

*На правах рукописи*

**КАТИОНОВ Олег Николаевич**

**Московско-Сибирский тракт как основная  
сухопутная транспортная коммуникация  
Сибири (30-е гг. XVIII - 90-е гг. XIX вв.)**

**СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 07.00.02 - ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ**

**ДОКТОРА ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК**

ОМСК-2006

Работа выполнена на кафедре отечественной истории ГОУ ВПО  
«Новосибирский государственный педагогический университет»

**Научный консультант:** доктор исторических наук, профессор  
Соловьева Екатерина Ивановна

**Официальные оппоненты:** доктор исторических наук, профессор  
Гайдамакин Андрей Васильевич

доктор исторических наук, профессор  
Скубневский Валерий Анатольевич

доктор исторических наук, профессор  
Шиловский Михаил Викторович

**Ведущая организация:** ГОУ ВПО «Томский государственный  
университет»

Защита состоится 15 декабря 2006 г. в 10 часов на заседании диссертационного совета  
ДМ 212. 177. 04 при ГОУ ВПО «Омский государственный педагогический университет»  
Федерального агентства по образованию по адресу: 644043, г. Омск, ул. Партизанская, 4.

С диссертацией можно ознакомиться в библиографическом отделе ГОУ ВПО «Омского  
государственного педагогического университета» (644099, г. Омск, Набережная  
Тухачевского, 14).

Автореферат разослан «8» ноября 2006 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
доктор исторических наук, профессор

Г.А. Порхунов

## I. Общая характеристика темы исследования

Актуальность исследования. В мировой исторической науке пути сообщения и транспорт - объекты постоянного внимания<sup>1</sup>. Данные сюжеты традиционно входят в сферу пристального интереса отечественных историков<sup>2</sup>. И хотя в последние десятилетия XX - нач. XXI вв. историками Сибири внесен значительный вклад в освещение этой проблемы, история Московско-Сибирского тракта как основной транспортной коммуникации Сибири XVIII-XIX вв. пока комплексно не была исследована.

Изучение истории Сибири невозможно без детального рассмотрения роли путей сообщения. Они, по мнению Ф. Энгельса, втягивали новые районы в товарно-денежные отношения, уничтожали в них дикость, патриархальщину, способствовали развитию промышленности, торговли и политической централизации. Влияние процессов, происходивших в трактовых селениях, на общую картину социальных изменений в Сибири требует изучения роли Московского тракта в хозяйственной деятельности притрактового населения. Социально-экономические явления в сфере влияния транспортной магистрали позволяют понять и сложность, и простоту их развития, увидеть воздействие торгового капитала на развитие сибирской притрактовой деревни. Актуальным является исследование видов и форм организации передвижения по тракту.

Являясь основной транспортной коммуникацией Сибири, магистраль оказывала влияние на образ жизни трактового населения, его поведение и нравы. Поэтому изучение именно этой стороны жизни расширит представление о социокультурных характеристиках Сибири в целом и отдельных групп её населения в частности.

Кроме того, создание комплексной работы, посвященной одной из самых протяженных дорог в России, является важным этапом в изучении освоения Сибири в XVIII-XIX вв.

Состояние научной разработки темы. История Московско-Сибирского тракта еще не нашла полного отражения в обобщающих трудах по историографии Сибири дореволюционного периода. Между тем историей путей сообщения, в том числе Сибирского тракта, на протяжении XVIII-XXI вв. в той или иной мере занимались многие известные ученые.

---

<sup>1</sup> См., напр.: *Зомбарт В.* История экономического развития Германии в XIX веке. - СПб.: Изд. «Брокгауз-Ефрон», [б.г.]. - Гл. XI: Организация сообщений. - С. 217-253; *Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV-XVIII вв. - М., 1988. - Т. 2: Игры обмена. - С. 345-369.

<sup>2</sup> *История дорожного дела в Томской области* / Б. К. Андрющенко [и др.]; под ред. В. П. Зиновьева. - Томск, 1999; *Сибирский тракт* // Тр. Томск. областного краевед. музея. - 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; *Хобта А. В.* Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // Земля Иркутская. - 2004. - № 3 (26). - С. 2-11; *Пивень С. Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII-XIX вв.: дис.... канд. ист. наук. - Томск, 2005.

В историографическом плане история изучения Московско-Сибирского тракта включает несколько взаимосвязанных проблем. В их числе создание и заселение дороги, организация видов движения и форм перевозок по ней, этапирование ссыльных, занятия трактового и притрактового населения, социально-экономические последствия влияния тракта, образ жизни и быт окрестного населения и, конечно, значение магистрали.

Следует оговориться, что все историографические сюжеты по истории Сибирского тракта в исследованиях ученых взаимосвязаны и выделение некоторых из них носит условный характер.

Наибольшее внимание в исторической литературе уделено определению, устройству и заселению первых маршрутов и трактовой полосы. Данные об этом мы встречаем в обобщающих трудах по истории Сибири, а также в работах, посвященных истории тракта XVII-XVIII вв. (исследователи Г. Ф. Миллер, П. А. Словцов, Д. Н. Беликов, П. Н. Будицкий, П. М. Головачев, В. К. Андриевич). О магистрали второй четверти XIX в. достаточно цельное представление создает сочинение Ю. А. Гагемейстера.

В 20-е гг. XX в. история возникновения Московско-Сибирского тракта фрагментарно рассмотрена с XVII по XIX вв. включительно А. Д. Григорьевым. Автор ограничился определением маршрутов проложенной дороги, характеристикой занятий окрестного населения, «способствовавших его общению и уничтожению особенностей его первоначальных говоров»<sup>3</sup>, не затрагивая темы социально-экономического влияния тракта и других вопросов, входящих в круг проблем, рассматриваемых нами.

Изучение В. В. Покшишевским географии сдвига «продольных» транспортных связей Сибири с XVII в. по начало XX в. было одной из первых попыток в историко-географической литературе картографического (в схематической форме) отображения смещения Московско-Сибирского тракта наряду с исследованием Р. М. Кабо по Западной Сибири.

В 60-80-е гг. XX в. интерес к истории тракта повышается, но теперь - к отдельным его участкам в связи с регионализацией истории Сибири. Так, О. Н. Вилков, А. Д. Колесников, Ф. С. Кузнецова (Кузьмина), Н. А. Миненко, Н. Ф. Емельянов, Г. Ф. Быконя, Ю. В. Кожухов использовали новые архивные сведения о деятельности центральных и местных властей по заселению и устройству участков дороги в XVIII - начале XIX вв. Иркутские краеведы обратили внимание на историю возникновения Кругобайкальского тракта. Ими выявлены новые документы по проложению и содержанию Хамар-Дабанского отрезка дороги (Л. Елизарова, О. Маркевич).

Итак, на сегодняшний день мы имеем довольно основательно проработанную историю создания Московско-Сибирского тракта, начиная от определения первых его маршрутов и до периода завершения строительства и заселения.

---

<sup>3</sup> 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. 74-82.

Однако отдельные сюжеты (и хронологически, и территориально), представленные исследователями, не создавали полной картины этого процесса.

В отдельную группу можно объединить работы, посвященные истории дорожной повинности. В работах А. Ф. Миддендорфа, В. Н. Шерстобоева, Л. Г. Сухотиной, Ю. В. Кожухова, А. Д. Колесникова, Ф. С. Кузьминой, Г. Ф. Быкони и Н. Ф. Емельянова содержалась оценка повинности, отмечался её принудительно-феодальный характер. По мнению ведущего специалиста по истории аграрной политики В. Н. Худякова, особенно активными сторонниками натуральных форм была беднота<sup>4</sup>.

Давая более глубокую оценку дорожной повинности первой половины XIX в., Б. К. Андриющенко пишет, что «...в сложившихся реальных условиях подобная практика в интересах государства являлась достаточно действенным инструментом преобразования Зауральского региона»<sup>5</sup>. Изучая историю Томско-Ачинского участка тракта, он раскрыл систему подрядных работ, проводимых за счет сумм повозного сбора. Вопросы устройства и технического обслуживания тракта исследованы в работе по истории дорожного дела Томской области. В «Хронике и историографии» крестьянского движения в Сибири в пореформенные годы приводятся факты недовольства и открытого неповиновения властям со стороны крестьян в ходе исполнения дорожной повинности.

*Виды и формы организации передвижения* по тракту представлены в разных по тематике исследованиях. *Ямской гоньбе* как одному из видов перевозок по Сибири было уделено незаслуженно мало внимания. Более подробно ее описание для XVI-XVII вв. дано И. Я. Гурляндом. Однако история сибирских ямов не ограничилась XVII в., поэтому необходимо обратиться к их более поздней судьбе в XVIII - первой четверти XIX вв.

В. Н. Шерстобоев, Н. Ф. Емельянов и Ю. В. Кожухов, рассматривавшие ямскую гоньбу в Сибири конца XVII-XVIII вв. на территориях, где не были задействованы государевы ямщики (Восточная Сибирь), пришли к выводу о принудительном со стороны государства характере этой гоньбы и мирской форме ее организации.

*Изучение организации гужевых перевозок* по тракту началось со второй половины XIX в. Д. Д. Ларионов, рассматривая извозный промысел в конце 60-х гг. XIX в., разделил «извозничество» на транспортно-гужевое и ямщину. Сотрудники Министерства земледелия и государственных имуществ при характеристике извозного промысла использовали данные о составе населения (старожилы или новоселы) и месторасположении 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

---

<sup>4</sup> Худяков В. Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. - Томск, 1986. - С. 208.

<sup>5</sup> Андриющенко Б. К. Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии в первой половине XIX в. // Человек в истории: Памяти профессора З. Я. Бояршиновой : сб. науч. ма тер. - Томск, 1999. - С. 168-176.

внетрактовых селений отправлялись в дальний товарный или ближний извоз, который был более трудоемким.

Исследуя организацию извозного промысла в Западной Сибири, А. А. Кауфман пришел к противоречивому выводу об отрицательном влиянии извозного промысла и дворянства на крестьянское хозяйство в целом. В споре с ним М. Дубенский и И. Молодых доказали, что занятие извозным промыслом создавало стабильный и довольно емкий рынок для расширенного земледельческого производства. Выводы И. Молодых о зависимости дохода извозчиков от числа и качества имевшихся у них лошадей, а также о выгодности промыслов, в том числе извозного, могут быть отнесены только к сильным земледельческим хозяйствам. Касаясь вопроса организации извозного промысла, В. В. Покшишевский бездоказательно определял отношения между крупными фирмами-доставщиками товаров, подрядчиками и извозчиками как регулировавшиеся «неписаными законами».

