

ГОУ ВПО «НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ»

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

**ДИССЕРТАЦИЯ
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
ДОКТОРА ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК**

НОВОСИБИРСК – 2006

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА I. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДЕЛА В СИБИРИ. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ТРАКТА	66
§ 1. ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ	66
1.1. К вопросу о происхождении термина «Московско-Сибирский тракт»	66
1.2. Становление тракта в Западной и Восточной Сибири.....	72
1.3. Кругобайкальский тракт. Другие примыкающие тракты	92
§ 2. ОТРАЖЕНИЕ ТРАКТА НА КАРТАХ РОССИИ И СИБИРИ XVII–XIX ВВ.	105
§ 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДЕЛА. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ТРАКТА.....	127
3.1. Из истории дорожного дела в России и Сибири.....	127
3.2. Технология содержания тракта и переправ через реки.....	130
3.3. Натуральная дорожная повинность	143
3.4. Альтернативы натуральной дорожной повинности	150
ГЛАВА II. ОРГАНИЗАЦИЯ ВИДОВ И ФОРМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ТРАКТУ	161
§ 1. ЯМСКАЯ ГОНЬБА В СИБИРИ В XVII – ПЕРВОЙ ЧЕТВ. XIX ВВ.	161
1.1. Сибирские ямы в XVII – первой четверти XVIII вв. Численность..... ямщиков	161
1.2. Права и обязанности сибирских ямщиков.....	165
1.3. Жалованье и дополнительные заработки ямщиков.....	170
1.4. Ямская гоньба до середины XVIII в.....	175
1.5. Реорганизация ямского дела во второй половине XVIII – первой четверти XIX в.	179
§ 2. ГУЖЕВОЙ ИЗВОЗ: ОРГАНИЗАЦИЯ И ФОРМЫ.....	192
2.1. Транспортные фирмы-доставщики	198
2.2. Обозные приказчики и извозчики-«связочники»	214
2.3. Формы гужевого извоза.....	224
2.4. Значение извоза	235
§ 3. ПОЧТОВАЯ ГОНЬБА. ЛЕГКОВОЙ ИЗВОЗ.	241
3.1. Контрактная почтовая гоньба	248
3.2. Вольный пассажирский извоз (ямщина).....	270
§ 4. ЭТАПНЫЙ ТРАКТ	277
4.1. Динамика численности ссыльных	277
4.2. Пути следования. Организация передвижения. Этапы.....	281

ГЛАВА III. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ЭЛЕМЕНТЫ ОБРАЗА ЖИЗНИ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА.....	314
§ 1. Население Московско-Сибирского тракта	314
§ 2. Базовые составляющие экономики притрактовой зоны.....	337
2.1. Земледелие	337
2.2. Коневодство	344
2.3. Промыслы	355
§ 3. Особенности социальных процессов в зоне влияния тракта	374
§ 4. Элементы материальной культуры притрактовых жителей в XIX в.:	
одежда, жилище и пища	390
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	408
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	420
ПРИЛОЖЕНИЯ	465

ВВЕДЕНИЕ

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

В мировой исторической науке пути сообщения и транспорт – объекты постоянного внимания¹. Данные сюжеты традиционно входят в сферу пристального интереса отечественных историков². Тем не менее, известный исследователь Сибири В. И. Шунков отмечал, что «проблемы транспорта еще ждут своего изучения и разрешения»³. И хотя в последние десятилетия XX в. историками Сибири внесен значительный вклад в освещение этой проблемы, история Московско-Сибирского тракта как основной транспортной коммуникации Сибири пока комплексно не была исследована.

Изучение проблемы развития капитализма в Сибири невозможно без детального рассмотрения роли путей сообщения, проложение которых в новые районы, по словам Ф. Энгельса, втягивало эти районы в товарно-денежные от-

¹ См., напр.: *Зембарт 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.

² *История дорожного дела в Томской области* / Б. К. Андриющенко [и др.]; под ред. В. П. Зиновьева. – Томск, 1999; *Сибирский тракт* // Труды Томского областного краеведческого музея: сб. статей / отв. ред. Л. И. Боженко. – Томск, 2002. Т. XII. С. 3–65; *Мамсик Т. С.* Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // Опыт природопользования в Сибири XIX–XX вв. – Новосибирск, 2001. – С. 6–29; *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.

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

ношения, уничтожало в них дикость, патриархальщину, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации¹. Пониманию характерных черт развития капитализма в сибирской деревне во многом способствует исследование процессов в зоне притрактных деревень и городов, особенно вдоль Московско-Сибирского тракта. 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 зоне влияния тракта позволяют понять и сложность, и простоту их развития, увидеть воздействие торгового капитала на развитие сибирской притрактовой деревни. Тракт обслуживал интересы государства, торгово-промышленного капитала и местного населения. Актуальным является вопрос о характере сибирской гоньбы, ее самоорганизации. История сибирских ямщиков как сословия, выполнявшего назначенную ему государством функцию ямской гоньбы, в исследованиях рассматривалась только в рамках XVII ст.², что актуализирует необходимость наполнение новыми фактами и обобщениями.

Помимо всего, тракт был важной артерией в реализации карательной политики государства, особенно с 20-х гг. XIX в. Исследование системы этапирования и перевозки ссыльных в Сибирь по Московско-Сибирскому тракту является значимым сюжетом в изучении организации и видов передвижения по тракту.

Тракт, являясь основной транспортной коммуникацией Сибири XVIII–XIX вв., оказывал влияние на образ жизни трактового населения, его поведение и нравы. Изучение этой стороны жизни расширит представление о социокультурных характеристиках Сибири в целом и отдельной группе его населения в частности. Роль личностей, активно участвовавших в важнейших процессах и

¹ *Энгельс Ф.* Положение Англии. Восемнадцатый век // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – 2-е изд. – Т. I. – С. 614; *Он же.* Положение рабочего класса в Англии // Там же. – Т. II. – С. 255; *Он же.* Демократический панславизм // Там же. – Т. VI. – С. 298.

² *Буцинский П. Н.* Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889; *Гурлянд И. Я.* Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. – Ярославль, 1900; *Александров В. А., Покровский Н. Н.* Власть и общество: Сибирь в XVII в. – Новосибирск, 1991.

определявших облик региона в поворотные периоды истории, восполнит биографическую и персональную историю Сибири.

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

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

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

В историографическом плане история изучения Московско-Сибирского тракта включает несколько взаимосвязанных проблем: создание и заселение тракта; организация видов движения и форм перевозок и по тракту; транспор-

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

тировка ссыльных; занятия трактового и притрактового населения; социально-экономические последствия влияния тракта; образ жизни и быта трактового населения; значение тракта.

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

Определению, устройству и заселению первых маршрутов и трактовой полосы в исторической литературе уделено наибольшее внимание. О них мы встречаем данные в обобщающих трудах по истории Сибири, в которых рассматриваются вопросы, связанные с историей Московско-Сибирского тракта, а также отдельные сюжеты в работах исследователей, обращенные к истории тракта.

Г. Ф. Миллер впервые описал пути сообщения с Сибирью, определил время образования и обустройства основных населенных пунктов – создания первых маршрутов, дорог, изучил заселение первых острогов и сибирских ямов¹. В основу трудов Г. Ф. Миллера положены путевые описания – его собственные или коллег по Первой Камчатской экспедиции, а также архивные материалы, обнаруженные им в воеводских канцеляриях, копии и подлинники документов, хранящиеся ныне в его «портфелях», материалы анкетных обследований². Систематическое изложение истории Сибири по XVII в. включительно позволяет изучить хронологию устройства первых сухопутных дорог в Сибири.

П. А. Словцов, давая описание Сибири, тоже уделил главному Сибирскому тракту особое внимание, увязывая изменение маршрутов тракта со спецификой политической ситуации, вызванной укреплением русских в южных районах Урала, Западной и Восточной Сибири. Имея возможность работать в фондах тобольского архива и губернской канцелярии, П. А. Словцов достаточно детально исследовал пути сообщения, в том числе смещение Московско-Сибирского тракта на юг через Кунгур и Екатеринбург на Тюмень. Он приво-

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

² Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера / отв. ред. Н. Н. Покровский; изд. подготовил А. Х. Элерт // История Сибири. Первоисточники. – Новосибирск, 1996. – Вып. 6.

дит данные по изменению маршрутов от Тобольска до Тары и Омска, а также одним из первых обозначает проблему заселения Барабинской степи в 60–80-е гг. XVIII в. в связи с устройством тракта. Исследователь определил число сибирских ямщиков в 1622, 1662 и 1708 гг., указал время возникновения сибирских ямов, выявил некоторые нюансы обозной ямщины во второй половине XVIII – начале XIX в. Автор тесно увязывал правительственную колонизацию при устройстве путей сообщения с изменением административного статуса таких городов, как Омск, Красноярск, Иркутск. Кроме того, П. А. Словцов полагал, что спрямление путей сообщения является следствием строительства укрепленных линий и возможностью поселения в безопасных районах на отдельных участках тракта поселщиков из крестьян, раскольников, ссыльных¹.

В свою очередь, действительный статский советник Ю. А. Гагемейстер, составляя «Статистическое обозрение Сибири» при Сибирском комитете, в описательной части своей работы дал характеристику путей сообщения, акцентируя внимание на главной дороге; опубликовал дополнительную информацию по истории устройства Кругобайкальской части тракта, о количестве почтовых станций и лошадей, а также перевозов в сибирских губерниях и областях; охарактеризовал население Сибири, в том числе трактовых городов и селений. Он рассмотрел состояние скотоводства и коневодства, торговли, которая влияла на благосостояние притрактовых жителей, а также роль ссылки при освоении Сибири и притрактовых пространств. Сочинение Ю. А. Гагемейстера создает достаточно цельное представление о тракте во второй четверти XIX века².

Исследователи и во второй половине XIX – начале XX в. обращались к истории становления путей сообщения в Сибири³. Они акцентировали внимание на раннем периоде освоения Сибири.

¹ Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири. Стихотворения. Проповеди / вступит. ст., сост., подготовка текста В. А. Крешика. – Новосибирск, 1995.

² Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского величества повелению, при Сибирском комитете. – СПб., 1854. – Т. 2.

³ Беликов Д. Н. Первые русские крестьяне – насельники Томского края // Научные очерки Томского края. – Томск, 1898; Буцинский П. Н. Указ. соч.; Головачев П. М. Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков. – Тобольск, 1893; Он же. Сибирь. – М., 1902; Он же. Сибирь: Природа. Люди. Жизнь. – М., 1905.

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

Так, А. Д. Григорьев обобщил практически всю литературу по истории Московско-Сибирского тракта с точки зрения изучения русских говоров. Оригинальная постановка задачи не умаляет вклада автора в изучение истории устройства тракта: его заселения, определения маршрутов и направлений в период с XVII в. до начала XX в. А. Д. Григорьев описал историю возникновения Московско-Сибирского тракта с XVII по XIX вв. включительно. Однако автор ограничился определением маршрутов проложенного тракта, числа населенных мест в разные хронологические периоды на самом тракте, характеристикой занятий трактового населения, «способствовавших его общению и уничтожению особенностей его первоначальных говоров»¹, и не затрагивал темы социально-экономического влияния тракта, развития притрактовых промыслов, его значения для сибирской ссылки и других вопросов, входящих в круг проблем, рассматриваемых нами. Кроме того, автор оказался под влиянием исследования П. А. Словцова по вопросу о времени смещения направления тракта в сторону от г. Тары.

Иллюстрация В. В. Покшишевским географии сдвига «продольных» транспортных связей Сибири с XVII по начало XX в. была одной из первых попыток картографического (в схематической форме) отображения смещения Московско-Сибирского тракта в историко-географической литературе². (Не исключая, конечно, исследования Р. М. Кабо по Западной Сибири.³)

В 50-е гг. XX в. В. В. Покшишевский, занимаясь историей освоения новых территорий Сибири, отмечал, что заселение Московско-Сибирского тракта в XVIII в. проводилось методом «ползучей миграции» вдоль всей многотысячестной ниточки тракта и имело насильственный характер. Устройство регулярно действующего, хорошо наезженного тракта в Западной и Средней Сиби-

¹ Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 74–82.

² Покшишевский В. В. Заселение Сибири. – Иркутск, 1951. – С. 108.

³ Кабо Р. М. Города Западной Сибири. – М., 1949. – С. 143.

ри обусловило, по его словам, значительный приток населения для его обслуживания¹.

Хочется отметить, что в 60–80-е гг. XX в. интерес к устройству тракта вновь возрос, но уже – к отдельным его отрезкам в связи с регионализацией истории Сибири, выделением различных территорий исследования. Так, О. Н. Вилков, А. Д. Колесников, Ф. С. Кузнецова (Кузьмина), Н. А. Миненко, Н. Ф. Емельянов, Г. Ф. Быконя, Ю. В. Кожухов исследовали образование участков тракта, изучая заселение Прииртышья, Барабинской степи, Томского и Приенисейского краев, Восточной Сибири и используя новые, более полные архивные сведения об административной деятельности центральных и местных властей по заселению и устройству отдельных участков тракта в XVIII – начале XIX в.² Объединение уже имеющихся в этих работах материалов позволяет создать общую картину устройства и заселения тракта в XVII – первой трети XIX ст.

Итоги изучения торгово-транспортных путей в Сибири XVI – начала XVIII ст. подведены в «Очерках социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в.» О. Н. Вилковым. Он определил все направления маршрутов передвижения русских людей в XVII–XVIII вв. по Сибири. Исследователь придерживается общеупотребительной точки зрения, что с основанием в 1598 г. Верхотурья Бабиновская дорога была объявлена правительственным трактом взамен тракта на Лозьву и оставалась в этом статусе до 1763 г.

Называя Верхотурскую дорогу официальной, автор «Очерков...» приводит сведения о «старой Казанской дороге» через уфимские степи на Тюмень, считая, что с середины XVII в. устанавливается одно направление этой дороги –

¹ Покишиевский В. В. Указ. соч. – С. 106.

