328
Примечания	343
Глава 6. ЭТАПНЫЙ ТРАКТ	347
§ 1. Ссылка как мера наказания	347
§ 2. Динамика численности ссыльных	356
§ 3. Пути следования. Организация передвижения. Этапы	362
Примечания	395
Часть 3. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ЭЛЕМЕНТЫ	
 ОБРАЗА ЖИЗНИ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ТРАКТА	401
Глава 7. НАСЕЛЕНИЕ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА	402
§ 1. Формирование притрактового населения	402
§ 2. Базовые составляющие экономики притрактовой зоны	422
2.1. Земледелие	422
2.2. Коневодство	430
2.3. Промыслы	446
§ 3. Особенности социальных процессов в зоне влияния тракта	462
§ 4. Элементы материальной культуры притрактовых жителей в XIX в.	479
4.1. Одежда и жилище	481
4.2. Пища	494
Примечания	504
Заключение	511
Приложения	519
Указатель имен	547
Список географических и административных наименований	559
Список сокращений	566

Научное издание

Катионов Олег Николаевич

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ
И ЕГО ЖИТЕЛИ В XVII–XIX вв.**

Монография

Второе издание

В авторской редакции

Подписано в печать 15.12.2014. Формат бумаги 60×84/16.
Печать цифровая. Уч.-изд. л. 35,56. Усл. печ. л. 33,07. Тираж 500 экз.
Заказ № 245.

ФГБОУ ВПО «Новосибирский государственный педагогический университет»
630126, Новосибирск, Виллойская, 28
Отпечатано : ФГБОУ ВПО «НПУ»