В 60-е гг. XX в. внимание исследователей привлекают к себе организаторы гужевого дела в Сибири. Авторы третьего тома «Истории Сибири» поддержали версию о купце Е. Н. Кухтерине как человеке с «темным прошлым». Последующие исследования опровергли такой взгляд на происхождение его первоначального капитала. Так, В. П. Бойко пишет, что убедительных свидетельств участия томских купцов в тяжких преступлениях в делопроизводстве того времени не обнаружено<sup>6</sup>.

В. П. Бойко обратился к одной из форм приложения купеческого капитала-транспортной промышленности. Изучая организацию гужевых перевозок, автор подвергает сомнению выводы Ф. С. Кузьминой (Кузнецовой), Е. И. Соловьевой, О. Н. Катионова о том, что извозный промысел в дореформенный период переживал сильную дифференциацию. Однако для 20-х гг. XIX в. Ф. С. Кузьминой доказана дифференциация крестьянства, проявлявшаяся при заключении договоров подряда на перевозку грузов. На специалистов по перевозке грузов - «доставщиков» обратил внимание В. П. Зиновьев.

Таким образом, история извозного промысла начала рассматриваться в исторической и статистической литературе со второй половины XIX в., хотя отдельные эпизоды были описаны исследователями первой половины указанного столетия. К началу XXI в. 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 промысла.

*История государственной почтовой и вольной ямской гоньбы* до последнего времени не являлась предметом специального изучения. Некоторые фрагменты из истории почты в Сибири можно почерпнуть в исторических очерках В. К. Андриевича. Современные исследователи истории почтового дела отдельных

---

<sup>6</sup> Бойко В. П. Томское купечество в конце XVIII-XIX вв.: Из истории формирования сибирской буржуазии. - Томск, 1996. - С. 144.

регионов (Иркутской и Томской губерний) вводят в научный оборот вновь выявленные документы, систематизируют региональный материал и анализируют социально-экономические причины, влиявшие на структуру, состав и численность почтовых учреждений (С. Гольдфарб, Я. А. Яковлев, Ю. К. Рассамахин). Хотя с некоторыми сведениями исследователей истории томской почты, ссылающимися на работу С. Гольдфарба (например, о ямской системе содержания гоньбы только на запад от Тюмени), нельзя согласиться, так как ямщики содержали гоньбу восточнее до Томска и Ачинска, и также восточнее Тюмени располагался Тарский ям. Не подтверждена документально ссылка на то, что вольные почты были введены и в Томской губернии.

Томские краеведы дали описание способов передвижения, качества обслуживания на почтовых станциях, состояния и самочувствия пассажиров на дороге в разное время года, их одежды зимой (Г. А. Казаркин, Е. А. Андреева).

Особо следует выделить проблему *этапирования ссыльных*. Анализ работ Н. М. Ядринцева, Дж. Кеннана, В. Серошевского, А. Д. Колесникова, Ф. Ф. Болоньева и др., посвященных роли ссылки в функционировании Московско-Сибирского тракта, приводит нас к выводу о том, что чаще всего вопросы этапирования ссыльных по Сибирскому тракту рассматривались в общем контексте организации ссылки и заселения Сибири, за исключением работ Дж. Кеннана и В. Серошевского. Устройство этапного тракта для политссыльных с юридической точки зрения рассмотрел С. В. Кодан. Однако узкие хронологические рамки каждого отдельного исследования не дают полной картины функционирования ссыльного тракта.

*Историей занятий притрактowych крестьян, помимо извоза*, занимались в основном А. А. Кауфман, Е. С. Филимонов, М. Дубенский, И. Молодых. Е. С. Филимонов в исследовании, посвященном экономическому быту государственных крестьян Барабы, определил товарность конского поголовья притрактовой полосы. Московско-Сибирский тракт притягивал около 85,5 % от всех рабочих лошадей, выставившихся на продажу на сибирских ярмарках.

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 извозу.

Представленные нами результаты работы с источниками по истории трактового дворянства, земледелия и скотоводства, а также промыслов по деревообработке для нужд тракта не были введены ранее в исследовательскую литературу.

*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»<sup>7</sup>. О транспортном значении городов (Тюмени, Томска, Иркутска) на великом Сибирском пути писал Г. Н. Потанин. Отдельными авто-

---

<sup>7</sup> Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. - 2-е изд. - СПб., 1892. - С. 221.

рами определялось приблизительное число грузов, перевезившихся по тракту из Сибири в Европейскую Россию и обратно, подсчитывалась стоимость гужевых перевозок, и делался вывод об их неконкурентоспособности по сравнению с железнодорожными. В «*Полном географическом описании нашего отечества*» (Т. 16: Западная Сибирь) под редакцией В. П. Семенова-Тяньпанского давалась общая оценка Великого Сибирского пути, влиявшего на социально-экономическое развитие края. По мнению Р. М. Кабо, Московско-Сибирский тракт сделал возможным круглогодичное обозное движение между городами Западной Сибири.

К 60-80-м гг. XX в. обобщающим результатом исследований явилось издание «*Истории Сибири*» и «*Истории крестьянства Сибири*», авторы которых подчеркивали значение Московско-Сибирского тракта в развитии извоза и кустарных промыслов, а также дали оценку роли Московско-Сибирского тракта для экономической жизни Сибири до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Л. М. Горюшкин поставил вопрос о глубине развития капитализма в притрактовой полосе, имея в виду и степень развития капитализма, и территориальный охват товарно-денежными отношениями<sup>8</sup>.

Ни одна из работ, освещающих экономическое место Сибири в составе России в XIX в., не обходится без выяснения роли путей сообщения. Так, заслуживают внимания выводы В. И. Пронина, что «вне городов и трактовых поселений земля не имела рыночной стоимости», так как не приносила прибыли, и что тракт влиял на структуру посевов и развитие скотоводства при высоком удельном весе лошадей в связи с растянутыми коммуникациями<sup>9</sup>.

Д. Я. Резун, О. Н. Беседина, О. Н. Сидорчук, Т. К. Щеглова связывают наличие и рост сибирских ярмарок в XVIII-XIX вв. не только с увеличением численности населения, деятельностью властей по их открытию и расширением торговых операций купечества, но также с близостью Московско-Сибирского тракта.

Результаты общих исследований по истории формирования населения Сибири в XVII-XIX вв. (В. А. Александров, З. Я. Бояршинова, Г. Ф. Быконя, В. В. Воробьев, М. М. Громько, Н. Ф. Емельянов, А. Р. Ивонин, В. М. Кабузан, С. М. Троицкий, А. Д. Колесников, Ф. С. Кузьмина, А. А. Преображенский, В. И. Пронин, Е. И. Соловьёва и др.) использовались для изучения демографической ситуации на Московско-Сибирском тракте.

Работы Ю. А. Гагемейстера, Н. А. Кострова, Н. Попова легли в основу характеристики *элементов образа жизни* притрактовых жителей. Исследования этнографов свидетельствуют о распространенности промыслов, возникших под влиянием извоза, а также характеризуют быт притрактовых жителей (Н. И. Лебедева, О. Н. Шелегина). Выводы О. Н. Шелегиной о жилых и хозяйственных постройках русских крестьян Западной Сибири могут быть использованы при

---

<sup>8</sup> *Горюшкин Л. М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900-1917 гг.). - Новосибирск, 1976. - С. 81,117-127.

<sup>9</sup> *Пронин В. И.* Сибирь в период капитализма. - Новосибирск, 1997. - Вып. 1: Экономическое развитие Сибири в 1861-1900 гг.-С. 18,59-67.



оценке жилища трактовых жителей. О традиционном значении избы и новом значении горницы в домах притрактовых крестьян пишет Т. Ю. Назаренко. Исследователь крестьянского образа жизни В. А. Зверев не склонен идеализировать крестьянское жилище сибиряков, которое едва соответствовало санитарным нормам. В совместной статье с З. П. Горьковской нам удалось обратить внимание на пищу трактовых крестьян - один из элементов образа жизни притрактового населения.

В последнее десятилетие наиболее интенсивно изучается взаимодействие центра и окраин. Т. С. Мамсик считает Московско-Сибирский тракт начала 80-ХVIII в. «символом не столько административного, сколько политического единения окраины и метрополии». Его устройство и содержание находилось в русле региональной политики центральных государственных учреждений, которые стремились «организовать имперскую инфраструктуру региона (пути сообщения, почта, телеграф), с целью политической и экономической интеграции страны (А. В. Ремнев)<sup>10</sup>.

Таким образом, придерживаясь изложенной схемы историографического обзора, можно прийти к выводу о том, что в исторической литературе наиболее освоенным сюжетом является история создания и заселения Московско-Сибирского тракта. В основном изучались отдельные функции магистрали. Имеющиеся в историографии представления о сибирском пути слишком узко сводились только к его транспортному значению, в то время как тракт являлся целым миром, в котором проявлялись различные аспекты социального взаимодействия. Сложнейшая многофункциональная организация, состоявшая из построек и сооружений, ремонта и обслуживания дороги, провоза грузов, пассажиров, почты, арестантов и т.д., со специфическими элементами образа жизни населения трактовой полосы оказывала значительное влияние не только на развитие сибирского региона, но и всей страны в целом.

**Объектом исследования** является Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная коммуникация, игравшая в условиях неразвитой транспортной системы России одну из решающих ролей в освоении Сибири, в реальном продвижении политики центра на Восток, а также население Московско-Сибирского тракта и районов, прилегавших к нему.

**Предметом исследования** является деятельность властей и населения, жившего по Московско-Сибирскому тракту и путям сообщения, прилегавшим к нему, в контексте устройства, заселения и эксплуатации основной сухопутной транспортной магистрали Сибири, а также экономические, социальные и социокультурные аспекты тракта. Предметом рассмотрения являются виды и формы организации передвижений. Особое внимание уделяется социально-экономическим процессам в сибирской деревне, происходившим под влиянием Московско-Сибирского тракта, и элементам образа жизни притрактового населения.

---

<sup>10</sup> Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX - начала XX веков. - Омск, 2004. - С. 16-17.

**Цель** работы - охарактеризовать процессы возникновения, содержания и функционирования Московско-Сибирского тракта, определить его влияние на жизнедеятельность сибирского региона в XVIII-XIX вв.