² Кузьмина Ф. С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 23–34; Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVII – начале XIX века // Земледельческое и промысловое освоение Сибири: XVII – начало XX века. – Новосибирск, 1985. – С. 19–32; Она же. Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1983. – С. 3–18; Колесников А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в. – Омск, 1973; Быконя Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. – Новосибирск, 1981; Вилков О. Н. Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в. – Новосибирск, 1990; Миненко Н. А. По старому Московскому тракту. – Новосибирск, 1986; Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (состав, занятия и повинности). – Томск, 1980; Он же. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1981; Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века (1800–1861 гг.). – Л., 1967.

через основанный в 1649 г. Кунгур, значение которого возросло в последней четверти XVII ст.¹ Таким образом, Верхотурская и Казанская дороги до начала XVII в. были уже известны, тем более – местному населению, и являлись как бы воротами в Сибирь.

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

В свою очередь, А. Д. Колесников показывает, как в 30-е гг. XVIII в. от Тары прокладывается более прямая дорога на запад через болотистый Аевский волок до Викуловской слободы на Ишиме. В Викуловской слободе дорога разветвлялась. Одна ветка уходила на северо-запад до Тобольска, вторая – на юго-запад, на Абацкую слободу и Ялуторовский острог в обход Тобольска. По дороге Тюмень – Ялуторовск – Викуловская – Тара проходили военные команды, перевозились купеческие грузы, почта для городов, расположенных восточнее Тобольска. Таким образом, исследователь увязывает создание тракта с политикой властей по созданию укрепленных линий. А. Д. Колесников отмечает особую роль губернатора Ф. И. Соймонова в устройстве дороги через Абацкую степь, в вызове крестьян-добровольцев на заселение этой дороги в 1759 г.²

О том, что во второй половине XVII в. налаживается устойчивая сухопутная связь Тары с Томском через Барабинскую степь, было известно и раньше. А. Д. Колесников называет время установления регулярного сообщения – 30-е гг. XVIII в., учитывая привлечение к подводной гоньбе крестьян и разночинцев Томского и Тарского уездов. Историк объясняет такие меры по устройству тракта в 1742 г. между Тарой и Томском усилением экономического развития Сибири: ростом потока грузов, учащением служебных поездок чиновников.

¹ Вилков О. Н. Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в. – С. 41.

² Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 88–90.

Впервые отмечается с 1743 г. наем крестьянами вместо себя отбывавших подводную гоньбу на Барабинском участке тракта¹.

Кроме того, подтверждая факт сбора с крестьян денег на содержание тракта и подвод на нем изданием указа Сената от 26 июля 1762 г., автор приходит к выводам о том, что в отношении вновь учреждаемых участков тракта в политике властей наблюдалось сочетание натуральных и денежных повинностей. Крестьянам приходилось дежурить на перевозках, ремонтировать дороги, строить мосты и гати, постоянно отрываясь от хозяйства и неся материальные потери. Первоначально доходы от ямщины никак не возмещали затрат, которые крестьяне несли по обслуживанию тракта².

Устройству главного Сибирского тракта через Барабинскую степь уделяла внимание Ф. С. Кузьмина (Кузнецова). Автор подсчитала число крестьян, переселенных правительством в полосу строящегося (создаваемого) тракта в 30–80-е гг. XVIII ст., рассмотрела нормативную базу переселений, роль ссылки в заселении и образовании трактовых селений. С точки зрения автора, в 30–80-е гг. шел процесс создания географически выгодного пути сообщения через Западную Сибирь. Ее вывод о том, что «в 80-е гг. XVIII в. в Барабе не было случаев, когда казенные грузы или почта задерживались в пути, свидетельствует о стабильности действия пути сообщения. Несмотря на тяжесть повинности, население справлялось с задачей обслуживания тракта. В 80-е гг. XVIII в. участок главного сибирского тракта через Барабу был устроен и исправно функционировал», снимает вопрос о времени окончательного устройства тракта между Тарой и Томском³.

Таким образом, Ф. С. Кузьмина продолжила исследование темы по устройству главного сибирского тракта через Барабинскую степь. Она считает историю первоначального этапа заселения и хозяйственного освоения Барабин-

¹ Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 93–94.

² Там же. – С. 100.

³ Кузьмина Ф. С. Устройство главного Сибирского тракта через Барабинскую степь. – С. 22–34.

ской степи русскими тесным образом связанной с устройством здесь главного сибирского тракта¹.

В связи с написанием истории первых русских поселений на территории Новосибирской области изучение истории магистрали продолжила Н. А. Миненко. Название работы «По старому Московскому тракту» является признанием колониционного значения этой сухопутной дороги, хотя автор исследует гораздо более обширную территорию, чем та, которая непосредственно примыкала к тракту. Н. А. Миненко, помимо Барабинской степи, рассматривает Приобский район, откуда также начался колониционный поток в Барабу и где были заложены основы для первоначального проведения тракта в XVII–XVIII вв.²

Исследователь Г. Ф. Быконя специально уделил внимание устройству и заселению притрактовой полосы в районе Средней Сибири. Он объясняет низкие темпы русского заселения будущей притрактовой полосы не только охранительной политикой властей в отношении ясачных угодий, куда запрещалось проникать русским, но и, главное, малочисленностью русского населения в соседних старожильческих районах на Томи, нижнем Енисее, Лене и наличием более плодородных с мягким климатом земель в новоприсоединенном южном районе (Минусинском)³.

Историк отмечает, что тракт к концу XVIII в. впервые соединил ранее раздробленное старожильческое население бассейнов средней Оби, Енисея и Илимма в одно целое, хотя и с разной плотностью населения⁴.

Определенную систематизацию материалов по началу устройства Московского тракта в Иркутской губернии провел А. В. Хобта. Он считает, что «вплоть до 40-х гг. XVIII в. постоянно действующей дороги от Красноярска до Иркутска так и не существовало. Лишь отдельные отрезки этого участка использовались для проезда в летнее время, а основное сообщение шло, как и

¹ Кузьмина Ф. С. Указ. соч. – С. 22.

² Миненко Н. А. Указ. соч. – С. 5.

³ Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 112.

⁴ Там же. – С. 161.

раньше, по рекам и вдоль них. Ангарский водный бассейн оставался самым надежным путем на тысячеверстном расстоянии»¹. Хотя к 1721 г. весь путь от Красноярска до Иркутска был окончательно намечен, но ездить по нему не представлялось возможным². По сведениям автора, заимствованным у В. Н. Шерстобоева, участок тракта от Канска к Иркутску стал заселяться с 1743 г., а в 1749 г. в Тобольск из Иркутска стали ездить сухопутной дорогой³. Мысль А. В. Хобты о том, что у геодезистов, которые вели съемки в 1730–1740-х гг. на территории Сибири, не было достаточных сведений для показания дорог, необходимо уточнить⁴: на рукописных картах середины 30-х гг. XVIII в. участок тракта от Тулуна к Иркутску, а также дорога по Ангаре до Енисейска были обозначены, хотя тракт непосредственно не идет к Иркутску, а выходит к Ангаре в районе Балаганска. Предстоит еще работа по выявлению картографических материалов с изображением дороги по Сибири в 30–40-е гг. XVIII ст.

Иркутские краеведы обратили внимание на Кругобайкальский тракт. Ими была описана история данного ответвления Московского тракта, совершены экспедиции на самые труднопроходимые участки, выявлены новые документы по проложению и содержанию Хамар-Дабанского отрезка дороги⁵.

Итак, на сегодняшний день мы имеем довольно основательно проработанную историю создания Московско-Сибирского тракта, начиная от определения первых его маршрутов и заканчивая периодом окончательного строительства и заселения. Однако представленные исследователями разрозненные (и хронологически, и территориально) сюжеты не создавали полной картины этого процесса. Так, в настоящее время для массового читателя приводится порой искаженная информация о путях доставки того же китайского чая через Сибирь: в

¹ Хобта А. В. Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // Земля Иркутская. – 2004. – № 3. – С. 4.

² Там же. – С. 3–4.

³ Там же. – С. 9.

⁴ Там же. – С. 10.

⁵ Елизарова Л. История Кругобайкальского тракта // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 22–27; Маркевич О. Старый Хамар-Дабанский тракт // Там же. – С. 28–31; Шободоев Е. Б. Из отчета губернатора Трескина (Из отчета Иркутского гражданского губернатора Н. И. Трескина за 1806–1812 гг.) / публ. подгот. Е. Б. Шободоевым // Там же. – С. 32–33; Медведев. Дороги из Иркутска в Кяхту / публ. подгот. А. В. Хобта, прим. А. Гарашенко // Земля Иркутская. – 2004. – № 3. – С. 21–24.

«Энциклопедии чая» (2001 г.) автором Ю. Г. Ивановым не отражена динамика изменения маршрутов по Сибири, так как на XIX век переносится информация XVIII столетия¹.

В отдельную группу можно объединить работы, посвященные истории дорожной повинности. До настоящего времени не утратили своего значения исследования А. Ф. Миддендорфа. Он считал, что в Барабе проявлялась наибольшая экономическая бессмыслица этой повинности, вследствие которой некоторые барабинские жители каждые полгода обязаны были выходить из своих селений не только за 100, но и почти за 300 верст (по направлению к Томску), чтобы чинить дорогу. Шестинедельные отлучки из дому трети способного к работе населения среди лета; деморализующее лентяйничанье; колоссальные на вид, но пустейшие по результатам работы; обман и подкуп; огромное скопление лошадей в самое опасное относительно сибирской язвы время и распространение болезни в отдаленные уголки степи – вот прямое следствие натуральной дорожной повинности. Итогом же всего этого было плохое содержание тракта².

Проблема дорожной повинности основательно проработана В. Н. Шерстобоевым. Автор непосредственно не исследовал историю Московско-Сибирского тракта, но поскольку в XVIII в. происходил общий для Сибири процесс устройства почтовых трактов, то и повинности по их содержанию в основном были общими для всех административных единиц. Так, в период, когда тракта как такового еще не было, часть дорог выходила на Балаганский острог (Ангара), далее шла на Илимск и Якутск, и волоки между реками (а их было несколько, в том числе Ангарский, Ленский, Илимский, Яндинско-Илгинский и Чечуйский) необходимо было содержать в нормальном состоянии. Регулярная чистка волоков и устройство мостов по гатям и топям осуществлялась нарядами крестьян. В. Н. Шерстобоев считал, что работы по исправлению главных

¹ Иванов Ю. Г. Энциклопедия чая. – Смоленск, 2001. – С. 64–66.

² Миддендорф А. Ф. Бараба. – СПб., 1871. – С. 63, 78.

дорог Илимского уезда, как и по всей Сибири, «... осуществлялись по одним и тем же указам и одинаковыми казенными способами»¹.

Проблема сущности и характера дорожной повинности выдвинулась в исследованиях сибирских историков на одно из первых мест в 60-х гг. XX в. Различия в выводах о характере повинностей, особенно во второй половине XIX в., являлись следствием разных концепций авторов о путях развития капитализма в Сибири. В трудах А. П. Бородавкина, Г. Х. Рабиновича, Л. Г. Сухотиной содержалось обоснование концепции «прусского» пути аграрной эволюции, выведившейся из наличия системы «государственного феодализма» в Сибири², В. Г. Тюкавкин обосновывал фермерско-американский путь³, Л. М. Горюшкин – фермерский в своей основе, но усложненный элементами прусского образца⁴.

Л. Г. Сухотина провела анализ натуральной дорожной повинности крестьян Томской губернии в конце XIX – начале XX в. и пришла к выводу, что «стоимость дорожной повинности составляла более половины стоимости всех натуральных повинностей» на одного «годного» работника⁵. Выдвижение такой версии о натуральной дорожной повинности, которая, по словам автора, «везде выполнялась натурой», спорно⁶. Н. Ф. Емельянов утверждает о найме крестьянами работников вместо себя в более ранний период⁷.

К выводам об упорядочении к началу 20-х гг. XIX в. натуральных повинностей, связанных с содержанием тракта, ямской почтовой и вольной гоньбой для государственных крестьян, которые до этого имели смешанный натурально-подрядный характер, пришел еще ранее, в 60-е гг. XX ст., Ю. В. Кожухов. По его данным, с М. М. Сперанского, осуществившего разделение повинно-

¹ Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. Т. II : Илимский край во II–IV четвертях XVIII века. – Иркутск, 1957. – С. 389.

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

³ Тюкавкин В. Г. Сибирская деревня накануне Октября. – Иркутск, 1966. – С. 471.

⁴ Горюшкин Л. М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. – Новосибирск, 1967. – С. 359.

⁵ Сухотина Л. Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX – начале XX в. : дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1963. – С. 213–214.

⁶ Там же. – С. 208.

⁷ Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1980. – С. 203.

стей, дорожная стала исполняться натурой, а ямская почтовая и гужевая доставки стали сдаваться с торгов, т. е. публичных подрядов¹, о чем впоследствии писали А. Д. Колесников, Ф. С. Кузьмина, Г. Ф. Быконя и Н. Ф. Емельянов.

Оценку натуральных повинностей, в том числе дорожной, включавшей исправление дорог, содержание мостов, гатей, перевозов, дал В. Н. Худяков при общем анализе аграрной политики царизма в Сибири в пореформенные годы. По мнению специалиста по истории аграрной политики, чаще всего правящие круги объясняли консервацию натуральных повинностей отсутствием земства. Действительные причины крылись в том, что самодержавие в натуральной форме налогообложения пыталось скрыть тяжесть и дороговизну выполняемых крестьянами работ (тяжесть натуральных повинностей частично объяснялась спецификой Сибири – наличием громадных пространств, бездорожьем и суровостью природы). Натуральные формы создавали основу для сохранения системы чиновничьей, крепостнической по своей форме, опеки над сибирским крестьянством. Заслуживает внимания и вывод автора о том, что особенно активными сторонниками натуральных форм была беднота².