В ходе работы над диссертацией ставились следующие **задачи**:

- описать историю возникновения тракта, определить роль государства в становлении главной сухопутной транспортной магистрали Сибири; дать периодизацию истории становления и функционирования дороги;
- проследить картографическую историю тракта в связи с административно-территориальным реформированием Сибири и освоением притрактовой полосы; создать визиотип (видеоряд) картографических, инженерных атрибутов дороги;
- охарактеризовать организацию дорожного дела, содержание и техническое устройство тракта;
- показать в динамике историю организации видов и форм передвижения по тракту от сибирских ямов до легкой почтовой и вольной гоньбы, гужевого извозного промысла и пешеходного движения ссыльных;
- выявить процессы формирования трактового и притрактового населения и установить проходившие в трактовой и притрактовой полосе социальные изменения;
- выяснить роль дороги в развитии земледелия, скотоводства и промыслов;
- показать влияние тракта на образ жизни притрактовых жителей;
- разработать схему описания тракта как основной сухопутной коммуникации Сибири XVIII-XIX вв.

**Хронологические рамки работы** - XVIII в. - 90-е гг. XIX в. Нижняя граница совпадает со временем появления указов об организации почтовой службы в Сибири (20-е - 30-е гг. XVIII в.) и началом устройства транссибирской сухопутной дороги. 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. Протяженность данного географического региона, различие естественно-географических зон помогут выявить общие и характерные особенности в хозяйственной деятельности притрактового населения.

**Научная новизна исследования** заключается в комплексном изучении истории Московско-Сибирского тракта как основной транспортной коммуникации Сибири с начала его создания и до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Впервые в динамике системно рассматриваются вопросы хронологии возникновения тракта и происхождения его наименования, заселение, устройство, промысловая эксплуатация и государственная почтовая гоньба, устройство этапов и этапирование ссыльных. Проведен анализ влияния пути на

социально-экономические процессы в притрактовой полосе, определены его значение в продвижении торгово-промышленного российского и сибирского капитала на восток, роль в освоении Сибири и развитии русско-китайской торговли. Дана оценка роли картографирования в отображении процесса развития Московско-Сибирского тракта с точки зрения государственных нужд и потребностей торгового капитала.

Особое внимание уделено влиянию тракта на социокультурные аспекты, образ жизни притрактового населения, на особенности его материальной культуры, трудовые традиции. Значительная часть привлеченных источников впервые вводится в исследовательский оборот. Новизна источниковой базы определяется широким привлечением картографического материала в качестве самостоятельного источника изучения региональной транспортной системы. Создана иллюстративная база, включающая карты тракта, планы дорожных сооружений (мостов, перевозов, фашинных покрытий, этапных строений, почтовых станций), рисунки современников и фотодокументы с изображением элементов трактовой жизни: рисунки обозов, средств транспорта (саней, возков-розвальней), пейзажные зарисовки, портреты ссыльных и купцов-доставщиков.

В диссертации разработана схема исторического описания сухопутных транспортных магистралей в доиндустриальную эпоху и на начальных этапах экономической и социокультурной модернизации региона.

**Методологической** базой работы является сочетание цивилизационного и формационного подходов к исследованию социально-экономической истории и транспортных коммуникаций. Сохраняют свою актуальность выводы К. Маркса о значении и роли путей сообщения в развитии капиталистической экономики и теоретические положения В. Зомбарта о путях сообщения и формах организации гужевого транспорта при развитии буржуазного общества.

В исследовании путей сообщения и транспортных перевозок мы используем выводы Ф. Броделя, считавшего перевозки, которые сами по себе были «промыслом», необходимым завершением производства, 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 остававшихся 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». Опираясь на исследования В. Зомбарта, Ф. Бродель утверждал, что сухопутным транспортом перевозили намного больше товаров, чем по рекам и каналам<sup>11</sup>. К такому же выводу относительно Московско-Сибирского тракта пришел и Н. М. Ядринцев.

Модернизационный подход позволяет проследить влияние индустриального центра на Сибирь. История Московско-Сибирского тракта как главной

---

<sup>11</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация... - Т. 2. - С. 345-346

транспортной артерии Сибири хорошо вписывается в схему модифицированных фаз или волн модернизации в России, захватывая период доиндустриальной модернизации (протоиндустриализации) на протяжении XVIII-XIX вв.<sup>12</sup> В условиях развития в Европейской России парового водного и железнодорожного транспорта Московско-Сибирский тракт в Сибири испытывал давление со стороны центра и ускоренно приспособлялся к модернизационному нажиму традиционными архаическими способами, усовершенствуя их.

Теоретические положения о социально-экономическом значении путей сообщения, об усилении их роли как транзитных коридоров, о стремлении властей овладеть пространством с целью его эксплуатации, об оптимальном динамическом использовании пространства с целью лучшей организации передвижения предопределили применение комплексного подхода к изучению Московско-Сибирского тракта как главной сухопутной транспортной коммуникации Сибири. Передвижение в пространстве людей, товаров (грузов) и передача информации являются необходимыми условиями любого социального, экономического (более широко - любого цивилизационного) развития.

Важнейшим методом исследования истории тракта является *историко-системный*, базирующийся на том, что историческая реальность представляет собой совокупности взаимосвязанных и взаимодействующих объектов и определенных целостных систем. Одной из таких систем является Московско-Сибирский тракт как основная и многоаспектная транспортная коммуникация Сибири. Будучи сложноорганизованной и целостной системой, он, в свою очередь, включает ряд аспектов: имперский (центр - окраина, повинности, картографирование, ссылка и т.д.); социальный (взаимодействие разных групп населения); экономический (производство с разделением труда мануфактурного типа, сочетающего элементы государственные и частные) и социокультурный (элементы образа жизни, население, экономика, формы передвижения по тракту, повинности и другие способы его содержания). Такой подход в методах изучения тракта не противоречит ни марксистскому подходу о приоритете материальной составляющей в общественном развитии, ни парадигме школы «Анналов», противопоставлявшей событийной политической истории открытую, тотальную историю, изучающую все аспекты человеческой деятельности при стремлении к синтезу, обобщению той или иной части, к конвергенции общественных наук под главенством истории<sup>13</sup>.

*Историко-генетический метод* позволяет нам выявить происхождение, эволюцию и свойства Московско-Сибирского тракта в процессе исторического развития.

*Историко-сравнительный метод* (выявление существенных черт экономики притрактовой полосы до открытия тракта и в период его действия) позволяет в нашей работе сопоставлять в разные временные эпохи состояние основной транспортной коммуникации Сибири, её заселенность и устроенность, уро-

---

<sup>12</sup> Алексеев В. В. Введение // Опыт российских модернизаций. ХУШ-ХХ века. - М., 2000. - С. 8.

<sup>13</sup> Про А. Двенадцать уроков по истории. - М., 2000. - С. 43-44.

вень жизни населения, повинности, налагавшиеся на податное сословие в начальный период и в период расцвета Сибирской дороги, а также другие факторы, усиливавшие роль и значение данного пути сообщения.

*Количественный метод* позволил нам использовать статистические материалы, провести подсчет трактового населения, определить его долю в составе населения Сибири, дать социально-экономическую характеристику трактового хозяйства и проанализировать социальные процессы в сфере влияния тракта.

*Источники.* Для изучения истории Московско-Сибирского тракта и населения, жившего вдоль него, нами привлекались различные типы исторических источников: письменные документы; картографические и схематические материалы; фотодокументы предметов хозяйственной деятельности при трактовых жителей, имеющиеся в краеведческих музеях.

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; картографические материалы и технические чертежи; периодическая печать и публицистика; мемуары.

Среди нормативных документов важное место занимают акты, регулирующие натуральные повинности, установленные для России и Сибири. В них нашла отражение эволюция отношения центральных органов власти в XVII-XIX вв. к устройству дорог и дорожной повинности: представлена классификация дорог и дана их техническая характеристика, определены полномочия органов, ответственных за эксплуатацию дорог, названы источники финансирования устройства и содержания, описаны правительственные эксперименты по замене натуральной дорожной повинности трудом ссыльных и т.п.

Законодательство о ссылке и этапировании ссыльных в Сибирь и по Сибири позволяет восстановить процесс создания этапного тракта и его эволюцию, дополнить историю ссылки и изменения порядка этапирования с XVIII и до конца XIX вв.

Для того чтобы тракт функционировал бесперебойно, необходимо было единое законодательное поле. 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, указами воеводских канцелярий, 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 работы имеет разнообразная делопроизводственная документация губернских, уездных и волостных органов управления. Это и текущие отчеты генерал-губернаторов и губернаторов и подготовительные к ним материалы, включающие сведения о занятиях населения. Отчеты окружных ис-

правников содержат описание занятий крестьян и их обязанностей. Особый интерес представляют материалы по организации дорожной повинности и почтовой гоньбы по Московско-Сибирскому тракту.

Наказы крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. дают представление о тяжелейших нагрузках, выпавших на долю податных сословий, не только переведенных на строящуюся дорогу, но и живших в стороне от нее. За последние годы в научный оборот были введены новые источники: документы из фондов Г. С. Батенькова, М. В. Красноженовой, таможенные книга и др. Сведения об управлении сибирскими ямщиками концентрируются в фондах Ямской канцелярии.

В архивах Тобольска и Тюмени сохранились статистические материалы о численности сибирских ямщиков в разное время и документы, характеризующие их занятия, правовой статус, участие в сибирской жизни. Деятельность сибирских ямщиков отражена в фондах Г. С. Батенькова (РГБ) и Первого Сибирского комитета (РГИА).

По Почтовым дорожникам или месяцесловам второй половины XVIII в. можно с достаточной точностью узнать направления маршрутов учрежденного почтового тракта через всю Сибирь. В Почтовых дорожниках, вышедших в 1801 г., 1824 г. и 1829 г., а затем более регулярно, публиковались правила содержания почтовых станций и отправления почтовой гоньбы и т. п. Носили они официальный характер и обязаны были использоваться всеми заинтересованными учреждениями. Этот источник исследователями истории путей сообщения в Сибири практически не использовался (за исключением работы М. С. Высокова по Дальнему Востоку). Со второй половины XIX в. активно стали издаваться в губерниях памятные книжки и разного рода дорожники, спутники, указатели и другие справочные материалы для купцов, почтовых служащих, путешественников и других лиц с указанием трактов относительно губернских центров, числа почтовых лошадей на станциях и расстояния между ними.

Материалы по статистике ссыльных и организации их этапирования находятся в фондах Первого и Второго Сибирских комитетов (РГИА), Тобольского приказа о ссыльных, Управления Нерчинской ссылкой (ГАРФ и РГАДА). Собранные предшествующими исследователями статистические, эмпирические, фактические материалы позволяют нам выявить систему устройства этапного тракта в Сибири, описать положение ссыльных в пути и на этапах, обобщить статистические сведения о количестве ссыльных, проследовавших в Сибирь по этапным трактам во второй половине XVIII-XIX вв., подсчитать общие затраты на содержание ссыльных в пути, определить возможные доходы притрактных крестьян от обслуживания ссыльных.

Одним из главных источников по истории тракта является социально-экономическая статистика 80-90-х гг. XIX в. К сожалению, статистические таблицы, предоставляющие возможность произвести подсчет численности трактового населения и хозяйств в селах, групп населения, размеров запашки, количества лиц, занимавшихся извозным промыслом и т.п., имеются только по Иркутской и Енисейской губерниям, а также по Ялуторовскому округу Тобольской губернии. Содержащаяся в этих томах информация позволяет подсчитать в

этих губерниях число населенных пунктов по Московско-Сибирскому тракту и количество жителей в них; провести социально-экономическую характеристику трактовых сел.

Для определения объема перевозок в Сибири важным источником служат материалы ведомственной статистики: городских дум Тюмени, Томска и Иркутска. Материалы Первой всероссийской переписи населения 1897 г. позволяют провести подсчет числа хозяйств, занимавшихся содержанием постоянных дворов, а также определить численность притрактового населения. Данные переписи наиболее достоверны, так как охватывают весь массив населенных пунктов. В фонде Н. М. Ядринцева (ГАИО) имеется фактический материал о грузоперевозках и действиях торгово-транспортных фирм в Сибири, в фонде купца М. Ф. Немчинова находятся приходно-расходные книги, телеграммы обозных приказчиков, данные о ценах на доставку грузов, договоры-подряды с транспортными фирмами. Важным источником по изучению товарного извоза сибирских крестьян являются маклерские книги, хранящиеся в государственных архивах Томска, Иркутска и Красноярска. Но книги сохранились не за все годы, и это затрудняет работу по созданию системного исследования по истории гужевого транспорта.

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.

В местных официальных изданиях публиковались документы, связанные с вызовами к подрядам на содержание почтовых станций, строительство и ремонт этапных и почтовых сооружений, обслуживание перевозов через реки и строительство мостов, на поставки казенных грузов. В частных газетах в разделах очерков и публицистики, в корреспонденциях с мест, фельетонах их авторы - писатели, путешественники, крестьяне - характеризовали различные стороны жизни притрактового населения.

Воссоздать историю строительства и функционирования Московско-Сибирского тракта, элементов образа жизни трактового населения помогают мемуарные материалы. Реальную картину функционирования этапного тракта дают воспоминания участников революционного движения, сосланных по этапу в Сибирь. Картографические материалы являются важным источником по истории строительства, содержания, эксплуатации, статистике дороги и бюджетным доходам.

Источником по истории инженерных сооружений на Сибирском тракте послужили материалы фонда № 198 ГАОО, планы и чертежи которого дают представление о техническом устройстве дороги, деревянных мостов через реки. Такие чертежи одновременно являлись инструкцией для строителей дороги. Имеются также планы перевозов через реки по большим и уездным почтовым дорогам. Для истории почтовой гоньбы интерес представляют чертежи планов и фасадов казенных почтовых домов, станционных и почтовых дворов.

Каждая из использованных в данном исследовании групп конкретно-исторических источников имеет свои недостатки, некоторые представлены

фрагментарно в связи с недостаточной сохранностью. Тем не менее, вышеназванный комплекс материалов позволяет проанализировать основные проблемы истории Московско-Сибирского тракта.

**Практическая значимость исследования** заключается во внедрении его результатов в справочную, научную и учебную литературу, учебные курсы, читаемые по историческим и географическим специальностям в ВУЗах, а также в школьных учебных курсах истории. Работа выполнена в рамках научной комплексной темы кафедры отечественной истории Новосибирского государственного педагогического университета: «Исторический опыт освоения Сибири крестьянством в XVII-XX вв.».

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Московско-Сибирский тракт - результат целенаправленной политики государства и общества по освоению Сибири. В доиндустриальный и начальный период индустриального освоения края был главной сухопутной транспортной магистралью, геополитически связывал центр и провинцию.

2. В своем развитии транссибирская сухопутная дорога прошла несколько этапов: от проложения первых маршрутов до устройства тракта с развитой инфраструктурой.

3. Картографирование Московско-Сибирского тракта было связано с процессом освоения Сибири, податными интересами властей, военными нуждами, административно-территориальным реформированием.

4. Тракт сочетал государственное и частное ведение хозяйства, связанные с различными видами и формами организации передвижений.

5. Тракт оказал значительное влияние на социально-экономическое развитие регионов Сибири, стимулируя рост товарного земледелия, скотоводства, промыслов, торговли и усиливая процессы социального расслоения.

6. Московско-Сибирский тракт, концентрируя население Сибири, в связи со спецификой социально-экономической инфраструктуры, значительно влиял на образ жизни притрактных жителей.

7. Предложенная схема описания тракта позволяет использовать ее при исследовании сухопутных транспортных коммуникаций Европейской России и Сибири.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы из 483 наименований, включающих названия 60 архивных фондов и отделов рукописей библиотек гг. Москвы, Санкт-Петербурга, Тюмени, Тобольска, Омска, Барнаула, Новосибирска, Томска, Красноярска, Иркутска, Улан-Удэ (том 1) и 5 приложений (том 2), включающих 13 документов, 33 таблицы, визиотип или видеоряд картографических и чертежных материалов и фотодокументов сооружений тракта (112 рис.).



## II. Основное содержание диссертации

**Во введении** доказываются научная значимость и актуальность темы, определяются объект и предмет исследования, территориальные и хронологические рамки, обосновываются цели и задачи, раскрываются научная новизна и полученные результаты.

**В первой главе** «*Организация дорожного дела в Сибири. Содержание и техническое устройство тракта*», состоящей из четырех параграфов, исследуются история возникновения и развития транспортной магистрали, отражение ее на картах России и Сибири, технология содержания тракта и переправ через реки, натуральная дорожная повинность и ее альтернативы.

**В первом параграфе** «*История возникновения и развития транспортной магистрали*» исследован вопрос происхождения наименования «Московско-Сибирский тракт» и дана периодизация его становления и развития.

В настоящее время существует три наиболее распространенных наименования самой протяженной сухопутной дороги Сибири в XVIII-XIX вв.: Сибирский, Московский и Московско-Сибирский тракт (первый раздел параграфа).

Мы решили проследить эволюцию формирования названия сибирской сухопутной дороги с XVII по XXI вв. в источниках, исследовательской литературе и уточнить современные варианты ее наименований.

Результатом исследования явилось понимание того, что в официальных документах, исходящих из столицы, тракт назывался чаще всего «*Сибирским*». В Сибири же его называли «*Московским*», особенно в направлении на запад от губернских городов. Однако достаточно часто в официальной документации одновременно встречаются разные номинации главной транспортной артерии Сибири. В высочайше утвержденном положении Сибирского Комитета от 1 ноября 1858 г. «О прибавке лошадей на почтовых станциях в Сибири по *Московскому* тракту, и о определении веса отправляемых с почтою из Москвы в Кяхту посылок с благородным металлом», исходящем от имперской власти, наименование тракта четырежды разное: «*Московский*», «*Главный Сибирский*», «*Московско-Сибирский*» и «*Московско-Иркутский*». Таким образом, название тракта включило в себя официальную (Сибирский) и региональную (Московский) оценку при названии дороги. В работах отечественных историков до сих пор продолжают употребляться разные названия.

Итак, под «*Московским*», «*Сибирским*», «*Московско-Сибирским*» трактом в Сибири понимается один объект. Мы в своей работе в соответствии со сложившейся историографической традицией применяем все вышеназванные наименования тракта. При этом заметим, что в последнее время в исторической литературе и средствах массовой информации все чаще употребляется вынесенное нами в заглавие исследования название «Московско-Сибирский тракт». С одной стороны, оно указывает на довольно длительную историческую традицию, отраженную как в делопроизводственных материалах XIX - начала XXI вв., так и в массовом сознании, с другой же - учитывает современные регио-

нальные и общероссийские представления о значении сухопутной транспортной коммуникации Сибири.

Во втором разделе первого параграфа «*Становление тракта в Западной и Восточной Сибири*» обобщаются материалы, имевшиеся в работах историков по изучению отдельных участков дороги. Дополнив их новыми сведениями, мы создали обобщенную историю тракта и его периодизацию. Кроме того, уточнен вопрос о времени смещения магистрали в обход г. Тары.

Критериями периодизации становления и развития Московско-Сибирского тракта являются нормативно-правовое регулирование процессов устройства дороги и ее заселения, статус населенных пунктов, уровень развития инфраструктуры и др.

I период (1598-1731 гг.) - время существования старого отрезка дороги от Москвы до Тобольска.

II период (1731 г. - 1760-1763 гг.) в истории тракта наступает с указа об устройстве регулярной почты от Тобольска до Камчатки и границ Китая. В это время определяются основные направления магистрали, начинается устройство почтовых станций и зимовий, которое происходит за счет местного сибирского населения. Этот период по составу населения на тракте условно можно назвать деревенско-станочно-заимочным. Верхняя грань этого периода условно ограничена двумя датами: первая связана с указами о ссылке в Сибирь в счет рекрутов помещичьих крестьян, а вторая - с указом о перемещении дороги с маршрута Верхотурье - Тюмень на маршрут Екатеринбург - Тюмень.

III период (с 1760 по 1800 гг.) связан с массовым заселением тракта и притрактных территорий принудительными методами за счет выселяемых в Сибирь из Европейской России поселенцев. В это время, особенно в 80-е гг., большинство станций и зимовий приобретают статус деревень и сел. В Западной Сибири этот процесс завершается в большей степени к началу 80-х гг. XVIII в., а в Восточной несколько затянулся, и задачи заселения и устройства пришлось решать вплоть до 1833 г. В целом к 1800 г. по тракту было налажено регулярное движение силами трактового населения. По составу трактового населения этот период можно назвать станочно-деревенско-сельским. Фактически с 70-х гг. XVIII в. тракт стал использоваться как гужевой путь купеческим капиталом, которому он был для более быстрой доставки особо ценных грузов выгоднее тяжелых речных путей с волоками на водоразделах.

IV период (1800-1833 гг.) связан с окончательным устройством станций и заселением наиболее сложных участков тракта. С 1825 г. в Западной Сибири тракт смещается южнее, минуя г. Тару, к г. Омску. В Восточной Сибири происходит дозаселение трактовых пунктов в Нижнеудинском и Ачинском округах и проводится работа по проведению и обустройству Кругобайкальских трактов.