В свою очередь, И. В. Островский объяснял причины сохранения натуральных повинностей ко времени заката империи не косностью центральной и местной власти, а опасениями органов фиска, что такой перевод приведет к росту недоимок по традиционным денежным сборам, прежде всего, по оброчной подати³.

Изучая историю дорожного дела в Томской губернии в первой половине XIX в., Б. К. Андрющенко соглашался с общеизвестными оценками дорожной повинности как одной из самых тяжелых для крестьян⁴. Им проанализирована деятельность государственных органов (как центральных, так и местных) по организации дорожного устройства. Давая оценку дорожной повинности, автор

¹ Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири во второй половине XIX века (1800–1861 гг.). – Л., 1967. – С. 222.

² Худяков В. Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. – Томск, 1986. – С. 208.

³ Островский И. В. Аграрная политика в Сибири периода империализма. – Новосибирск, 1991. – С. 217–219.

⁴ Андрющенко Б. К. Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии в первой половине XIX в. // Человек в истории : Памяти профессора З. Я. Бояршиновой : сб. науч. матер. – Томск, 1999. – С. 168–176.

пишет, что «в сложившихся реальных условиях подобная практика в интересах государства являлась достаточно действенным инструментом преобразования Зауральяского региона»¹.

Между тем, учитывая тяжесть дорожной повинности, авторы «Хроники и историографии» крестьянского движения в Сибири в пореформенные годы обратили внимание на недовольство и открытое неповиновение властям со стороны крестьян в ходе ее исполнения².

В связи с необходимостью комплексного исследования истории создания Московско-Сибирского тракта мы попытались сравнить развитие дорожного устройства и техники дорожного строительства в Западной Европе и России³. Так, историк техники В. Ф. Бабков считал, что дорожное строительство в XVII–XVIII вв. сводилось к поискам путей обеспечения проезда по дорогам в условиях всевозрастающих объемов перевозок и роста нагрузок на дороги с одновременным стремлением снизить затраты труда и материалов⁴. Он отмечал крайне плохое состояние дорог в Европе в начале XIX в., о чем также писал немецкий историк В. Зомбарт⁵.

Вывод В. Ф. Бабкова о том, что конец XVIII в. характеризуется развертыванием дорожного строительства, закономерен. Техника дорожного строительства данного периода удовлетворяла требованиям первого этапа промышленного производства, почтовых, административных и еще ограниченных пассажирских перевозок. Однако протяженность дорог на магистральных направлениях, построенных по разработанным рациональным методам, оставалась незначительной по отношению ко всей дорожной сети, содержание которой осуществлялось самыми примитивными методами. Поэтому следующим этапом развития техники дорожного строительства стал переход к дорожным одеждам только из щебня, к так называемому щебеночному шоссе (система Мак-Адама). Ме-

¹ Андрищенко Б. К. Указ. соч. – С. 176.

² Крестьянское движение в Сибири. 1861–1907 гг.: Хроника и историография / Л. М. Горюшкин [и др.]. – Новосибирск, 1985. – С. 164.

³ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). М., 1951 ;

Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. – М., 1988.

⁴ Бабков В. Ф. Указ. соч. – С. 95.

⁵ Зомбарт В. История экономического развития Германии в XIX веке. – СПб., [б. г.]. – С. 2.

тод Мак-Адама был прост, дешев и отвечал требованиям времени¹. В России же, по мнению В. Ф. Бабкова, строительство дорог первоначально развивалось несколько отличными от Запада путями в связи с недостатком легкодоступных для разработки каменных материалов. Несмотря на значительную протяженность дорог (во второй половине XIX в. только сеть почтовых путей из Москвы достигала 16–17 тыс. км) и выраженную потребность в совершенствовании условий перевозок, техника дорожного строительства в России длительное время ограничивалась только осушением дорожной полосы и укреплением труднопроезжаемых мест деревянными материалами².

По мнению А. С. Кудрявцева, несмотря на довольно активное строительство шоссейных дорог в дореформенной России, все же огромные пространства империи (за исключением, пожалуй, западной ее части) не имели шоссейных дорог и были связаны между собой лишь проселочными (грунтовыми) дорогами, малопроезжими в весеннюю и осеннюю распутицу³. В пореформенное время дорожное строительство носило преимущественно местный, а не государственный характер, как и в предшествующий период развития сухопутного сообщения. И только в конце XIX в. строительство стратегических шоссе начинает занимать существенное место в создании дорог⁴.

Таким образом, авторы работ по истории дорожного строительства значительную часть своих исследований посвятили проблемам развития путей сообщения в Европе и России и их техническому обустройству, особенно «большой перспективной дороге» от Москвы до Санкт-Петербурга и дорогам западных районов страны. Сибирь XVIII–XIX вв. практически осталась вне исследовательских интересов, так как все технические новинки и формы строительства и содержания путей сообщения в первую очередь опробовались в Европейской России. Специалистов в области истории техники привлекал процесс ее модер-

¹ Бабков В. Ф. Указ. соч. – С. 121.

² Там же. – С. 95–96.

³ Кудрявцев А. С. Указ. соч. – С. 190.

⁴ Там же. – С. 191.

низации, и поэтому традиционным формам, уже известным, они не уделяли должного внимания.

О политике администрации по устройству и планировке населенных мест вдоль строящегося тракта в 80-е гг. XVIII в., усадеб и дороги по самим селениям пишет Т. С. Мамсик¹.

В конце 90-х гг. XX в. томскими историками выпущен основательный труд, посвященный дорогам Томской области. Авторы обратили внимание на устройство тракта, его техническое обслуживание, рассмотрев попутно повинности крестьян и отдельные моменты эксплуатации дороги, в том числе с помощью военно-рабочих команд². Б. К. Андрющенко подробно исследовал процесс обустройства и содержания Томско-Ачинского участка Сибирского тракта во второй половине XIX в.: были показаны персоналии инженерно-технических работников и дано описание подрядных работ за счет сумм повозного сбора, введенного на указанном участке в 1887 г.³

Таким образом, проблеме устройства тракта в Сибири на протяжении XVIII–XX ст. придается особое значение. Наша задача заключалась в комплексном обобщении накопленного материала по организации дорожного дела и привлечении нового материала (в частности, картографическую историю тракта⁴) в уже имеющийся массив литературы⁵.

Хочется отметить, что исследованиям ямской гоньбы как одного из видов перевозок по Сибири было уделено незаслуженно мало внимания.

¹ Мамсик Т. С. Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм // Опыт природопользования в Сибири в XIX–XX вв. – Новосибирск, 2001. – С. 6–29.

² История дорожного дела в Томской области. – Томск, 1999.

³ Андрющенко Б. К. Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. 12. – С. 37–40.

⁴ Катионов О. Н. О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО // Моя Сибирь : Вопросы региональной истории и исторического образования : сб. науч. тр. – Новосибирск, 2002. – С. 16–23 ; Он же. Картографирование Московско-Сибирского тракта в XVII–XVIII вв. // Вестник Томского гос. ун-та. Серия : История. Краеведение. Этнология. Археология. – 2005. – № 288. – Сентябрь. – С. 103–108 ; Он же. Образ Московско-Сибирского тракта на картах XVII–XIX вв. // Образ Сибири в общественном сознании россиян XVIII – начала XXI в. – Новосибирск, 2006. – С. 49–62.

⁵ Катионов О. Н. Дорожное устройство в Сибири в XIX в. // Россия и социально-экономическое развитие Сибири в XIX в. : зональная науч. конф., посвященная 60-й годовщине образования СССР и 400-летию присоединения Сибири к России : тез. докл. и сообщ. – Тюмень, 1982. – Ч. I. – С. 52–53 ; Он же. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1983. – С. 78–86.

Первым исследователем, проследившим историю возникновения ямов и заселения их ямщиками, был Г. Ф. Миллер. П. Н. Буцинский, изучая дозорные, приходные, таможенные, сметные, окладные книги Казанского и Сибирского приказов, а также портфели Г. Ф. Миллера, на основе которых и появились сведения о первых сибирских ямских охотниках¹, обратился к устройству Верхотурского, Туринского, Тюменского и Тобольских (Демьянского и Самаровского) ямов. Однако их работы ограничились упоминанием времени возникновения ямов, имен первых ямщиков-переселенцев, некоторых мест их расселения. И. Я. Гурлянду удалось воссоздать историю сибирских ямщиков в их организационном построении, уточнить их правовой статус, проследить эволюцию сибирских ямов на протяжении XVII ст.²

Социально-правовые вопросы взаимодействия сибирских ямов с мирами в Сибири в XVII в. затронуты в фундаментальном исследовании В. А. Александрова и Н. Н. Покровского³. Кроме того, Н. Н. Покровским изучалась организация перевозки служилых людей по Сибири и появление первых ссыльных в крае⁴.

Наряду с работами, в которых анализировался статус ямщиков, мы находим исследования, касающиеся общекрестьянских вопросов, в частности, крестьянской семьи, содержащие материалы о сибирских ямщиках⁵.

Однако история сибирских ямов не ограничилась XVII в., поэтому необходимо обратиться к их более поздней судьбе в XVIII – первой четверти XIX вв.⁶

В. Н. Шерстобоев, рассматривавший ямскую гоньбу в Сибири конца XVII–XVIII вв., на территориях, где не были задействованы государевы ямщики (Восточная Сибирь), пришел к выводам о принудительном со стороны государства характере этой гоньбы и мирском характере ее организации, когда выборные от

¹ Буцинский П. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889.

² Гурлянд И. Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII в. – Ярославль, 1900.

³ Александров В. А., Покровский Н. Н. Власть и общество. Сибирь в XVII в. – Новосибирск, 1991.

⁴ Покровский Н. Н. Томск. 1648–1649 гг. Воеводская власть и земские миры. – Новосибирск, 1989.

⁵ Миненко Н. А. Северо-Западная Сибирь в XVIII – первой половине XIX в. : Историко-этнографический очерк. – Новосибирск, 1975 ; Она же. Русская крестьянская семья в Западной Сибири (XVIII – первой половине XIX в.). – Новосибирск, 1979.

⁶ Катионов О. Н. Сибирские ямщики в конце XVIII – начале XIX вв. // Сибирь – мой край : проблемы региональной истории и исторического образования : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1999. – С. 236–250.

миров нанимали подрядчиков и заключали с ними подряды на содержание гоньбы на закрепленных за мирами станах. С мнением В. Н. Шерстобоева совпадают взгляды Н. Ф. Емельянова и Ю. В. Кожухова¹.

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

Он же, характеризуя сложившиеся формы перевозки кладей, отмечает появление «особой» группы крестьян, занимавшихся только перевозкой товаров, и называет их ямщиками-подрядчиками. Д. Д. Ларионов определяет скорость передвижения по тракту и делает подсчет доходности гужевого извоза в расчете на одну связку лошадей. Однако некоторые его выводы характерны для официальной статистики того времени. Так, причины разорения многих извозчиков автор видит не в социально-экономических условиях, а в пьянстве².

¹ Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. – Т. I : Пашня Илимского воеводства XVII – и начала XVIII века. – Иркутск, 1949. – С. 413–428 ; Т. II : Илимский край во II–IV четвертях XVIII века. – С. 371–387 ; Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. – С. 207–210, 221–224 ; Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 342–343.

² Ларионов Д. Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. – Иркутск, 1870. – С. 83–85, 212, 220.

Чины Министерства земледелия и государственных имуществ С. К. Патканов и А. А. Кауфман, Е. С. Филимонов, В. Н. Горемыкин и другие к воссозданию картины экономического быта крестьян и инородцев подходили комплексно: например, при характеристике извозного промысла они обращали внимание на состав населения (старожилы или новоселы) и месторасположение населенных пунктов на тракте. Это, в частности, позволило А. А. Кауфману сделать вывод о том, что в трактовых селах старожилы предпочитали заниматься ямщиной, почтовой гоньбой и перевозкой проезжающих, тогда как зажиточные крестьяне-старожилы и новоселы вне трактовых селений отправлялись в дальний товарный или ближний извоз, который на несколько месяцев отрывал их от своего хозяйства и был более трудоемким¹.

Кроме того, А. А. Кауфман, исследуя организацию извозного промысла ряда округов Западной Сибири, пришел к довольно противоречивому выводу об отрицательном влиянии извозного промысла и дворничества на крестьянское хозяйство в целом. «Извоз, — пишет он, — влияет на развитие земледелия задерживающим образом», и объясняет это тем, что значительная часть крестьян отрывалась от сельскохозяйственного производства².

Однако данное заключение явно противоречит материалам исследователей экономического быта крестьян Восточной Сибири, которые подтверждают значительное влияние извозного промысла на расширение запашки и специализацию зернового клина для удовлетворения нужд тракта. Можно согласиться с М. Дубенским и И. Молодых в их споре с А. А. Кауфманом, поскольку ограниченность товарно-денежного обмена замедляла развитие земледелия, а занятие извозным промыслом создавало стабильный и довольно емкий рынок для расширенного земледельческого производства. Более того, исследователи Восточной Сибири, доказывая, что большая часть обозов проходила зимой, т.е. в сво-

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

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

бодное от сельскохозяйственных работ время¹, подвергали сомнению аргументы А. А. Кауфмана.

Сведения исследователей Восточной Сибири, специализирующихся на земледелии районов, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту, А. А. Кауфман использовал при написании статьи «Сибирь» для энциклопедического словаря Ф. Брокгауза и И. Ефрона, где фактически отказался от точки зрения, выдвинутой им ранее². В этой статье он впервые дал социальную оценку влияния извоза на положение крестьянства: «Организация извозного промысла имеет в высшей степени капиталистический характер... Развитие извозного промысла способствует... крайне нежелательному явлению: росту запашек отдельных зажиточных хозяев и дифференциации населения на малочисленный класс богачей и бедноту»³.