V период (условные грани: 1833 г. - 1890-е гг.) связан с естественным воспроизводством трактового населения и интенсивной эксплуатацией тракта этим же населением. Нижняя грань условна: естественное воспроизводство трактового населения начинается на разных его участках в разное время. В этот же период в Западной Сибири с 40-х гг. XIX в. паромный транспорт берёт на

себя сезонный объем перевозимых грузов. Продолжается работа по созданию и эксплуатации Кругобайкальских трактов.

История Кругобайкальского тракта как продолжения Московско-Сибирского и ответвлений Сибирского как примыкающих трактов рассматривается в третьем разделе первого параграфа.

С конца XVIII в. обсуждалась идея проведения в обход Байкала сухопутной дороги из Иркутска в Кяхту, полезной не только для коммерции, но и для сообщений с Забайкальем. Центральные и местные власти, кяхтинское купечество с 1782 г. на протяжении более ста лет для ускорения связи с Забайкальем, для более стабильного, удобного, выгодного и безопасного продвижения товаров из-за Байкала постоянно пытались улучшить известные ранее маршруты вокруг Байкала и изыскать новые. При этом не забывались и стратегические интересы государства.

На пути между Иркутском и Кяхтой Московский тракт в г. Верхнеудинске поворачивал на Читу - Нерчинск с ответвлением на Аргунские (Нерчинские) заводы. Устройство регулярного сообщения по нему можно отнести к середине XVIII в. Следует отметить, что к Московскому тракту в разных местах примыкали и другие: Алтайский (от Омска), Томско-Семипалатинский, Якутский, Амурский и др. «Спутник по Сибири» 1896 г. указывает 37 трактов.

С начала XVII в. до первой четверти XIX в. транспортная артерия, меняя свое направление на отдельных участках, но в целом выпрямляясь все время на восток, проходила по наиболее важным в экономическом отношении районам Сибири или приближалась к ним. В устройстве дороги большую роль играли правительство, народная колонизация и торговый капитал. В начале 80-х гг. XVIII в. Московско-Сибирский тракт стал символом политического объединения окраины и метрополии.

**Во втором параграфе «Отражение тракта на картах России и Сибири в XVII-XIX вв.»** изучена динамика картографического изображения дороги.

В первой половине XVIII в. Сибирский тракт отображался на картах в пределах отдельных административных единиц. Впервые он нашел свое полное отражение на карте Сибири, составленной М. Татариновым под руководством иркутского губернатора К. Л. Фрауендорфа в 1765 г.

В конце XVIII - начале XIX вв. сухопутная дорога Сибири изображалась на рукописных планах-чертежах уездными и губернскими землемерами и чертежниками. С конца первой четверти XIX в. имелись печатные карты с изображением почтовых и больших проезжих дорог всех сибирских губерний. На протяжении всего XIX в. в Сибири военными топографами и землемерами постоянно проводились съемки и создавались дорожные карты. Во второй половине XIX в. Московско-Сибирский тракт изображался на всех административных картах сибирских губерний и областей.

Карты Московско-Сибирского тракта в определенной хронологической последовательности позволяют проследить формирование и изменение маршрутов магистрали, ее отдельных участков, динамику возникновения населенных пунктов, изменение их статуса (зимовье, станок, деревня, село, город) и местоположения. Картографирование дороги имело и утилитарное значение:

расчет или разверстание дорожной повинности между податными сословиями, особенно крестьянами. Дорожные карты позволяли произвести расчет затрат на содержание почтовой гоньбы и гужевых транспортных затрат для купеческого капитала. Московско-Сибирский тракт, имея статус губернской дороги, находит свое отображение практически на всех картах разной тематической направленности: от административных до экономических. В XVIII в. он входит в общероссийскую систему почтовых дорог, в начале XIX в. изображается на специальных почтовых картах империи, а также на региональных: губернских и окружных картах. Работа с картографическими материалами позволяет сделать вывод о том, что картографирование в Сибири происходило не только в связи с административно-территориальным ее реформированием, но также в связи с устройством дороги и заселением ее частей, с развитием почтовой связи, податными интересами властей, военными нуждами и другими задачами.

**Третий параграф** *«Организация дорожного дела. Содержание и техническое устройство тракта»*. Устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на западе России. Между Москвой и Санкт-Петербургом в это время занимались уже полотном дороги, а в Сибири шло только заселение пролагаемого тракта.

В разделе первом *«Технология содержания тракта и переправ через реки»* исследуется технология содержания тракта, которая предполагала выполнение и соблюдение установленных правил. Процесс этот был делом трудоемким и технически сложным. Для покрытия трактов употреблялись различные материалы. В Тобольской губернии на реках с медленным течением мосты строили не сложными по конструкции. Строительные работы выполнялись только по чертежам от Главного управления путей сообщения. В Западной и Восточной Сибири использовались разнообразные перевозные средства: паромы, «самолеты», плашкоуты. В губерниях и областях Западной и Восточной Сибири строительство переправ через реки и исправление мостов на почтовых трактах производилось за счет средств земского сбора.

По сведениям, собранным Г. С. Батеньковым до 1822 г., на «большой трактовой дороге» от границ Пермской губернии до Забайкалья мостов было 904 общей протяженностью в 46 103 саж., гатей протяженностью в 116 949 саж., перевозов - 39, включая пять до Кяхты. К этому можно добавить по «большой непочтовой дороге» из Тюмени в Ишим 113 мостов длиной в 1780 саж., гатей 3251 саж. и 6 перевозов. В целом состояние инженерных сооружений и перевозных средств современниками оценивалось как не вполне удовлетворительное.

Согласно основным правилам об устройстве дорог в государстве, утвержденным 25 марта 1833 г., по своему значению Московско-Сибирский тракт являлся дорогой 3-го класса - дорогой обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию. По содержанию относился ко 2-й категории, потому что устраивался за счет земского сбора и натуральной дорожной повинности. Устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприя-

тий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим путям на западе России.

В разделе втором третьего параграфа *«Натуральная дорожная повинность»* исследована дорожная повинность по содержанию тракта.

В перерасчете на душу мужского пола натуральная дорожная повинность в Сибири была в целом выше, чем на севере Европейской России. При огромной протяженности дорог и довольно малочисленном населении края нагрузка на душу населения возрастала.

Натуральная дорожная повинность распространялась на всех крестьян Сибири рабочего возраста, пятая часть которых ежегодно должна была отработать в течение месяца на ремонте полотна дорог и мостов. Были случаи отказа от выполнения повинности или самовольного оставления работ крестьянами. Руководство осуществлялось местной администрацией. Дорожная повинность крестьян Сибири на протяжении XVII-XIX вв. носила натуральный характер и являлась разновидностью феодальной ренты. Однако во второй половине XIX в. в среде самих отработчиков-крестьян использовались формы найма. Сохранение дорожной повинности на протяжении всего XIX в. способствовало поддержанию основного назначения тракта - функционированию его как пути сообщения.

Третий раздел параграфа *«Альтернативы натуральной дорожной повинности»*. С 1822 г. проводилась попытка заменить натуральную дорожную повинность денежным сбором с каждой мужской души, а работы по устройству дороги поручить специальным военно-рабочим командам.

В 1827 г. действие Устава о содержании сухопутных сообщений в Сибири было приостановлено. Дорожная повинность вновь обрела натуральный характер в прежних размерах. Военно-рабочие команды были расформированы. В Восточной Сибири дорожные команды так и не были созданы.

На протяжении всего XIX столетия неоднократно имели место попытки использовать на строительстве и ремонте дороги труд ссыльных. В 1887 г. был введен повозный сбор с проходивших 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 дорог. В последней четверти XIX в. крестьяне активно поднимают вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежным сбором. 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.

Таким образом, в течение XVIII-XIX вв. существовали альтернативы дорожной повинности: от использования труда ссыльных до найма подрядчиков из сумм земского сбора, из средств дорожного сбора, из средств купеческого капитала. Власти всех административно-территориальных единиц устраивала единая сухопутная транзитная дорога, и они с методичной настойчивостью создавали, обеспечивали ее содержание и эксплуатацию, т. е. колонизовали Сибирь, делая ее русской частью страны в течение XVIII-XIX вв. через устройство путей сообщения.

**Во второй главе «Формы и виды передвижения по тракту»,** состоящей из 4 параграфов, рассматриваются виды и формы организации передвижения по тракту.

**В первом параграфе «Ямская гоньба в Сибири в XVII - перв. четв. XIX вв.»** исследуется организация такого вида передвижения, как ямская гоньба, а также правовой статус ямщиков.

Сибирские ямы были учреждены между 1598-1600 гг. К ним относились Верхотурский, Туринский, Тюменский. 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.

К моменту перечисления ямщиков в состав государственных крестьян в 1824 г. в Западной Сибири их было 17 041 душ м.п. В Восточной Сибири сословия ямщиков никогда не было. В отличие от крестьян они не платили государственные подати и не исправляли большие государственные дороги.

Доходы ямщиков состояли из денежного жалованья от казны из собираемых с податного населения ямских денег. Также за службу им выделялись земельные наделы, в свободное время ямщики могли заниматься промыслами. С 1714 г. денежное содержание отменяется и вводится плата за прогоны, получаемая от проезжавших.

В Сибири в XVII - первой трети XVIII вв. ездили на, так называемых, долгих (протяжных), а не на переменных лошадях, т.е. ямщики везли своих пассажиров от яма до яма или от города до города без замены лошадей. С начала 30-х гг. XVIII в. ямщики привлекаются к регулярной почтовой гоньбе в связи с проложением тракта.

Ямщики проживали оседло в основном в Туринском, Тюменском, Ялуторовском и Тобольском уездах, но с 1804 г. выставляли лошадей во все уезды Томской губернии. На рубеже XVIII-XIX вв. происходит дальнейшее сближение социального статуса крестьян и ямщиков. В связи с невозможностью в достаточной мере выполнять гоньбу ямскими охотниками по указу 22 июня 1822 г. они были соединены с государственными крестьянами.

Итак, мы выделяем для второй пол. XVIII - начала XIX вв. на Московско-Сибирском тракте сочетание двух форм организации ямской гоньбы: первая - выполнение ее самими ямщиками и наем ими же подрядчиков в отдаленных от их компактного проживания местах Западной Сибири; и вторая - натурально-подрядная система, распространенная в Восточной Сибири, где ямщиков не было. Исполнителями гоньбы выступали податные сословия и подрядчики, заключившие договоры с теми, кто не желал самостоятельно отправлять натуральную ямскую повинность.