И. Молодых в докладе «Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости», прочитанном им на заседании отделения статистики ВСОИРГО 14 марта 1889 г., дал описание некоторых промыслов крестьян, в том числе и извозного⁴. Хотя волость, обследование которой проводил И. Молодых, находилась не на Московском тракте, а на его Якутском ответвлении, многие особенности в организации гужевого извоза, выявленные автором, были характерны и для Московско-Сибирского тракта, т.е. оказались закономерными для всей притрактовой зоны Сибири. Хочется отметить, что автор пользовался очень важными источниками, ранее нигде не упоминавшимися, — расчетными книжками ямщицких артелей с подрядчиками за 1887–1888 гг. В его распоряжении были расчеты 12 партий от 8 до 14 чел. в каждой, от 4 до 8 лошадей на возчика, а всего на 97 ямщиков и 558 лошадей⁵. Сведения, приводимые им, ценны и достоверны. Интересны и его данные о расходах и доходах извозчиков в составе

¹ *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний*. — М., 1890. — Т. 2. — С. 167–168.

² *Кауфман А. А. Сибирь* // Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А. Энциклопедический словарь. — СПб., 1900. — С. 782.

³ *Кауфман А. А. Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии* // *Материалы для изучения...* — СПб., 1889. — Вып. 13. — Ч. 1. — С. 147, 167.

⁴ *Молодых И. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости* // *Изв. ВСОИРГО*. — Иркутск, 1890. — Т. 1. — № 1. — С. 34–59.

⁵ Там же. — С. 45.

артели, расчетах отдельных ямщиков. Выводы И. Молодых о зависимости дохода извозчиков от числа и качества имевшихся у них лошадей (а это позволяет судить о зажиточности части ямщиков), о причинах, вовлекавших крестьян в извоз, представляются очень важными и существенными. Между тем, И. Молодых, приводя средние валовые цифры заработка от извоза на одно хозяйство, противоречил себе, доказав перед этим, что доходы у извозчиков всегда были разными. Таким образом, выводы автора о выгодности промыслов, в том числе извозного, могут быть отнесены только к сильным земледельческим хозяйствам.

Касаясь вопроса об организации извозного промысла, особенно гужевых перевозок, В. В. Покшишевский, по нашему мнению, совершенно бездоказательно определил отношения между крупными фирмами-доставщиками товаров, подрядчиками и эксплуатируемыми ими рядовыми извозчиками—«связочниками» как регулировавшиеся «неписаными законами»¹. Однако убедительные выводы И. Молодых и проведенное нами исследование маклерских книг позволяют утверждать, что все сделки между фирмами-доставщиками и подрядчиками оформлялись в письменной форме у городских маклеров. Спорным для нас является и заключение В. В. Покшишевского о несколько преувеличенном значении Московско-Сибирского тракта: «... хозяйственный быт тракта держался в большей степени даже не на земледелии, а на почтовой гоньбе, извозе, дворничестве и т.п.»².

В 60-е гг. XX в. в научной литературе привлекают к себе внимание исследователей организаторы гужевого дела в Сибири. Так, авторы третьего тома «Истории Сибири» поддержали версию о купце Е. Н. Кухтерине как человеке с «темным прошлым». У таких людей, по их версии, «основу первоначального накопления» составляли средства, добытые ограблением обозов на трактовых дорогах, приискателей, возвращавшихся с приисков и другими преступлениями. Повествуя о том, что томский миллионер Е. Кухтерин начинал «чаерезом»-

¹ Покшишевский В. В. Указ. соч. — С. 110.

² Покшишевский В. В. Указ. соч. — С. 106, 109.

грабителем на Московском тракте, ставшим впоследствии владельцем 3500 лошадей и работодателем для 1500 ямщиков, авторы третьего тома ссылались на историка А. П. Щапова, который писал: «Сибиряки рассказывают как факт самый обыкновенный, что тот или другой... назад тому несколько лет продавал метлы зимой или разбивал обозы с чаями, а ныне купец первой гильдии, имеет большие торговые дела и участвует в компании какого-нибудь сибирского пароходства»¹. Если исходить из устоявшейся цифры о пяти лошадях в обозной связке на одного ямщика, то на имевшихся 1500 ямщиков у Кухтерина должно было приходиться 7500 лошадей, а иначе зачем бы Кухтерину было держать лишних работников. Последующие исследования опровергли такой взгляд на происхождения первоначального капитала купца Е. Н. Кухтерина². В. П. Бойко пишет, что убедительных свидетельств участия томских купцов в тяжких преступлениях в делопроизводстве того времени не обнаружено³.

Е. И. Соловьева, работая над проблемами крестьянской промышленности в Сибири, выделяет особое значение извозного промысла⁴. Автор показывает важную роль транспортных перевозок в народном хозяйстве Сибири, раскрывает организацию извозного промысла, особенно гужевого извоза, дает его социально-экономическую характеристику и приходит к выводу о предпринимательском начале в извозном промысле, которое прорывалось «через густую сеть первоначальных примитивных форм капитализма, торговоростовщическую кабалу»⁵. Важным представляется заключение Е. И. Соловьевой о товарном и капиталистическом характере земледелия в притрактовых хо-

¹ Цит. по : *История Сибири*. – Т. 3. – С. 63.

² *Катионов О. Н.* Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1987. – С. 87 ; *Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П.* Купеческая семья Кухтериных // *Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX в.)*. – Барнаул, 1995. – С. 191–203 ; *Тамск* : История города от основания до наших дней. – Томск, 1999. – С. 106.

³ *Бойко В. П.* Томское купечество в конце XVIII–XIX вв.: Из истории формирования сибирской буржуазии. – Томск, 1996. – С. 144.

⁴ *Соловьева Е. И.* Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) // *Из истории Сибири*. – Новосибирск, 1972. – Вып. 64. – С. 51–61 ; *Соловьева Е. И.* Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. – Новосибирск, 1975. – С. 66–84.

⁵ Там же. – С. 81.

зяйствах и об углублении социального расслоения крестьянства под воздействием извозного промысла¹.

Ф. С. Кузьминой при изучении извозного промысла сибирских крестьян в 20–30-е гг. XIX в.² был сделан вывод о выделении небольшой группы крестьян, положивших начало предпринимательству в извозном промысле, которое впоследствии привело к формированию транспортных фирм.

В свою очередь В. П. Бойко, исследуя историю томского купечества, обратился к одной из форм применения их капитала – транспортной промышленности. В одном из параграфов своего труда, посвященном сухопутному транспорту, автор затрагивает такие проблемы, как организация извоза и участие в нем пригородного крестьянства на протяжении всего XIX в., приводит контракты купцов с крестьянами на доставку грузов, касается вопроса монополизации грузоперевозок томским купечеством, дает устоявшуюся в литературе характеристику транспортных фирм и их основателей. Кроме того, В. П. Бойко подвергает сомнению выводы Ф. С. Кузьминой (Кузнецовой), Е. И. Соловьевой, О. Н. Катионова о том, что извозный промысел в дореформенный период переживал сильную дифференциацию: происходило имущественное расслоение, когда из массы возчиков выделялись посредники, сосредоточившие в своих руках большое количество заказов на перевозки и отдававшие их затем на выгодных для себя условиях рядовым возчикам. «Судя по контрактам 1851 г., – пишет исследователь, – этот процесс в середине XIX в. только начинался, мощные фирмы по транспортировке грузов в Томске еще только закладывались и большинство договоров томские крестьяне и мещане заключали напрямую, минуя посредников»³.

Дифференциация среди крестьянства, проявлявшаяся при заключении договоров подряда на перевозку грузов, доказана Ф. С. Кузьминой для 20-х гг.

¹ Соловьева Е. И. Указ. соч., – С. 88.

² Кузьмина Ф. С. Извозный промысел сибирских крестьян в 20–30-е годы XIX в. // Крестьянство Сибири периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1979. – С. 27–33.

³ Бойко В. П. Указ. соч. – С. 141.

XIX в.¹ Вялотекущий процесс выделения из среды крестьян крупных подрядчиков по доставке товаров протекал на протяжении всей первой половины XIX в. Также и М. М. Шмулевич писал о богатых крестьянах Западного Забайкалья, нанимавших возчиков в начале XIX в.

Несмотря на дискуссионный характер трактовки вопроса о расслоении среди крестьян, В. П. Бойко расширяет изучение темы организации извозного промысла в Сибири, привлекая новые источники и раздвигая хронологические рамки для ряда проблем: о транспортировках винных грузов, организатором которых выступал отец Н. М. Ядринцева М. Я. Ядринцев; об участии в подрядах и извозе крестьян Семилужинской и Спасской волостей, заключавших контракты в течение десятилетий. Приводятся новые данные о купцах Кухтериных и Пушниковых. Особое значение работе В. П. Бойко придают использованные им маклерские книги г. Томска, содержащие контракты, за некоторым исключением, с 1818 по 1851 гг.²

Хочется отметить, что изучением купеческих фамилий-доставщиков, вышедших из ямщиков, занимались немногие исследователи. Им удалось проследить судьбу знаменитого предпринимателя, организатора извоза в крупных масштабах – Е. Н. Кухтерина. Н. М. Дмитриенко, В. П. Зиновьев, В. П. Бойко и автор данной работы сумели выявить на основе архивных материалов место происхождения «короля сибирских ямщиков», время его перечисления в томские купцы, организацию и основные направления занятий его фирмы³. На специалистов по перевозке грузов – «доставщиков»⁴ – обратил внимание В. П. Зиновьев.

Очерки по истории благотворительности в Сибири расширяют наше представление о купцах, вышедших из притрактовых крестьян и бывших ямщиков, их деятельности по развитию в Сибири образования, здравоохранения, различ-

¹ Кузьмина Ф. С. Извозный промысел сибирских крестьян... – С. 32.

² Бойко В. П. Указ. соч. – С. 128–148.

³ Томск : История города от основания до наших дней / отв. ред. Н. М. Дмитриенко. – Томск, 1999. – С. 106.

⁴ Зиновьев В. П. Доставщики // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 49–52.

ных приютов и церковного строительства¹. Определены особый статус и значимость не только для отдельных городов и округов, но и для Сибири в целом.

Влияние чайной торговли на становление и роль основной транспортной коммуникации Сибири в обеспечении транспортных перевозок исследовал С. Н. Пивень, описавший тракт в Западной Сибири как «линейный объект антропогенного явления, появившийся в процессе хозяйственного освоения Сибири»².

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. Но наиболее полное завершение она получила во второй половине XX в. с введением в научный оборот новых источников и появлением вышеуказанных исследований. К началу XXI ст. разработаны сюжеты организации гужевого извоза на Сибирском тракте от артели возчиков до крупных фирм-перевозчиков грузов. Нам удалось принять участие в систематизации накопленного материала и выявлении новых данных по истории гужевого извоза, в частности, по истории персоналий организаторов фирм и описанию самого промысла³.

История вольной ямской и государственной почтовой гоньбы до последнего времени не являлась предметом специального изучения. В. К. Андриевич ввел в научный оборот первые указы об учреждении почты в Сибири и связанные с этим процессом материалы по устройству почтовых трактов и их заселению⁴. Однако им не создана общая картина организации почтовой гоньбы в Сибири.

¹ Бочанова Г. А., Горюшкин Л. М., Ноздрин Г. А. Указ. соч. – С. 148–195.

² Пивень С. Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2005. – С. 22.

³ Катионов О. Н. Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в. // Источники по освоению Сибири периода капитализма: сб. науч. тр. – Новосибирск, 1989. – С. 46–58.

⁴ Андриевич В. К. Исторический очерк Сибири по данным, представленным Полным собранием законов. Т. III: Елизаветинский период. 1742–1762 года. – Томск, 1887; То же. Т. IV: Екатерининское время. – СПб., 1887; То же. Т. V: Екатерининский период. – Одесса, 1889; Он же. Краткий очерк истории Забайкалья от древнейших времен до 1762 года. – СПб., 1887; Он же. Сибирь в XIX столетии. Ч. I: (Период от смерти императрицы Екатерины II до 1806 г.). – СПб., 1889; То же. Ч. II: (Период с 1806 по 1819 г.). – СПб., 1889.

В последнее десятилетие вышли две работы, посвященные истории почтовой связи Сибири. Их авторы, изучая историю почтового дела отдельных регионов (Иркутской и Томской губерний и возникших на их базе областей), используют вновь выявленные документы, систематизируют региональный материал, охватывая при этом очень широкие хронологические рамки, и изучают социально-экономические причины, влиявшие на структуру, состав и численность почтовых учреждений¹. С некоторыми сведениями, приводимыми историками томской почты, ссылающимся на работу С. Гольдфарба, например, о ямской системе содержания гоньбы только на запад от Тюмени, согласиться нельзя, так как все-таки ямщики содержали гоньбу восточнее до Томска и Ачинска² и, кроме того, восточнее Тюмени располагался Тарский ям. Не подтверждена документально ссылка на то, что вольные почты были введены и в Томской губернии³.

Организации вольной пассажирской и почтовой гоньбы в XVIII и XIX ст. рассматриваются в данной работе на фоне общероссийских исследований по истории почты⁴.

Томские краеведы в сборнике статей, посвященных Сибирскому тракту, дали описание способов передвижения, состояния и самочувствия пассажиров на дороге в разное время года, их одежды зимой и оценили качество обслуживания на почтовых станциях⁵. Материалы Е. А. Андреевой о скорости сибирской езды перекликаются с нашими, хотя и базируются на разных источниках⁶.

¹ Гольдфарб С. Иркутская почта : Очерки истории. – Иркутск, 1998 ; Яковлев Я. А., Рассмахин Ю. К. Рассказы о томской почте. – Томск, 2003.

² Яковлев Я. А., Рассмахин Ю. К. Указ. соч. – С. 255.

³ Там же. – С. 275–277.

⁴ Бржозовский О. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части. – Казань, 1855 ; Почта и телеграф XIX столетия. – СПб., 1902 ; Базилевич К. Почта в России в XIX веке. – М., 1927 ; Вигилев А. Н. История отечественной почты. – 2-е изд. – М., 1990. – С. 249–259.