**Второй параграф «Гужевой извоз: организация и формы».** Развитию извоза способствовал купеческий капитал, продвигавший товары на российский и зарубежный рынки. Положительная динамика роста грузоперевозок по тракту в течение XIX в. была несомненной: с 10 тыс. пудов в 1802 г. до 4,5 млн пудов в 1880-е - 1890-е гг. XIX в. (через г. Томск).

В первом разделе параграфа дается характеристика торгово-транспортных фирм-доставщиков. Торговый и промышленный капитал, возраставший в стране в целом, не мог сохранить свои высокие доходы старыми методами организации обмена, при которых приказчики, которых купцы отправляли с обозами, сами являлись организаторами доставки товаров. Поэтому появление специализировавшихся на этом деле фирм снимало с хозяев товара дополнительные хлопоты и давало экономии средств, так как фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность товара. Специалисты-доставщики хорошо знали местные условия, лучше и быстрее организовывали доставку грузов в указанный срок.

Транспортные фирмы - высшее звено в организации гужевых перевозок. Организация фирм-доставщиков способствовала более интенсивному товарообмену между Европейской Россией и Сибирью в условиях экстенсивного развития сухопутного транспорта в крае.

В разделе втором второго параграфа исследуется деятельность обозных приказчиков и извозчиков-«связочников». В XVIII - первой половине XIX вв. при перевозках с чаем, отправляемых из Кяхты на Нижегородскую ярмарку или в Москву, кяхтинские купцы назначали доверенных из своих приказчиков, которые должны были нанимать возчиков и сопровождать транспорты.

В Сибири в начале XIX в. перевозка товаров была сосредоточена в руках мелких и самостоятельных Извозчиков. Они находились в непосредственных контактах с отправителями и получателями грузов и перевозили товар небольшими объемами, ведя дело на собственный риск. В извозе участвовали «связочники» - главная масса извозчиков. «Связка» - комплект лошадей, состоявший обычно из пяти подвод и управляемых одним возчиком, - была единицей всех расчетов. Связочники составляли артель - главную транспортную силу при товарном извозе. В артели возчиков была круговая порука. На Московско-Сибирском тракте (включая Забайкалье) в период с 1887 по 1891 гг. было 35 тыс. извозчиков.

Третий раздел второго параграфа *«Формы гужевого извоза»*. Известны две формы гужевого извоза: дальний и ближний, так называемый, «бесконный». Крестьяне на своих лошадях, со своей упряжью собирались в артель во главе с «объездным» и выходили в дальний извоз в несколько сот и даже тысяч верст, а при извозе ближнем подрядчик, взявший на себя перевозку товара, не имел собственных лошадей. «Бесконный» способ перевозки применялся при необходимости спешной доставки товара.

Проведенная железная дорога одержала победу над извозом на тракте, но он не исчез полностью, а продолжил своё развитие на подъездных путях.

**Третий параграф** *«Почтовая гоньба. Легковой извоз»*. До появления подрядной и вольной гоньбы почтовая и ямская гоньба была обязательной повинностью крестьян. В 40-е гг. XVIII в. подводная гоньба по Московскому тракту стала осуществляться регулярно. В 60-е -70-е гг. XVIII в. между Тобольском и Иркутском насчитывалось 84 станка или стана. Расстояния между ними не соответствовали указным.

Для выполнения подводной гоньбы по станам избирались ямские старосты, которые по крестьянским сотням устанавливали очередность поставки подвод, следили за порядком и порядком обслуживания тракта. Фактически крестьяне не освобождались от подводной гоньбы до полного устройства ямских станций. С 1822 г. частные наймы по подводной гоньбе были преобразованы в общий наем, который совершался на открытых торгах под надзором губернского начальства. Как и до начала 20-х гг., подряды брали отдельные зажиточные крестьяне или целые крестьянские общества.

Вся деятельность крестьянства притрактных сел по перевозке пассажиров и почты в XIX в. объединена нами под названием «легковой извоз», или «ямщина». На Московско-Сибирском тракте из ямщины по характеру организации мы выделяем три вида легкового извоза: гоньба контрактная (почтовая); гоньба вольная (перевозка пассажиров) и междудворная обывательская (земская) гоньба - повинность крестьян перевозить по служебной надобности представителей администрации, сопровождать арестантские партии или посылать нарочных из села в село.

Контрактная почтовая гоньба осуществлялась по тракту, протянувшемуся от Пермской губернии до Забайкальской области на 3408 верст. На тракте было расположено 150 станций, из них на трех от границы Пермской губернии (Тугулымской, Успенской и Тюменской) существовали вольные почты купца Михайлова. На 147 станциях содержалось 2936 лошадей (1468 почтовых пар).

Почтовая гоньба требовала значительных затрат как на первоначальное обустройство, так и на содержание в исправности лошадей, экипажей и прочего снаряжения. Поэтому она сосредотачивалась в руках зажиточной части населения. Стоимость содержания почтовых лошадей напрямую зависела от урожая овса и сена. В основном содержанием почтовой гоньбы занимались крестьяне тех же селений, где находились станции. За властями оставалось окончательное право на принятие условий состоявшихся торгов.

Таким образом, организация почтовой гоньбы в Сибири прошла несколько этапов: от принудительного выставления крестьянскими обществами почтовых лошадей за определенную плату или льготы со стороны казны и властей, индивидуальных договоров обществ с подрядчиками на всем протяжении XVIII - первой четверти XIX вв. до, так называемых, открытых публичных торгов по сдаче в содержание почтовых станций и лошадей за счет губернского земского сбора с 1822 г.

Во втором разделе параграфа дается описание вольного пассажирского извоза (ямщины). Параллельно с почтовой гоньбой существовал вольный пассажирский извоз, которым занимались крестьяне только трактовых селений, причем не только зажиточные, но и средние слои. Вольные ямщики успешно конкурировали с государственной почтовой гоньбой, поскольку провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых.

Вольный извоз в Сибири возник со времени заселения трактовых сел во второй половине XVIII в. и, как и другие виды извоза, имел определенную организацию. Он более, чем товарный, был сконцентрирован в руках населения станционных пунктов.



**В четвертом параграфе «Этапный тракт»** дается описание пешеходно-го вида передвижения ссыльных.

Ссыльных в Сибирь сопровождали представители разных подразделений военного ведомства. До 1763 г. их доставляли через Казань до Соликамска водой, а от Соликамска до Тобольска сухим путем. Если не было указаний из столиц, губернатор распределял их по своему усмотрению.

До конца XVIII в. организации ссыльной системы правительством уделялось мало внимания. В последней четверти XVIII в. - в начале XIX в. оно предпринимает шаги к упорядочению ссылки. Указом от 4 сентября 1816 г. внутренняя стража для охраны ссыльных вводилась и в Сибири. В связи с необходимостью увеличения числа рабочих на казенных заводах в Восточной Сибири правительство создает в 1823-1825 гг. ссыльный тракт как продолжение общероссийских ссыльных трактов.

С 1 июня 1865 г. пешеходное отправление арестантов между Нижним Новгородом и Тюменью по главному ссыльному тракту было заменено их перевозкой на переменных лошадях. Для поставки подвод для арестантских партий и на содержание ночлежных и промежуточных станций в 1864-1865 гг. объявлялись торги. В 1865 г. правила о конной перевозке арестантов решили применить к Восточной Сибири.

В Западной Сибири с 1865 г. пересылку от Тюмени до Томска осуществляли по рекам. От Томска до Ачинска с 1865 по 1868 гг. - на лошадях. Перевозка по маршруту Ачинск - Иркутск была приостановлена уже в 1866 г. Сосланных и распределенных в Приказе о ссыльных в южные районы Западной Сибири отправляли из Тюмени пешим порядком. После введения водной перевозки ссыльных в Западной Сибири из 43 трех этапов осталось только три. Остальные от Тюмени до Томска были упразднены.

К 1865 г. на главном ссыльном тракте в Сибири были одна пароходная и 46 пешеходных конвойных команд. В них числилось 2181 чел. 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. Каждый ссыльный получал на пропитание в первой половине XIX в. 12 коп., а с 50-х гг. - 10 коп. в день, на которые он покупал еду у крестьян. Колонна двигалась примерно со скоростью 20-35 верст в день. Этапные здания не соответствовали требованиям быта и гигиены. Такое положение дел было обычным и вполне заурядным.

Итак, ссыльным трактом в течение XVIII-XIX вв. в Сибирь прошло около 1 млн чел. Затраты на ссылку не окупались ее результатами. Однако средства, выделяемые правительством России на организацию этапов, этапных и конвойных команд, передвижение и довольствие ссыльных, работали в экономике Сибири.

В основе классификации видов передвижения по тракту нами использованы следующие критерии: цель и назначение коммуникации (почтовая, пассажирская, транзитно-товарная, пешеходная); социальный статус и социальное положение участников коммуникации или исполнителей организации передвижения (сословие ямщиков, государственные крестьяне, разночинцы, купцы,

приказчики, подрядчики, чиновники, откупщики, военные и т. д.); формы или характер организации передвижения по тракту (езда на долгих, на возках, на почтовых, на вольных, пешее движение).

**Глава третья»** *Социально-экономические процессы и элементы образа жизни в зоне влияния Московско-Сибирского тракта»* состоит из 4 параграфов.

**Первый параграф** *«Население Московско-Сибирского тракта»*. Изучение численности и демографической структуры населения дает возможность определить удельный вес трактового и притрактового населения в составе жителей исследуемых районов, темпы его роста, размеры населенных пунктов, плотность населения, людность двора, половую структуру.

Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только проживавших непосредственно на тракте. К притрактовому населению в зависимости от масштабов сопоставимых территорий относятся жители волостей либо округов, через которые проходил тракт. Так как официально притрактовая зона нигде и никогда не была утверждена, мы используем данные статистики, сгруппированные по административным единицам.

Сибирский тракт пересекал наиболее заселенные уезды (округа) Западной Сибири. В 1790 г. вокруг него 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 % соответственно. В 1816 г. на территории Восточной Сибири дорога пересекала округа с 89,43 % земледельческого и приписного населения.

В 1897 г. 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 нем и его продолжениях - Кругобайкальской и Амурской дорогах в пределах Иркутской губернии - в 1897 г., по нашим подсчетам, было 177 738 жителей или 36 % от всего населения трактовых волостей. 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.

Московско-Сибирский тракт в течение XVIII-XIX вв. группировал вокруг себя значительную часть населения Сибири, на нем располагались наиболее крупные населенные пункты. На тракте наблюдались диспропорция в соотношении мужского и женского населения и самая высокая плотность жителей. Здесь была сосредоточена весьма значительная масса трудовых ресурсов Сибири. Население вокруг дороги на всем ее протяжении концентрировалось неравномерно.