⁵ Казаркин Т. А. Из истории Московско-Сибирского тракта // Труды ТОКМ. – Томск, 2000. – Т. XII. – С. 15–21 ; Андреева Е. А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников // Там же. – С. 22–27.

⁶ Катионов О. Н. Ямщики на Московском тракте // Сов. Сибирь. – 1991. – 26 июня ; Катионов О. Н., Кузнецова Ф. С. Московский тракт и его эксплуатация на территории Новосибирской области // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр., посв. 60-летию Новосибирской обл. – Новосибирск, 1997. – С. 48–58.

Вопросам организации этапирования ссыльных посвящены труды Н. М. Ядринцева, Дж. Кеннана, А. Д. Колесникова, С. В. Кодана, Ф. Ф. Болонев и др.¹

Анализ исследований о роли ссылки в функционировании Московско-Сибирского тракта приводит нас к выводу о том, что чаще всего вопросы этапирования ссыльных по Сибирскому тракту рассматривались вскользь в общем контексте организации ссылки, за исключением работы Дж. Кеннана².

Устройство этапного тракта с юридической точки зрения рассмотрел С. В. Кодан. При анализе правового статуса политической ссылки в Сибирь автор раскрывает правовую регламентацию этапирования. Он делает вывод о том, что во второй четверти XIX в. сложилась особая система доставки в Сибирь «государственных преступников». «Политические преступники» этапировались по системе пересыльных тюрем в соответствии с общим законодательством о ссылке³.

Более того, богатый фактический материал и живые зарисовки партий ссыльных и сопровождавших их воинских команд неизменно используются при изучении ссыльного тракта. Ф. Ф. Болонев в русле исследования о старообрядцах Забайкалья внес существенный вклад в историю этапирования в Сибирь в 1764–1765 гг. выводившихся из Польши староверов. Им отмечены особенности пересылки того времени, состоявшие в привлечении к этому процессу армейских частей и отсутствии строго налаженного порядка препровождения ссыльных⁴. Однако хронологические рамки каждого отдельного исследования не дают полной картины функционирования ссыльного тракта. Некоторые сюжеты

¹ Кодан С. В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия первой половины XIX в. : учеб. пос. – Иркутск, 1980 ; Дворянов В. Н. В сибирской дальней стороне... (Очерки истории политической каторги и ссылки : 60-е годы XVIII в. – 1917 г.). – Минск, 1985 ; Маргалис А. Д. Тюрма и ссылка в императорской России : исследования и архивные находки (20-е гг. XIX – нач. XX вв.). – М., 1995 ; Болонев Ф. Ф. Старообрядцы Забайкалья в XVIII–XX вв. – Новосибирск, 1994. – С. 38–47.

² Кеннан Дж. Сибирь и ссылка : Путевые заметки (1885–1886). – СПб., 1999. – Т. I–II.

³ Кодан С. В. Указ. соч. – С. 54 ; Он же. Сибирская ссылка декабристов (историко-юридическое исследование). – Иркутск, 1983. – С. 94–110.

⁴ Болонев Ф. Ф. Указ. соч. – С. 38–47.

организации ссылки по тракту, в том числе способы доставки и препровождения ссыльных, рассматривались и нами¹.

Историей занятий притрактных крестьян, помимо извоза, занимались в основном только А. А. Кауфман, М. Дубенский, И. Молодых и Е. С. Филимонов. Выше были представлены работы первых трех авторов.

Е. С. Филимонов в исследовании, посвященном экономическому быту государственных крестьян Барабы, опирался в главной мере на документы Спасского участкового начальства и материалы собственного исследования. Собранные им данные позволяют определить товарность конского поголовья притрактной полосы. Из всех выставившихся на продажу на сибирских ярмарках рабочих лошадей Московско-Сибирский тракт притягивал около 85,5 %².

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 извозу³.

Специфические промыслы «ширельный» и «савошный», связанные с кяхтинской чайной торговлей и гужевым извозом, описал и проанализировал В. В. Птицын. Ему удалось определить доходность артельщиков, плюсы и минусы этих промыслов⁴.

История трактового дворничества, земледелия и скотоводства, а также промыслов по деревообработке для нужд тракта, представленные в нашем исследовании, является результатом работы с источниками, частично не вводив-

¹ Катионов О. Н. Ссылный тракт в Сибири в конце XVIII–XIX в. (Источники и историография) // Историческое образование в школе и вузе в условиях его диверсификации: тез. докл. и сообщ. – Новосибирск, 2000. – С. 71–72; Он же. Ссылный тракт на территории Новосибирской области в XIX в. // Новосибирская область в контексте российской истории. – Новосибирск, 2001. – С. 43–46.

² Филимонов Е. С. Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии // Материалы для изучения... – СПб., 1892. – Вып. 17. – С. 195, 206–209.

³ Бочанова Г. А. Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX в.). – Новосибирск, 1978; Горьковская З. П. Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1983. – С. 63–64; Соловьева Е. И. Указ. соч.

⁴ Птицын В. В. Селенгинская Даурия. – СПб., 1896. – С. 165–198.

шимися прежде в исследовательскую литературу. Некоторые итоги земледельческих занятий притрактового населения приводились нами ранее¹.

О социально-экономических последствиях влияния тракта на экономику Сибири и его население писалось много в обобщающих работах по истории Сибири. Н. М. Ядринцев довольно категорично утверждал, что в Сибири была только одна транзитная дорога, «пробитая кяхтинской торговлей среди пустынных местностей. Сообщения в сторону, по проселкам, представляют первобытные пути среди дебрей и болот»². Он же, характеризуя переселения в Сибирь, отмечал, что на главной трактовой дороге Сибири крестьяне-старожилы сообщали ему как факт, что из всего числа обозов они помнят только две партии переселенцев, не побиравшихся. Таким образом, весь налог по части пропитания переселения возлагался, по мнению писателя, целиком на сибирского крестьянина³.

О транспортном значении городов (Тюмени, Томска, Иркутска) на Великом Сибирском пути писал Г. Н. Потанин⁴. В «Полном географическом описании нашего Отечества» давалась общая оценка Великого Сибирского пути, влиявшего на социально-экономическое развитие края⁵.

Отдельные вопросы функционирования Московского тракта рассматривались представителями государственных властей в связи с проблемами переселения, при освещении путей следования переселенцев в Сибирь. Официальные источники, в частности, зафиксировали неудовлетворительное состояние транспортных средств и их нехватку для увеличения потока переселенцев⁶. В ряде исследований, посвященных проблеме строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, давалось описание Московско-Сибирского тракта, отме-

¹ Катионов О. Н. Роль извозного промысла в земледелии притрактового населения Сибири во второй половине XIX в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири XVIII – начала XX вв. – Новосибирск, 1985. – С. 87–93.

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

³ Там же. – С. 214.

⁴ Потанин Г. Н. Города Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб., 1908. – С. 238, 248.

⁵ Россия. Полное географическое описание нашего Отечества : настольн. и дорож. кн. для рус. людей / гл. ред. В. П. Семенов-Тянь-Шанский ; под общ. ред. П. П. Семенова-Тянь-Шанского, В. И. Лиманского. Т. 16 : Западная Сибирь / сост. : И. П. Толмачев [и др.]. – СПб., 1907. – VIII, 669 с.

⁶ Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. – СПб., 1900. – С. 8–9.

чалось его значение в предшествовавший строительству железной дороги период, описывались подъездные к нему пути. Отдельными авторами устанавливалось приблизительное число грузов, перевозившихся по тракту из Сибири в Европейскую Россию и обратно, подсчитывалась стоимость гужевых перевозок и делался вывод об их неконкурентоспособности по сравнению с железнодорожными¹. Главная задача этих работ заключалась в доказательстве преимуществ железной дороги и ее благотворного воздействия на весь образ жизни населения Сибири и Европейской России.

Исключительно важную роль Московско-Сибирского тракта в обозно-транспортных перевозках в 40-е гг. XX в. отмечал Р. М. Кабо, рассматривавший процесс возникновения, развития и размещения русских городов в Западной Сибири до середины XIX в. По мнению исследователя, регулярное грузовое движение между западной (тобольской) и восточной (томской) частями Западной Сибири почти отсутствовало. Перевозки грузов совершались по рекам и волокам, что требовало больших трудов и отнимало много времени. Московско-Сибирский тракт сделал возможным обозное движение между городами Западной Сибири. Р. М. Кабо писал, что «тракты привлекают новое население, которое расселялось вдоль них, и в этом сказывается косвенное влияние взаимного положения городов на размещение внегородского населения». Он считал, что причиной возникновения сухопутных сообщений явилась необходимость иметь круглогодичную связь для снабжения городов хлебом и припасами, вывоза пушнины и, наконец, военные соображения требовали устройства сухопутных сообщений между городами. Дороги прокладывались по кратчайшему расстоянию между существующими наиболее значительными пунктами, и неслучайно вновь устроенные тракты получали свои названия по городам².

В 60-е гг. XX ст. о значении путей сообщения в Восточной Сибири и особенно Московско-Сибирского тракта в процессе колонизации региона в 1800—

¹ *Сибирь и великая сибирская железная дорога*. — СПб., 1893. — С. 275–276 ; *Сибирь под влиянием рельсового пути*. — СПб., 1902. — С. 25–26 ; *Соболев М.* Пути сообщения в Сибири // *Сибирь, ее современное состояние и ее нужды*. — С. 24–25.

² *Кабо Р. М.* Указ. соч. — С. 71, 140, 144.

1861 г. писал Ю. В. Кожухов¹. Работа Ю. В. Кожухова ценна богатым фактическим материалом, обнаруженным им в центральных и сибирских архивах, а также выводами о развитии мелкотоварного производства. Автор, в частности, показывает, что города и большие тракты являлись основными потребителями продукции мелкотоварного производства и базой для развития товарно-денежных отношений².

К 60–80-м гг. XX в. сибиреведы проделали большую работу по изучению процессов освоения Сибири, развития различных сторон ее экономики, производительных сил и социальных отношений, опыта ее исторического освоения. Обобщающим результатом этих исследований явилось издание многотомных капитальных трудов «История Сибири»³ и «История крестьянства Сибири»⁴, авторы которых подчеркивают значение Московско-Сибирского тракта в развитии извоза и кустарных промыслов, обслуживавших извоз⁵. Во втором томе «Истории Сибири» использована точка зрения П. А. Словцова и Р. М. Кабо об изменении направления тракта в обход Тары с 1763 г. «на юго-восток, на Омскую крепость»⁶. В «Истории Сибири» особое внимание уделено исследованию торговли в городах и связанной с ними транспортной сети (в частности, гужевым путям) и в этой связи дана оценка роли Московско-Сибирского тракта для экономической жизни Сибири до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали.

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

¹ Кожухов Ю. В. Указ. соч.

² Кожухов Ю. В. Указ соч. – С. 222, 242, 278.

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

⁴ Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. – Новосибирск, 1983.

⁵ Там же. – С. 84, 118.

⁶ История Сибири. – Т. 2. – Л., 1968. – С. 268.

стоило бы преувеличивать влияние Московского тракта на отрыв крестьян от земледелия, как это делают авторы тома¹.

Кроме того, исследователи «Истории Сибири» отмечали роль тракта и в развитии русско-китайской торговли².

Для нашего исследования особое значение имеет оценка роли Московско-Сибирского тракта в работах А. П. Бородавкина. Автор подчеркивал, что в притрактовой полосе гораздо сильнее, чем в других местах, были развиты капиталистические отношения при значительной роли торгово-ростовщического капитала³.

В свою очередь Л. М. Горюшкин поставил вопрос о влиянии путей сообщения на развитие капиталистических отношений в Сибири, в том числе о глубине развития капитализма в притрактовой полосе⁴.

Ни одна из работ, освещающих экономическое место Сибири в составе России в XIX в., не обходится без выяснения роли путей сообщения. Так, В. И. Прониным в материалах к спецкурсам по социально-экономическому развитию Сибири специально выделяется тема «Сухопутный и водный транспорт. Развитие парохозяйства на сибирских реках»⁵. Заслуживает внимания вывод историка о том, что «вне городов и трактовых поселений земля не имела рыночной стоимости», так как не приносила прибыли⁶, а также о влиянии тракта на структуру посевов и развитие скотоводства при высоком удельном весе лошадей в связи с растянутыми коммуникациями⁷.

Показательно, что интерес к истории создания и эксплуатации Московско-Сибирского тракта не ослабевает и даже усиливается в связи с актуализацией проблемы взаимодействия окраин и метрополии. Т. С. Мамсик считает, что

¹ История Сибири. – Т. 3. – Л., 1968. – С. 63.

² История Сибири. – Т. 3. – С. 65.

³ Бородавкин А. П., Говорков А. А. К истории торговли и торгово-ростовщического капитала в Сибири (1861–1891 гг.) // Вопросы истории Сибири. – Томск, 1965. – Вып. 2. – С. 18, 57–59.

⁴ Горюшкин Л. М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). – Новосибирск, 1976. – С. 81, 117–127.

⁵ Пронин В. И. Сибирь в период капитализма. – Новосибирск, 1997. – Вып. 1 : Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг. – С. 59–67.

⁶ Там же. – С. 18.

⁷ Там же. – С. 38, 44–45.

тракт в начале 80-х гг. XVIII ст. одновременно с созданием наместничеств, соединяя Москву и Сибирь, «из утилитарного элемента государственного хозяйства в условиях значимых для Российской короны геополитических сдвижек должен был превратиться в символ не столько административного, сколько политического единения окраины и метрополии». Сравнивая с историей развития путей сообщения США, исследователь отмечает, что «Америка не знала столь выразительного материального символа национально-государственного единства»¹.

При изучении сибирских ярмарок в XVIII–XIX вв.² исследователи связывают наличие и рост ярмарок не только с увеличением численности населения, деятельностью властей по их открытию, с расширением торговых операций купечества, но в том числе и с близостью Московско-Сибирской дороги. Многие наиболее значимые ярмарки находились в городах и селах, связанных этим трактом или около него³.

Т. К. Щеглова обращает особое внимание на значение путей сообщения в развитии этой сферы рынка. По сведениям исследователя, больше всего сельских ярмарок возникло в 50-е гг. XIX ст. вдоль Московского торгового пути, при этом в прошениях по их открытию сельские общества указывали на нахождение села на большом Сибирском тракте. Т. К. Щеглова одной из причин учреждения ярмарок в притрактовых селах называет их доступность для сибирских торговцев, ведших транзитную торговлю по тракту из России и с Урала, с Нижегородской и Ирбитской ярмарок через территории Тобольской и Томской губерний в Восточную Сибирь до Кяхты.

Во второй половине XIX в. к югу от главного тракта сформировалась плотная сеть сельских ярмарок, в том числе в селах, находившихся на земских трак-

¹ Мамсик Т. С. Указ. соч. – С. 9–10.

² Резун Д. Я., Беседина О. Н. Городские ярмарки Сибири XVIII – первой половины XIX в. : Ярмарки Западной Сибири. – Новосибирск, 1992 ; *Они же*. Городские ярмарки Восточной Сибири в XVII – первой половине XIX веков. – Новосибирск, 1993 ; Сидорчук О. Н. Сибирские ярмарки во второй половине XIX – начале XX в. : дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 2001 ; Щеглова Т. К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. – Барнаул, 2001 ; *Она же*. Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX века : Из истории российско-азнатской торговли. – Барнаул, 2002.

³ Сидорчук О. Н. Указ. соч. – С. 54, 56–57, 60–62, 70–71, 86.

тах. Но влияние Московской дороги проявлялось и в это время: лавочная торговля преобладала в волостях, через которые проходил Московский торговый путь¹.

Об уровне грамотности как социальном последствии влияния тракта на трактовых крестьян в сравнении с внетрактовыми писали В. А. и К. Е. Зверевы и Е. И. Соловьева².

Демографическая ситуация на тракте впервые была представлена нами в процессе комплексного изучения социально-демографического развития сибирской деревни в досоветский период³. Для изучения населения Московско-Сибирского тракта нами были использованы результаты общих исследований по истории формирования населения Сибири в XVII–XIX вв.⁴ Данные труды не содержат конкретных материалов по формированию трактового населения, но дают возможность проводить эту работу на фоне общих итогов изучения процесса колонизации, переселений, роста населения и хозяйственного освоения края.

¹ Щеглова Т. К. Ярмарки юга Западной Сибири... С. 76, 79, 80, 91, 133, 144, 151, 161, 162, 371.

² Зверев В. А., Зверева К. Е. Распространение печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861–1904 гг.) // Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): сб. науч. тр. – Новосибирск, 1999. – С. 118–139; Соловьева Е. И., Зверева К. Е. Образовательный уровень крестьянства Сибири (конец XIX – начало XX в.) // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период. – Новосибирск, 1987. – С. 78–89.

³ Катионов О. Н. Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период: сб. науч. тр. – Новосибирск, 1987. – С. 117–123.

⁴ Александров В. А. Русское население Сибири XVII – начала XVIII вв.: Енисейский край. – М., 1964; Он же. Заселение Сибири русскими в конце XVI–XVIII в. // Русские старожилы Сибири: историко-антропологический очерк. – М., 1973. – С. 7–49; Беликов Д. Н. Указ. соч.; Баяршинова З. Я. Западная Сибирь накануне присоединения к России. – Томск, 1967; Буцинский П. Н. Заселение Сибири...; Быкоя Г. Ф. Указ. соч.; Воробьев В. В. Формирование населения Восточной Сибири. – Новосибирск, 1975; Грамыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. – Новосибирск, 1965; Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху...; Он же. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1981; Ивонин А. Р. Западносибирский город последней четверти XVIII – 60-х гг. XIX в. – Барнаул, 2000; Кабузан В. М., Троицкий С. М. Движение населения Сибири в XVIII в. // Сибирь в XVII–XVIII вв. – Новосибирск, 1962; Колесников А. Д. Указ. соч.; Кузьмина Ф. С. Крестьяне Барабинской степи в XVIII – первой пол. XIX в.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1970; Лебедева А. А. Из истории заселения Забайкалья и Дальнего Востока в XIX в. // Русские старожилы Сибири. – С. 50–68; Преображенский А. А. Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII в.; Стелынин В. А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. – Красноярск, 1962; Пронин В. И. Население Сибири за 50 лет (1863–1913 гг.) // История СССР. – 1981. – № 4; Зверев В. А. Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – начало XX в.) // Город и деревня Сибири в досоветский период. – Новосибирск, 1984; История Сибири. Т. 2, 3; История крестьянства Сибири. Т. 2, 3; Соловьева Е. И. Численность и структура русской крестьянской семьи Сибири во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение Сибири и рост ее народонаселения (XVIII–XX вв.): сб. науч. тр. – Новосибирск, 1979; Миненко Н. А. Русская крестьянская община в Западной Сибири: XVIII – первая половина XIX в. – Новосибирск, 1991.

М. М. Громыко впервые выделяет тракты как объекты притяжения населенных пунктов. Ею была создана картина размещения населения на Московско-Сибирском пути в пределах Тюменского уезда во второй половине XVIII в.¹ Помимо Тюменского уезда М. М. Громыко исследовала размещение населения и сословия ямщиков по Западной Сибири в целом.

Богатый статистический материал, дающий возможность установить численность населения трактовых уездов в конце XVIII – первой половине XIX в., имеется в исследовании А. Р. Ивонина², хотя автор и не ставил своей целью изучение роли путей сообщения в формировании населения Сибири. Им были собраны достаточно важные сведения, на основании которых можно сделать вывод о концентрации населения в земледельческой и трактовой полосе Западной Сибири³. Подобные материалы в виде таблиц, относящиеся ко второй половине XIX в., можно почерпнуть из работы Ю. М. Гончарова и В. А. Скубневского⁴.

Демографическая ситуация на Сибирском тракте в разные хронологические периоды потребовала дополнительного исследования.

Для характеристики элементов образа жизни притрактовых жителей нами использовались уже известные исследования. Некоторые оценки Ю. А. Гагемейстера подтверждают решающее значение тракта для развития городов и сел⁵. Самые обширные селения в Сибири, по данным автора, располагались по Большой Московской дороге, по которой извозом и сбытом припасов зарабатывалось несколько миллионов рублей в год. Там попадались селения в 300 дворов с отлично устроенными и роскошно убранными домами, но, как замечает этот автор, возле таких домов было больше бедных построек, чем в стороне от

¹ Громыко М. М. Указ. соч. – С. 18–73.

² Ивонин А. Р. Западносибирский город последней четверти XVIII в. – 60-х гг. XIX в. (Опыт историко-демографического исследования). – Барнаул, 2000. – Приложения.

³ Там же. – С. 50–52.

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

⁵ Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири, составленное по Высочайшему Его Императорского Величества повелению, при Сибирском комитете. – СПб., 1854. – Т. 2. – С. 139.

большого тракта¹. Таким образом, исследователь отметил состояние домохозяйства у сибиряков и дал описание жилищ на Московской дороге.

Историей тракта, его жизнедеятельностью занимался чиновник Томского губернского статистического комитета Н. А. Костров². Автору удалось передать колорит жизни притрактового населения и зафиксировать некоторые особенности обычного права у притрактовых крестьян в организации гужевого извоза.

В данной работе нами используются труды Н. Попова и А. П. Степанова. Н. Попов на основе бесед со старожилами, занимавшимися извозным промыслом в конце XIX в., приводит интересный материал об образе жизни ямщиков-извозчиков в дороге и на постоянных дворах, воссоздает колорит эпохи, используя образную русскую речь сибирских ямщиков³.

Исследования этнографов свидетельствуют о распространенности промыслов, возникших под влиянием извоза: санного, тележного, дворничества и др. В работах оценивается важность сухопутных трактов в заселении лесостепной и степной полосы Сибири, а также характеризуется быт притрактовых жителей⁴. В частности, выводы О. Н. Шелегиной о жилых и хозяйственных постройках русских крестьян Западной Сибири могут быть использованы при характеристике жилищ трактовых жителей в период строительства и окончательного заселения тракта⁵.

О традиционном значении избы и новом значении горницы в домах притрактовых крестьян пишет Т. Ю. Назаренко, отмечая влияние тракта и товарно-

¹ Газемейстер Ю. А. Указ. соч. – С. 111.

² Костров Н. Каинская Бараба // Томские губернские ведомости. 1874. – № 25–45 ; *Он же*. Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. – Томск, 1876.

³ Степанов А. П. Енисейская губерния / ред.-сост. А. П. Статейнов ; вводная ст., комм. Г. Ф. Быконя. – Изд. 2-е. – Красноярск, 1997 ; Попов Н. Очерки старой ямщины в Прибайкалье // Жизнь Бурятии. – 1925. – № 5/6. – С. 114–117.

⁴ Лебедева Н. И. Хозяйственный быт Приангарья (XIX – начало XX в.) // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири. – Новосибирск, 1971. Ч. 1 ; Приангарье. – С. 91 ; *Хозяйство* и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX в. – М., 1979 ; *Этнография* русского крестьянства Сибири (XVII – середина XIX в.). – М., 1981 ; Шелегина О. Н. Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири (XVIII – первая половина XIX в.). – Новосибирск, 1992 ; *Она же*. Адаптационные процессы в культуре жизнеобеспечения русского населения Сибири в XVIII – начале XX века : (К постановке проблемы). – Новосибирск, 2005.

⁵ Шелегина О. Н. Очерки материальной культуры... – С. 91, 98–99.

денежных отношений на приспособление трактовыми крестьянами окружающего мира под свои нужды через устройство и убранство горниц¹.

В. А. Зверев не склонен идеализировать крестьянское жилище сибиряков, которое едва соответствовало санитарным нормам, установленным в середине XIX в., даже у наиболее зажиточной части².

Что касается вопроса о пище трактовых крестьян, то отдельно он не исследовался. Однако в совместной статье с З. П. Горьковской нам удалось обратить внимание на этот элемент образа жизни притрактового населения³.

Комплексно, в региональном масштабе, исследована история тракта в пределах Томской губернии. Ряд статей под общим названием «Сибирский тракт», изданных Томским областным краеведческим музеем, воссоздает прошлое тракта в разные периоды и в разных аспектах⁴. На основе картографических материалов Л. А. Тимофеева описывает местоположение тракта в начале XIX в. в пределах Томской губернии. Однако автор очерка ошибочно указывает место переправы через р. Омь у Чаусского острога (Колывани)⁵. По всем имеющимся сведениям, переправа через Омь проходила в Каинске. И. В. Чернова обратила внимание на организацию этапирования преступников в Сибирь в XVIII – начале XIX в., в том числе и по тракту⁶.

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

¹ Назаренко Т. Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 58–62.

² Зверев В. А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении (по материалам обследований в Томско-Кузнецком крае конца XIX – первой трети XX вв.) // Крестьянская семья и двор в Сибири в XX веке : проблемы изучения : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1999. – С. 13–33 ; Он же. Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы // Этнография Алтая и сопредельных территорий. – Барнаул, 1998. – С. 60–64 ; Он же. Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. // Сибирь в XVI–XX вв. – Новосибирск, 1997. – С. 139–154.

³ Горьковская З. П., Катионов О. Н. Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) // Культурный потенциал Сибири в досоветский период : межвузовский сб. науч. тр. – Новосибирск, 1992. – С. 55–67.

⁴ Труды Томского областного краеведческого музея : сб. ст. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 3–65.

⁵ Тимофеева Л. А. Указ. соч. – С. 30–31.

⁶ Чернова И. В. Этапирование преступников в Сибирь в XVIII – начале XIX в. // Труды ТОКМ. – Т. XII. С. 43–48.

бирже и в особенной кладовой, о краже грузов на тракте с возов и в местах хранения¹.

То, что тракт функционировал в постоянно меняющихся условиях окружающей среды, констатировал С. Н. Пивень².

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.

Объект и предмет исследования. *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 нашего 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. Выбор видов деятельности объясняется как значимостью путей сообщения в развитии региона, так и недостаточной

¹ Лоскутова М. Г. Несколько слов о чаеделах и чаерезах // Труды ТОКМ. Т. XII. – С. 54–56.

² Пивень С. П. Освоение сибирских просторов до строительства Московско-Сибирского тракта и его влияние на развитие прилегающих территорий // Труды ТОКМ. – Т. XII. – С. 23.

их изученностью в исторической литературе. Особое внимание уделяется социально-экономическим процессам в сибирской деревне, происходившим под влиянием Московско-Сибирского тракта, и элементам образа жизни притрактового населения.

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

В ходе работы над диссертацией ставились следующие задачи:

- 1) описать историю возникновения тракта, определить роль государства в становлении главной транспортной сухопутной магистрали Сибири; дать периодизацию истории становления и функционирования дороги;
- 2) проследить картографическую историю тракта в связи с административно-территориальным реформированием Сибири и освоением притрактовой полосы; создать визиотип (видеоряд) картографических, инженерных атрибутов дороги;
- 3) охарактеризовать организацию дорожного дела, содержание и техническое устройство тракта;
- 4) показать в динамике историю организации видов и форм передвижения по тракту от сибирских ямов до легкой почтовой и вольной гоньбы, гужевого извозного промысла и пешезападного передвижения ссыльных;
- 5) выявить процессы формирования трактового и притрактового населения и проходившие в трактовой и притрактовой полосе социальные изменения;
- 6) выяснить роль дороги в развитии земледелия, скотоводства и промыслов;
- 7) показать влияние тракта на образ жизни притрактовых жителей;
- 8) 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 по Сибири (20-е – 30-е гг. XVIII в.) и началом устройства транссибирской

сухопутной дороги. Необходимость сопоставления с ранней эпохой устройства путей сообщения, воссоздания картины функционирования сибирских ямщиков и этапного тракта требует обращения к материалам XVII–XVIII вв. в соответствии с принципом историзма. Без экскурсов в эпоху государственного феодализма и зарождения раннекапиталистических отношений многие явления, вскрываемые в данном исследовании (становление, развитие и организация жизнедеятельности тракта и его товарно-денежного окружения), не имели бы объяснения.