Тракт являлся зоной первоначального освоения региона. Вначале сюда осуществлялся приток населения, затем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в прилегающие районы.

**Второй параграф** *«Базовые составляющие экономики притрактовой зоны»*. Извозчикам, ямщикам, проезжим, содержателям постоялых дворов необходимы были продукты питания, ямским и обозным лошадям - фураж: овес и сено.

Анализ данных показывает, что в районах вдоль Московско-Сибирского тракта наблюдалась определенная специализация зернового клина. В структуре посевов трактовых волостей овес занимал второе место после озимых хлебов, а во вне трактовых - лишь четвертое. Овес выступал на рынке в трактовых селах как одна из наиболее товарных культур. Вне трактовые же поселения могли конкурировать с трактовыми в производстве хлеба, так как рыночные цены его были выше и могли покрывать затраты на транспортировку.

Московско-Сибирский тракт влиял и на систему полеводства в отдельных районах, находившихся в специфических климатических условиях. Например, старожильческие хозяйства в Нижнеудинском округе как наиболее зажиточные пытались использовать, а иногда и сохранять залежи для сбора сена и продажи его проходящим обозам и ямщикам.

Во втором разделе параграфа дается описание развития коневодства в волостях, располагавшихся у трактов, где массовые перевозки грузов требовали большого количества лошадей, значительная часть которых содержалась специально для извоза, перевозки почт и т.п. Торговля ими в крупных масштабах производилась на ярмарках чаще всего в трактовых селах или городах. Так, Ишимская ярмарка являлась важным рынком сбыта лошадей Томской и Енисейской губерний, отчасти и Степного края, куда пригонялось до 18-20 тыс. голов. Особенно высокой доходность от их продаж была в трактовых селениях. Рынок лошадей Томской губернии тесно был связан с рынком Восточной Сибири. В целом по Восточной Сибири в волостях, располагавшихся у тракта, коневодство преобладало, принося более или менее постоянный доход.

Раздел третий параграфа посвящен промыслам, в которые крестьяне Московско-Сибирского тракта вовлекались более широко, чем жители отдаленных от него селений. Так, в волостях Сибирского тракта Иркутской губернии 56,9 % всех мужчин рабочего возраста занимались местными промыслами, в том числе 24 % - извозом, в трактовых селах извозом было занято 27,2 % от всего количества 18-60-летних мужчин. Во вне трактовых волостях промыслами было занято 46,2 %, в том числе, извозом - 13,8 % трудоспособных мужчин. В трактовых волостях Енисейской губернии 53,5 % мужчин рабочего возраста занимались неземледельческими промыслами, в том числе, извозом - 14,2 %, во вне трактовых волостях - 34,6 %, из них 6,4 % - извозом.

Гужевому извозу сопутствовало содержание постоянных дворов, называемое дворничеством. В 1897 г. на тракте между Томском и Иркутском было зафиксировано 785 постоянных дворов. Хозяйства дворников были крупными торгово-предпринимательскими заведениями, основанными на производстве и перепродаже овса, сена и продовольствия. Организация дворничества способствовала выделению на одном полюсе деревни предпринимательских, многопосевных хозяйств, объединявших товарное земледелие с предпринимательством в организации извозного промысла.

Московско-Сибирский тракт оказывал серьезное влияние на развитие деревообрабатывающей промышленности. Кустари и ремесленники изготавливали транспортный инвентарь, тару для перевозки грузов. Экипажный промысел делился на самостоятельные отрасли: тележное производство, санное, колесное,

дужное. На основе экипажного производства сложилось несколько промысловых районов вдоль дороги. Продукция рогожно-мочального производства шла на рынок, емкость которого определялась также потребностями магистрали.

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 %). На тракте промысловую деятельность жителей сопровождали ярмарочно-торжковая и стационарная (магазинная и лавочная) торговля в городах и селах.

Таким образом, полоса заселения вдоль Московско-Сибирской магистрали была одним из самых крупных промышленных районов Сибири. Тракт служил артерией, которая давала жизнь не только извозу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз.

**Третий параграф** *«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. Мы обратились к группировке хозяйств по средствам производства (величине пашни и посева, количеству лошадей и крупного рогатого скота), а также по числу хозяйств, отпускавших и нанимавших рабочую силу.

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 буржуазии. Будем придерживаться более корректного термина - «расслоение».

Опубликованные в последние годы труды А. В. Чаянова о крестьянском хозяйстве освещают проблему расслоения крестьянства не как дифференциацию вследствие социально-классового процесса в среде крестьянства, а как отщепление от основного массива семейно-трудовых хозяйств четырех видов самостоятельных предприятий: фермерских, кредитно-ростовщических, промысловых и вспомогательных. Не обладая всеми данными сибирской статистики 80-90-х гг. XIX в. для подобной классификации, мы полагаем, что говорить о социальном разложении трактового крестьянства в этот период еще рано. Но определенные группы хозяйств трактовых крестьян могли соответствовать приведенной социальной классификации. Наши выводы при изучении трактового крестьянства, особенно его социального расслоения, не противоречат теории А. В. Чаянова, считавшего, что в действительности встречались помимо трудовых крестьянских хозяйств и хозяйства (которых было немало) полупролетарские, и полукапиталистические<sup>14</sup>.

Процесс расслоения крестьянства в Сибири в конце 80-х - начале 90-х гг. XIX в. проходил повсеместно. Однако в трактовых селах и волостях он отличался большей интенсивностью. Показателем степени расслоения может служить доля хозяйств, не имевших запашки, т.е. не сеявших хлеба. Глубина рас-

---

<sup>14</sup> Чаянов А. В. Организация крестьянского хозяйства // Крестьянское хозяйство : Избранные труды. - М., 1989. - С. 208.

слоения в трактовых селах и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и районах, к нему прилегающих, являются очевидным фактом.

Группировка хозяйств по средствам производства относительно всех категорий показывает преобладание широты и глубины расслоения на Московско-Сибирском тракте и в районах, к нему прилегающих.

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. На магистрали наблюдалась тенденция к более широкому привлечению наемной рабочей силы на длительные сроки. Функционирование тракта стимулировало развитие товарно-денежных отношений, активизировало процесс расслоения крестьянства.

Элементы материальной культуры притрактовых жителей в XIX в. (одежда, жилище и пища) исследуются **в четвертом параграфе**. Население притрактовой зоны - в большинстве русские сибиряки. Некоторые особенности образа жизни населения, группирующегося вдоль трактов, были обусловлены его большей подвижностью и коммуникабельностью.

Жилище трактовых крестьян менялось в сторону его постоянного улучшения, поскольку на дороге новое внедрялось быстрее. При этом важным условием был фактор длительности проживания в трактовом селе и зажиточность крестьян.

Достаток притрактовых крестьян, чьи доходы были выше, чем у населения других районов, благоприятно отражался и на структуре питания.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт играл важную роль в социально-экономической и культурной жизни региона, способствуя устойчивому развитию хозяйства сибирских крестьян в притрактовых селениях и жителей трактовых городов. Магистраль являлась пространственно протяженным районом, куда направлялась продукция сельскохозяйственного товарного производства трактовых и притрактовых крестьян, где формировались ярмарки и торговые лавки, куда двигалось население и торговый капитал. Тракт вне зависимости от районов и административных границ влиял на народное хозяйство Сибири.

**В заключении** подводятся итоги исследования и делаются основные выводы. Московско-Сибирский тракт выступал в роли основной сухопутной транспортной коммуникации Сибири после заселения и освоения притрактовой территории, устройства полотна дороги в XVIII - начале XIX вв. В его создании участвовало несколько поколений переселенцев и их потомков, которым, наряду с адаптацией, пришлось приложить колоссальные усилия для поддержания дороги. Постепенное введение инженерного контроля, привлечение купеческого капитала на особо сложные участки, устройство объездных дорог позволяло обеспечить функционирование тракта во все времена года.

Магистраль была объектом внимания центральной и местной бюрократии, торгового капитала, военных и обывателей. Ее устройство соответствовало уровню развития науки и техники, финансовым и ресурсным возможностям то-

го времени и общества. Технология содержания тракта базировалась на единой для всей России нормативно-правовой базе, исходившей от органов управления путями сообщения и санкционированной верховной властью.

В результате целенаправленной политики властей по организации устройства и содержания тракта он превратился в одну из самых протяженных магистралей империи, отвечавших минимальным техническим требованиям того времени. Фактически становление Московско-Сибирского тракта являлось наиболее ярким фактом имперского «политически ориентированного проникновения центра в периферию» (А. В. Ремнев)<sup>15</sup>. Московско-Сибирский тракт был важной составляющей в стратегической «оси» всего дальнейшего индустриального освоения восточных окраин.

Коммуникативный аспект магистрали проявлялся в видах и формах организации передвижения. В начальный период его становления наиболее распространенными являлись такие виды передвижения, как ямская гоньба, организованная в форме ямов в Западной Сибири, и ямская повинность податных сословий в Восточной Сибири. Параллельно с ямской государевой гоньбой с момента устройства тракта начинает развиваться и государственная почтовая гоньба, организованная в первой четверти XIX в. через подрядную форму. Почтовая гоньба отличалась от ямской более интенсивной формой перевозок, наличием почтовых станций, удобных для перепряжек почтовых лошадей, использованием езды на переменных лошадях в отличие от езды на протяжных.

Легковой извоз притрактowych жителей как вид по перевозке пассажиров базировался на ускоренной форме организации езды из-за частой смены лошадей в трактовых селениях. Езда на вольных ямщиках обеспечивалась более широким предложением услуг при их невысокой стоимости.

Гужевой извоз как вид передвижения развивался с увеличением объемов перевозимых грузов. Передвижение было организовано в форме обозной ямщины, езды на возках-розвальнях либо ускоренной доставки грузов с частой сменой лошадей. С точки зрения предпринимательства, извоз на первом этапе был организован в форме артелей крестьян-извозчиков под управлением купеческих приказчиков. В пореформенный период приказчиков сменяют специализирующиеся на транспортных поставках фирмы-доставщики грузов, артель же крестьян-возчиков остается.

Главный ссыльный тракт от Нижнего Новгорода в Сибирь играл не только роль транспортной артерии для осужденных, но и подкреплял финансовую базу трактового крестьянства, поскольку часть средств, направляемых на содержание ссыльных в пути, оседала в бюджетах крестьянских семей.