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. В этих административных единицах концентрировалась основная часть населения Сибири: здесь отмечается наибольшая активность экономической и административной жизни. Тракт пересекал важные торгово-промышленные и административные центры края. Протяженность данного географического региона, различие естественно-географических зон помогут выявить характерные особенности и общее в хозяйственной деятельности притрактового населения.

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 как основной транспортной коммуникации Сибири. Впервые в динамике системно рассматриваются вопросы хронологии возникновения тракта и происхождение его наименования, заселение, устройство, промысловая эксплуатация и государственная почтовая гоньба, устройство эта-

пов и этапирование ссыльных. Проведен анализ влияние 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 нужд 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, караванов, ссыльных, пейзажные зарисовки, портреты купцов-доставщиков).

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

Методологией работы является синтез теоретических подходов, разрабатывающих модели исследования социально-экономической истории и транспортных коммуникаций. «Противопоставление цивилизационного подхода теории общественно-экономических формаций завершилось признанием права обоих подходов к изучению исторического прошлого», – пишет известный историк А. Н. Жеравина¹. Актуальными и не потерявшими своей значимости яв-

¹ Жеравина А. Н. Кабинетское хозяйство в Сибири (1747–1861 гг.) / под ред. В. П. Зиновьева. – Томск, 2005. – С. 33–34.

ляются выводы К. Маркса о значении и роли путей сообщения в развитии капиталистической экономики. Основой для изучения роли и значения Московско-Сибирского тракта служат выводы В. Зомбарта о путях сообщения и формах организации гужевого транспорта при развитии буржуазного общества, полученные им на основе комплексного подхода при характеристике экономического развития Германии в XIX в.

В исследовании путей сообщения и транспортных перевозок мы используем выводы Ф. Броделя, считавшего перевозки необходимым завершением производства, которые сами по себе были «промыслом», а транспорт – родом архаичной мануфактуры, в которую капиталист глубоко не втягивался, потому что экономически оправдывались перевозки только по главным направлениям. Ф. Бродель пересматривает отношение к сухопутным перевозкам, которые обычно изображались как неэффективные из-за состояния дорог, на протяжении столетий 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»¹. Опираясь на исследования В. Зомбарта, Ф. Бродель утверждает, что сухопутным транспортом перевозили намного больше товаров, чем по рекам и каналам². К такому же выводу относительно Московско-Сибирского тракта эмпирическим путем пришел и Н. М. Ядринцев.

Одним из главных методологических подходов, используемых в диссертации, является концепция «модернизации», понимаемая как процесс перехода от традиционного аграрного (патриархального – с точки зрения социологии) общества к капиталистическому (индустриальному). «При всех теоретических, концептуальных и фактологических разногласиях научное сообщество в основном едино в том, что касается модернизации как перехода от традиционного общества к современному, от аграрного к индустриальному», – делает вывод

¹ Бродель Ф. Указ. соч. – Т. 2. – С. 345–346

² Там же. – С. 346.

академик В. В. Алексеев¹. История Московско-Сибирского тракта как главной транспортной артерии Сибири хорошо вписывается в схему модифицированных фаз или волн модернизации в России, захватывая период доиндустриальной модернизации (протоиндустриализации) на протяжении XVIII–XIX вв.² В условиях развития в Европейской России парового и железнодорожного транспорта Московско-Сибирский тракт в Сибири испытывал давление со стороны центра и ускоренно приспособлялся к модернизационному нажиму традиционными архаическими способами, усовершенствуя их.

Выводы о социально-экономическом значении путей сообщения, об усилении их роли как транзитных коридоров, о стремлении властей овладеть пространством как таковым с целью его эксплуатации, об оптимальном динамическом использовании пространства с целью лучшей организации передвижения являются для нас существенными теоретическими положениями. Передвижение в пространстве людей, товаров (грузов) и передача информации являются необходимыми условиями любого социального, экономического (более широко – любого цивилизационного) развития.

Важнейшим методологическим подходом исследования истории тракта является *историко-системный*, базирующийся на том, что историческая реальность представляет собой совокупности взаимосвязанных и взаимодействующих объектов, определенные целостные системы образования. Одним из таких является Московско-Сибирский тракт как основная и многоаспектная транспортная коммуникация Сибири. Будучи сложноорганизованной и целостной системой, он, в свою очередь, включал ряд аспектов: имперский (центр – окраина, повинности, картографирование, ссылка и т.д.); социальный (взаимодействие разных групп населения); экономический (как производство с разделением труда мануфактурного типа, сочетающего элементы государственные и частные) и социокультурный (элементы образа жизни, население, экономика, формы передвижения по нему, повинности и другие методы по его содержа-

¹ Алексеев В. В. Россия в контексте теории модернизации // Российская модернизация XIX–XX веков : Институциональные, социальные, экономические перемены. – Уфа, 1997. – С. 72.

² Алексеев В. В. Введение // Опыт российских модернизаций. XVIII–XX века. – М., 2000. – С. 8.

нию, элементы образа жизни и проч.). Такой подход в методологии 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 истории¹.

В целом работа выполнена в русле методологии социальной истории, разрабатываемой Б. Н. Мироновым по истории страны XVIII – начала XX вв. Автор доказывает поступательность и нормальность исторического процесса в контексте перехода к модернизированной России².

Наша исследование строилось на *локальном* методе изучения истории, нашедшем достаточно широкий круг сторонников, в частности, среди томских историков³. Обобщение разработки локального метода позволяет нам использовать следующие его составляющие.

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

2. Сознательное сужение территориальных рамок. Такое «укрупнение масштаба» позволяет более детально проследить историю именно сибирской части тракта, без детализации истории трактов, прилегавших к нему или являвшихся его частными ответвлениями. Локализация проявляется в изучении

¹ Про А. Двенадцать уроков по истории. – М., 2000. – С. 43–44.

² Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.). – СПб., 2000. – Т. I. – С. 17.

³ См., напр.: Дмитриенко Н. М. Локальный метод и его использование в истории Сибири // Сибирь в составе России : сб. ист.-стат. материалов. – Томск, 1999. – С. 54–62.

той нити трактовых сел и районов, которые составляли самую суть тракта и влияли на процесс освоения Сибири. Таким образом, локализация у нас не лишена своеобразия, так как история создания тракта охватывает пространство целого ряда административных единиц, пересекавшихся трактом в разные периоды, но в то же время это история именно сухопутного транспортного пути.

3. Усиленное внимание к фактам и источникам, без выявления которых исследование не будет обладать ни новизной, ни оригинальностью. Например, рассмотрение особенностей сибирской езды по Московскому тракту, судьбы сибирского ямщика Е. Н. Кухтерина, «вольных почт» купцов Михайловых позволяет ощутить «дыхание реальной жизни».

4. Использование комплекса, совокупности фактов для воссоздания истории всего Московско-Сибирского тракта.

5. Рассмотрение функционирования Московско-Сибирского тракта и быта его жителей невозможно без анализа общего состояния русской истории и общества. Тем более что в истории путей сообщения преломляется и государственная политика, и история всего государства и общества. Это предполагает необходимость общей оценки политики государства в разные хронологические периоды в аспекте обеспечения безопасности южных и восточных рубежей Сибири, изучения колониционной политики, истории административно-территориального деления края, развития промыслов и товарно-денежных отношений в России и Сибири, повинностей крестьян и этнографии населения региона, истории борьбы с преступностью и т.д.

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

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

В соответствии с броделевской концепцией длительной протяженности мы использовали многочисленные данные, сравнимые во времени и пространстве, восстанавливая опыт населения Сибири и властей России по созданию и эксплуатации одной из величайших в мире сухопутных дорог¹.

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 его жителей нами привлекались различные типы конкретно-исторических источников: письменные документы; фотодокументы предметов хозяйственной деятельности притрактовых жителей, имеющиеся в краеведческих музеях; картографические материалы.

Использованные в работе письменные источники можно разделить на шесть основных групп: законодательные акты; материалы государственного и ведомственного производства, связанные с деятельностью государственных учреждений, организаций, органов крестьянского управления и т.д.; данные социально-экономической статистики; периодическая печать и публицистика; мемуары; картографические материалы и технические чертежи.

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

¹ Бродель Ф. Указ. соч. – Т. 2. – С. 6.

рименты по замене натуральной дорожной повинности трудом ссыльных и ка-
торжных и т.п.¹

Особо рассматривается Устав о содержании сухопутных сообщений в Си-
бири², в котором были заложены основы содержания сухопутных сообщений в
регионе в XIX в., а также детально расписана деятельность военно-рабочих ко-
манд по устройству путей сообщения и, в первую очередь, Московско-
Сибирского тракта в 20-е гг. XIX в. вплоть до их отмены.

Законодательство о ссылке и этапировании ссыльных в Сибирь и по Сиби-
ри позволяет восстановить часть истории образования этапного тракта и его
эволюцию, дополнить историю ссылки и изменение порядка этапирования с
XVII и до конца XIX в.³ «Устав об этапах», принятый в 1822 г., предусматривал
создание на всем маршруте движения ссыльных «этапов» – пунктов отдыха,
регламентировал порядок отправления и движения партий ссыльных, состав и
функции этапной стражи, устанавливал нормы довольствия ссыльных и воен-
нослужащих, учреждал органы власти, ведавшие ссыльными, – Тобольский
приказ о ссыльных и губернские экспедиции о ссыльных.

Для того чтобы тракт функционировал бесперебойно, необходимо было
единое законодательное поле. Дорога должна была обеспечивать проезд гуже-
вых и легковых транспортов и экипажей. Для этого необходимо было создать
элементарные условия содержания тракта, чтобы как можно более длительное
время в течение года дорога была суха, имела водоотводные каналы, мосты, га-
ти, перевозки через реки. Отсюда возникала необходимость в технических стан-
дартах, установленных для всей империи, а также и отдельных нормах только
для Сибири, находящихся в Уставе о путях сообщения. Разного рода акты вво-
дили либо натуральные дорожные повинности, либо денежные сборы с проез-
жающих на перевозах через реки и по отдельным участкам тракта для их со-

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

² ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 38.

³ Там же. – Т. 1–45 ; Собр. 2-е.

держания. С развитием интенсивного движения необходимо было регламентировать правила проезда по дороге для обозов, почт, фельдъегерей и т. п. Для содержания почтовой гоньбы надо было иметь нормы, регулировавшие ее функционирование: подряды или повинности, разного рода инструкции для почтосодержателей. Без регламентации в гражданском законодательстве сложно было бы организовать такие виды передвижения по тракту, как гужевой извоз и вольная ямщина. Этапирования ссыльных по тракту без нормативной базы вообще не могло быть. Для привлечения в трактовые села не только крестьян, но и разночинцев, в том числе из ссыльных, тоже необходима была правовая регламентация на уровне местных административных актов или обычного права сельских обществ.

По форме правовое поле Московско-Сибирского тракта регулировалось царскими указами, уставами, положениями 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 нашей работы имеет разнообразная делопроизводственная документация губернских, уездных и волостных органов управления, хранящаяся в центральных и местных архивах. Это, в частности, и текущие отчеты генерал-губернаторов и губернаторов, и подготовительные к ним материалы, включающие сведения о занятиях населения. Отчеты окружных исправников содержат описание обязанностей крестьян и их занятий. Данная информация важна для нас тем, что в ней имеются конкретные сведения о распределении дорожной повинности, состоянии путей сообщения, общей доходности от извоза, а также проекты, предложения окружной администрации, в которых отражались изменения, происходившие в сибирской деревне. Особый интерес

представляют материалы по организации дорожной повинности и почтовой гоньбы по Московско-Сибирскому тракту. Первичные материалы – отчеты волостных правлений – позволяют проследить на протяжении десятилетий роль населения трактовых сел в обслуживании интересов государства и главной транспортной артерии Сибири.

За последние годы в научный оборот были введены новые источники: документы из фондов Г. С. Батенькова, М. В. Красноженовой, таможенные книги, ревизские сказки и др.

Ямскому сословию посвящены разнообразные источники. Так, в таможенной книге г. Тары за 1674/75 г.¹ узнаем, что русские во второй половине XVII в. достаточно хорошо были осведомлены о путях сообщения с Томском через Барабу от Тары.

Конечно, особое значение для нас имеют документы Ямского приказа и Ямской канцелярии и конторы в Санкт-Петербурге и Москве. В документах этих архивов обнаруживаются нормативные акты по управлению ямским делом в России, в том числе и сибирскими ямщиками, имеется отчетность управителей ямов или ямских приказчиков, присутствуют сведения по истории ямщиков в Сибири в XVIII в. В фондах Ямской канцелярии собраны царские указы по ямским делам, указы Сената Ямской канцелярии (копии) за 1621–1776 гг. Знакомство с указами и решениями Сената приводит к выводу о том, что они носили прецедентный характер, т.е. решение по делу какого-либо российского яма распространялось на всех ямщиков. Сведения об управлении сибирскими ямщиками конкретизируются в делах, имеющих указы управителям сибирских ямов².

В фондах местных архивов ТФ ГАТюМО и ГАТюМО сохранились материалы о численности сибирских ямщиков в разное время и документы, характеризующие их занятия, правовой статус, участие в сибирской жизни³. Более

¹ Таможенные книги сибирских городов. Вып. 1 : Сургут и Тара. – Новосибирск, 1997. – С. 81–82, 88, 91.

² РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 342, 375, 387, 389–391, 394, 756, 770.

³ ГАТюМО. Ф. 47 : Тюменская приказная изба и воеводская канцелярия ; ТФ ГАТюМО. Ф. 10 : Тюменский земский суд.