В аспекте социально-экономического воздействия тракт сыграл в истории Сибири особо значимую роль. Население региона размещалось на огромных пространствах. В таких условиях концентрация его в значительной части вдоль

---

<sup>15</sup> Ремнев А. В. Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // Российская империя: стратегия стабилизации и опыты обновления / под ред. М. Д. Карпачева, М. Д. Долбилова, А. Ю. Минакова. - Воронеж, 2004. - С. 114.

магистрала оказывала существенное влияние на социально-экономические процессы в притрактовой сибирской деревне, усиливая развитие товарно-денежных отношений и капитализма в крестьянском и городском хозяйстве. Дорога притягивала к себе различные группы населения и давала возможность кому-то найти средства к существованию, а кому-то получать доходы, расширять хозяйство, менять традиционный уклад жизни. Крестьян-старожилов из других селений в трактовые села привлекало развитие промысловой деятельности в области транспортных перевозок.

Сибирский тракт являлся одной из важнейших зон первоначального освоения региона. В результате его эволюции на протяжении исследуемого периода на нем возникли наиболее устойчивые в экономическом отношении населенные пункты Сибири, сформировалось население, приспособившееся к транспортным функциям главной сухопутной дороги, с ментальностью, ориентированной на успешное ведение хозяйства, освоение грамотности, улучшенные социально-бытовые условия, на формирование более широкого кругозора посредством коммуникации.

Тракт играл важную роль в движении населения и капиталов, в ориентации торговли на главную сухопутную магистраль Сибири, одновременно обеспечивая в комбинации с речными путями большую динамику продвижения товаров. Он способствовал устранению территориальных разрывов между районами Сибири и их интеграции.

После проведения Транссибирской железнодорожной магистрали, которая была построена «по линии исторически сложившегося генерального направления сибирского грузопотока»<sup>16</sup>, значение тракта изменилось. Дорога, имевшая транзитное значение, превращается в путь, обслуживавший местные потребности.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт, являясь главной сухопутно-транспортной коммуникацией Сибири, представлял собой сложноорганизованное государственно-частное предприятие мануфактурного типа, растянутое в пространстве, имевшее специфические функции по организации и транспортировке людей и грузов. Дорога влияла на углубление хозяйственной и профессиональной специализации отдельных групп населения по обеспечению его функционирования.

В целом тракт способствовал устойчивому процессу освоения Сибири российским населением, расширял коммуникативное пространство всего сибирского региона.

**Апробация результатов исследования:** Основные положения, научные результаты и выводы исследования изложены в опубликованных в 1998, 2004 и 2006 гг. научно-справочном издании (библиографическом указателе литературы), двух монографиях, а также в статьях, докладах и других материалах, изданных в 1987-2006 гг. общим объемом 64 п. л.

---

<sup>16</sup> Сиголов М. Р., Истин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. - Новосибирск, 1988. - С. 26.

Отдельные аспекты и положения работы выносились на обсуждение на всесоюзных, всероссийских и региональных конференциях в гг. Новосибирске, Томске, Омске, Тобольске, Владивостоке.

По теме диссертации опубликованы следующие основные работы:

**Монографии:**

1. *Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII-XIX вв. / О. Н. Катионов. - Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 2004. -567 с. (33 п. л.).

2. *Катионов, О. Н.* История научно-картографического изучения Сибири и Дальнего Востока XVII - начало XX вв.: библиограф. указ. лит. (вторая половина XVII в. -1995 г.) / О. Н. Катионов. - Науч.-информ. изд. / Новосиб. гос. пед. ун-т.- Новосибирск : Изд-во СО РАН, НИЦ ОИГТМ, 1998. - 164 с. (13 п. л.).

3. *Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках / О. Н. Катионов.- Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 2006. -186 с. (10,8 п. л.).

**Публикации в реферируемых изданиях:**

4. *Катионов, О. Н.* Картографирование Московско-Сибирского тракта в XVII-XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестн. Томск, гос. ун-та. Сер.: История. Краеведение. Этнология. Археология. - 2005. - № 288 (Сентябрь). - С. 103-107 (0,5 п. л.).

5. *Катионов, О. Я.* Итоги изучения истории Московско-Сибирского тракта в XVII-XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестн. Томск, гос. ун-та. Сер.: История. Краеведение. Этнология. Археология. - 2005. - № 288. (Сентябрь). - С. 108-112 (0,5 п. л.).

6. *Катионов, О. Н.* Правовое положение ямщиков в Сибири в XVII - начале XIX в. / О. Н. Катионов // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Сер. : История, филология. - 2005. - Т. 4. - Вып. 2: история. - С. 87-93 (0,5 п. л.).

7. *Катионов, О. Н.* К вопросу о происхождении наименования Московско-Сибирский тракт / О. Н. Катионов // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Сер. : История, филология. - 2006. - Т. 5. - Вып. 1 : история. - С. 14-18 (0,5 п. л.).

8. *Катионов, О. Н.* Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная магистраль Сибири в 1730-е - 1890-е гг. / О. Н. Катионов // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Сер.: История, филология. - 2006. - Т. 5. - Вып. 1 (дополнительный) : история. - С. 28-32. (0,5 п. л.).

**Статьи и тезисы выступлений:**

9. *Катионов, О. Н.* Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. / О. Н. Катионов // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период: сб. науч. тр. / Новосиб. гос. пед. ин-т. -Новосибирск, 1987. - С. 117-124 (0,5 п. л.).

10. *Катионов, О. Н.* Некоторые итоги изучения роли извозного промысла в капиталистическом развитии Сибири / О. Н. Катионов // Хозяйственное освоение Сибири : сб. науч. тр. / АН СССР. Сиб. отд-ние. Ин-т истории, филологии и философии. - Новосибирск: Наука, 1988. - С. 50-54 (0,3 п. л.).



11. *Катионов, О. Н.* Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в. / О. Н. Катионов // Источники по истории освоения Сибири периода капитализма : сб. науч. тр. / АН СССР. Сиб. отд-ние. Ин-т истории, филологии и философии. - Новосибирск : Наука, 1989. - С. 46-58 (0,5 п. л.).

12. *Катионов, О. Н.* Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) / О. Н. Катионов, З. П. Горьковская // Культурный потенциал Сибири в досоветский период : межвузовский сб. науч. тр. / Новосиб. пед. ин-т. -Новосибирск, 1992. -С. 55-67 (0,8 п. л.).

13. *Катионов, О. Н.* Карты Омского государственного архива как исторический источник / О. Н. Катионов // Историческая наука в Омском педагогическом институте (к 60-летию со дня основания института). Материалы региональной конф. / Омск. гос. пед. ин-т, - Омск, 1992- - С. 83-85 (0,2 п. л.).

14. *Катионов, О. Н.* Наш край на первых картах Сибири / О. Н. Катионов // Страницы истории Новосибирской области: люди, события, культура. Первая областная научно-практическая конференция краеведов : тезисы, доклады и сообщения. -М.: РИЦИСПИРАН, 1995.-Ч.1.-С. 16-20(0,2п. л.).

15. *Катионов, О. Н.* Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области / О. Н. Катионов, Ф. С. Кузнецова // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч- тр., посвящ. 60-летию Новосибирской обл. / Ин-т истории СО РАН. - Новосибирск, 1997. - С. 48-58 (0,8 п. л.).

16. *Катионов, О. Н.* Некоторые вопросы этапирования ссыльных в Сибири во второй половине XIX - начале XX века / О. Н. Катионов, В. И. Баяндин // Куйбышев (Каинск) : исторический опыт социально-экономического и культурного развития : тезисы региональной науч.-практич. конф.(5-6 декабря 1997 г.). / Террит. администр. г. Куйбышева Новосиб- обл., Куйбышев, краевед, музей. - Куйбышев, 1997. - С. 23-25 (0,2 п. л.).

17. *Катионов, О. Н.* Сибирские ямщики в конце XVIII - начале XIX вв. / О. Н. Катионов // «Сибирь - мой край...» : проблемы региональной истории и исторического образования : сб. науч. тр. / Новосиб. гос. пед. ун-т. - Новосибирск, 1999. - С. 236-250 (0,8 п.л.).

18. *Катионов, О. Н.* Ссылный тракт Сибири в конце XVIII-XIX вв. / О. Н. Катионов // Историческое образование в школе и вузе в условиях его диверсификации (Региональный компонент : теория и практика) : материалы региональной науч.-практич. конф. (Новосибирск, 9-11 ноября 2000 г.) / Новосиб. гос. пед. ун-т. - Новосибирск, 2000. - С. 71-72. (0,2 п. л.).


19. *Катионов, О. Я.* Ссылный тракт на территории Новосибирской области в XIX в. / О. Н. Катионов // Новосибирская область в контексте российской истории / Ин-т истории СО РАН. - Новосибирск, 2001. - С. 43-46 (0,2 п. л.).

20. *Катионов, О. Н.* О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО / О. Н. Катионов // Моя Сибирь : вопросы региональной истории и исторического образования : сб. науч. тр. / Новосиб. гос. пед. ун-т. - Новосибирск, 2002. - С 16-19 (0,3 п. л.).

21. *Катионов, О. Н.* Правовые основы складывания и функционирования Московско-Сибирского тракта в XVII-XIX вв. / О. Н. Катионов // Жить законом. Правовое и правоведческое пространство истории: сб. науч. тр. / Новосиб. гос. пед. ун-т. - Новосибирск, 2003. - С. 46-62 (1 п. л.).

22. *Катионов, О. Н.* Роль Московско-Сибирского тракта в развитии грузоперевозок в XIX в. / О. Н. Катионов // Всерос. конф. «Сибирское общество в контексте модернизации XVIII Новосибирск, 22-23 сентября 2003 г.) / Ин-т истории СО РАН. - Новосибирск, 2003. - С. 205-212 (0,5 п. л.).

23. *Катионов, О. Н.* Занятия крестьян Томского округа (уезда) в период возникновения г. Новониколаевска / О. Н. Катионов // История и культура Сибири в исследовательском и образовательном пространстве (к юбилею профессора Е. И. Соловьевой): матер, регион, науч.-практич. конф (Новосибирск, 15-16 апреля 2004 г.) / Новосиб. гос. пед. ун-т. - Новосибирск, 2004. - С. 77-79 (0,2 п. л.).

24. *Катионов, О. Н.* Образ Московско-Сибирского тракта на картах XVII-XIX вв. / О. Н. Катионов // Образ Сибири в общественном сознании россиян XVIII-XXI в.: матер. регион. науч.-практич. конф., посв. памяти проф.  Новосибирск, 14-15 апреля 2006 г.) / Новосиб. гос. пед. ун-т. -Новосибирск, 2006. - С. 9-62 (0,8 п. л.).