всего отражена деятельность ямщиков в фондах Г. С. Батенькова¹ и Первого Сибирского комитета². Фактически мы имеем два одинаковых дела по вопросу о подготовке решения об упразднении ямщиков в Сибири как сословия и причислении их к государственным крестьянам. Рукопись Г. С. Батенькова свидетельствует о его участии в подготовке этого дела к рассмотрению в Первом Сибирском комитете, а подпись М. М. Сперанского на записке «О ямщиках, в Сибири состоящих» подтверждает его ответственность за подготовку решения в Сибирском комитете.

Важным источником статистического и информационного характера являются Почтовые дорожники или месяцесловы, издававшиеся Императорской Академией наук в середине и второй половине XVIII в. По ним можно с достаточной точностью узнать направления маршрутов учрежденного почтового тракта через всю Сибирь, выяснить количество содержащихся на станах лошадей, характер содержания (ямские или обывательские, крестьянские), уточнить число верст между разными населенными пунктами на тракте. Продолжением этого источника становится Почтовый дорожник, издававшийся почтовым ведомством с 1801 г., потом в 1824 г., 1829 г., а затем более регулярно в связи с активным почтовым устройством в империи, в том числе и Сибири. В этих Дорожниках публиковались тарифы на отправку почтовой корреспонденции, на стоимость проезда по подорожным свидетельствам по разным трактам, правила содержания почтовых станций и отправления почтовой гоньбы, информация о правах проезжавших и правилах езды по почтовым трактам и т. п. Фактически по дорожникам можно определить любое смещение почтовых трактов, так как к ним всегда печатались приложения о произошедших после предыдущего издания изменениях. Носили они официальный характер и обязаны были использоваться всеми заинтересованными учреждениями. Этот источник исследователями истории путей сообщения в Сибири практически не использовался. Со второй половины XIX в. активно стали применяться в губерниях памятные

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

² РГИА. Ф. 1264 : Первый сибирский комитет. Оп. 1. Д. 3. Л. 166 об. – 170.

книжки и разного рода дорожники, спутники, указатели, т.е. 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, пришедших в Сибирь, находятся в фондах Первого и Второго Сибирского комитетов (РГИА), Тобольского приказа о ссыльных, Управления Нерчинской ссылкой (ГАРФ). Первый Сибирский комитет был образован 28 июля 1821 г. в связи с рассмотрением отчета М. М. Сперанского по обозрению Сибири. Результатом работы Комитета стало учреждение 22 июля 1822 г. административного деления Сибири на две части: Западную и Восточную. Одновременно были утверждены уставы о ссыльных, об этапах, о сухопутном сообщении, положение о земских повинностях и др. В материалах Первого Сибирского комитета широко представлены сведения о заселении Сибири, в том числе и по Большой Сибирской дороге.

Опубликованные указы крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. свидетельствуют об истории устройства Сибирского тракта, повинностях крестьян и истории ямской гоньбы на вновь устраиваемых участках дороги. Указы повествуют о тяжелейших нагрузках, выпавших на долю податных сословий: государственных, приписных, монастырских крестьян и разночинцев сибирских острогов, не только переведенных на дорогу, но и живших в стороне от нее¹.

Собранные предшествующими исследователями статистические, эмпирические, фактические материалы позволяют нам решить следующие задачи при исследовании ссылки по тракту: 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.; дать описание этапов и определить расходы на них; подсчитать общие затраты на содержание ссыльных в пути и

¹ *Белявский М. Т.* Указы сибирских крестьян в Уложенную комиссию 1767 г. // *Археология и источниковедение Сибири.* – Новосибирск, 1975. – С. 177–212; *Белявский М. Т., Омельченко О. А.* Указы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. // *Источниковедение и археология Сибири.* – Новосибирск, 1977. – С. 202–220.

затраты на содержание этапной гоньбы; определить возможные доходы при-трактовых крестьян от обслуживания ссыльных (продажа продуктов, подряды на содержание этапов и этапной гоньбы и др.).

Одним из главных источников по истории тракта является социально-экономическая статистика 80–90-х гг. XIX в. Данные опубликованы в «Материалах для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири» и «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний»¹. Они подготовлены на основе обследований, проведенных чиновниками Министерства земледелия и государственных имуществ в губерниях Западной и Восточной Сибири. В них содержатся общие данные о земледелии, землепользовании, системах полеводства, повинностях, найме рабочей силы, торговле, рынках сбыта и промыслах крестьян. Статистические сведения в этих изданиях обобщены и дополнены целостной характеристикой крестьянского хозяйства – транспортной промысловой деятельности. К сожалению, статистические таблицы, предоставляющие возможность произвести подсчет численности трактового населения и хозяйств в селах, групп населения, размеров запашки, численности рабочего и рогатого скота в хозяйствах, количества лиц, занимавшихся извозным промыслом и т.п., имеются только по Иркутской и Енисейской губерниям, а также по Ялуторовскому округу Тобольской губернии².

Содержащаяся в этих томах информация позволяет подсчитать число населенных пунктов по Московско-Сибирскому тракту и количество жителей в них; выявить данные о наемных рабочих и хозяйствах, нанимавших рабочую силу и отпускавших наемных работников; провести группировку крестьянских хозяйств по количеству запахиваемой земли и рабочего скота; вычислить про-

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

² *Материалы по исследованию... Иркутская и Енисейская губернии.* – Иркутск, 1889. – Т. 1; 1893. – Т. 3; *Куш Н. К. Указ. соч.* – Т. 1.

цент безлошадных и безземельных хозяйств; сравнить уровень расслоения крестьянства трактовых и внетрактовых сел и волостей. Материалы выпусков дают конкретные сведения о числе крестьянских хозяйств, занимавшихся извозом, дворничеством, о бюджетах жителей притрактовой полосы, основном грузопотоке, социальной организации крестьян при перевозке грузов и пассажиров.

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

Подсчет численности хозяйств, занимавшихся содержанием постоянных дворов, позволяют провести материалы Первой всероссийской переписи населения 1897 г. Так как перепись проводилась во время строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, то указания на содержание постоянных дворов имеются только на участке Московско-Сибирского тракта между Томском и Иркутском, т.е. там, где железная дорога не совпадала полностью с трактом или работы находились в стадии завершения. Сведений о наличии постоянных дворов на участке между Тюменью и Томском нет².

¹ Известия Иркутской городской думы. – Иркутск, 1886–1896; РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 221.

² РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 648, 654, 657, 693, 699, 703–704, 2483, 2486.

В работе использованы сведения фонда Н. М. Ядринцева, собиравшего фактический материал о грузоперевозках и действии торгово-транспортных фирм в Сибири,¹ а также фонда купца М. Ф. Немчинова, в котором находятся приходно-расходные книги, телеграммы обозных приказчиков, данные о ценах на доставку грузов, договоры-подряды с транспортными фирмами². Несмотря на неполноту имеющихся материалов, они позволяют в целом осветить порядок и организацию транспортировки товаров из Забайкалья в Европейскую Россию.

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

Частично вопрос о численности притрактового населения удалось решить, обратившись к фондам Центрального статистического комитета – Первой Всеобщей переписи населения России 1897 г. В волостях, пересекавших Московско-Сибирским трактом, нами подсчитано количество жителей, в том числе по половому и возрастному признакам. Это дало возможность определить долю населения трактовых сел и волостей в общей массе сельского населения трактовых уездов и губерний Сибири, размеры населенных пунктов по числу жителей и дворов, людность двора, динамику трактового населения; установить концентрацию населения в трактовых селах, его удельный вес в общей массе жителей Сибири. Данные переписи наиболее достоверны, так как охватывают весь массив населенных пунктов³.

¹ ГАИО. Ф. 295 : Личный фонд Н. М. Ядринцева.

² ЦГА РБ. Ф. 111 : Личный фонд купца М. Ф. Немчинова.

³ РГИА. Ф. 1290 : Центральный статистический комитет. Оп. 11. Д. 648, 654, 657, 692, 693, 699, 703, 704, 2434, 2453, 2456, 2459, 2462, 2477, 2483, 2486.

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 работе использованы местные официальные издания, например, газета «Томские губернские ведомости», в которой сотрудничали представители чиновничьего аппарата, в том числе председатель Томского губернского статистического комитета князь Н. А. Костров. В подобных изданиях Тобольска, Иркутска, Красноярска публиковались официальные документы, связанные с вызовами к подрядам на содержание почтовых станций, на строительство и ремонт этапных и почтовых сооружений, на обслуживание перевозов через реки и строительство мостов, на поставки казенных грузов, на доставку золота и серебра из Восточной Сибири до Москвы и пр. В газетах демократического направления – «Сибирская жизнь», «Восточное обозрение», «Сибирь», «Сибирский вестник» и др., в разделах очерков и публицистики, в корреспонденциях с мест, фельетонах их авторы – писатели, путешественники, крестьяне – характеризовали различные стороны жизни притрактового населения. Газетные публикации отличаются злободневностью и позволяют выявить проблемы, волновавшие притрактовых жителей. Например, в газетах поднимались вопросы о тяжести дорожной повинности и содержании почтовой гоньбы, состоянии путей сообщения. По этим вопросам часто выступали Н. М. Ядринцев и Н. М. Астырев. Публикации этнографического характера содержат описание элементов образа жизни трактового населения.

Большой вклад в дело издания материалов повествовательного характера внесла Н. П. Матханова. Ее публикации путевых записок Н. С. Щукина о Барабинской степи, материалов и воспоминаний современников о графе Н. Н. Муравьеве-Амурском и др.¹ удачно дополняют увидевшие свет ранее мемуары путешественников, чиновников, офицеров, купцов, служивших или живших в Си-

¹ Матханова Н. П. Путевые записки Н. С. Щукина о Барабинской степи // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1997. – С.164–169 ; Она же. Граф Н. Н. Муравьев-Амурский в воспоминаниях современников. – Новосибирск, 1998.

бири¹. Материалы такого рода помогают воссоздать историю сооружения и функционирования Московско-Сибирского тракта, элементов образа жизни трактового населения.

Воспоминания участников революционного движения (Ф. Кон, С. Я. Елпатьевский и др.), сосланных по этапу в Сибирь, дают реальную картину функционирования этапного тракта, повествуют о положении ссыльных в пути, на этапах, о проблемах, волновавших осужденных в дороге, о быте трактовых жителей.

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

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

К сожалению, работ историков картографии о путях сообщения в Сибири до сих пор не имеется. Нами был подготовлен библиографический указатель источников и литературы по истории старой карты Сибири (XVII–XIX вв.), который поможет со временем написать исследование по истории картографирования Сибири, в том числе и путей сообщения, а также монография, в которой представлен определенный визиотип или видеоряд карт, на которых изображен и описан тракт с момента его зарождения до второй половины XIX в.¹

В целом в архивах страны накоплен значительный массив карт и планов, включающих и пути сообщения Сибири, начиная с картографических материалов С. У. Ремезова и русских картографических служб от петровских геодезистов и географического департамента АН до военно-топографических подразделений Военного и Морского министерств и различных ведомств: землеустроительных, почтовых, путей сообщения, губернских и уездных служб, что дает нам хорошую почву для определения маршрутов пролегания Московского тракта в Сибири. Те карты, что были нами исследованы, показывают колоссальную роль центральных и местных властей, специалистов и населения Сибири по его сооружению и устройству, а землемеров и картографов характеризуют как усерднейших специалистов, нанесших местоположение тракта и условно обозначивших на нем разного рода объекты. Кроме того, некоторые из них сами участвовали в определении первых маршрутов строящегося тракта. Например, геодезисты Петр Скобельцын, Дмитрий Баскаков и другие в 1735 г. определили и нанесли на карту ряд маршрутов, вошедших впоследствии в становившийся тракт². Карты путей сообщения в комплексе с другими источниками (дорожниками) позволяют подсчитать затраты, понесенные жителями в натуральном виде, если на них изображались сооружения, сделанные руками людей. Кроме того, картографические материалы позволяют уточнить изменение

¹ Катионов О. Н. История научно-картографического изучения Сибири и Дальнего Востока XVII – начало XX вв.: библиограф. указ. лит. (вторая половина XVII в. – 1995 г.). – Новосибирск, 1998; Он же. Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2006.

² ОР БАН: Ландкарта пограничных уездов Иркутской провинции и части Красноярского уезда (уезды: Селенгинский, Иркутский, Илимский). «Подлинную карту сочиняли геодезисты: Петр Скобельцын, Иван Свистунов, Дмитрий Баскаков, Василий Шетилов, с подлинной копировал учитель Никита Каркадинов. 1735 году месяца мая».

местоположения тракта, его смещение в разные периоды, доказывая, что он постоянно усовершенствовался властями и населением. Этот же источник выполнял важную вспомогательную функцию при подсчете прогонных и весовых денег при организации почтовой и ямской гоньбы. Недаром все почтовые дорожники Российской империи с середины XIX в. снабжались номерными маршрутными картами, на которых участок каждой дороги имел свой номер, что давало возможность без особых обращений к другим источникам работникам почтовых учреждений подсчитать стоимость затрат на отправляемую корреспонденцию и стоимость проездной платы, в том числе и по сибирским трактам¹. Таким образом, картографические материалы послужили важным источником по истории сооружения, содержания, эксплуатации, статистике тракта и бюджетным доходам.

Источником по истории инженерных сооружений на Сибирском тракте послужили материалы фонда № 198 ГАОО, где сконцентрированы разные планы и чертежи насыпной дороги (гатей и плотин) по болотистым, топким и мокрым местам, которые дают представление о техническом устройстве деревянных мостов через реки, мостиков для съезда на боковые дороги, отводных канав для стока воды, боковых дорожных канав, профилей дорог с уточнением условий их сооружения. Такие чертежи одновременно являлись инструкцией для строителей дороги². В альбоме чертежей деревянных мостов через реки разной ширины при каждом чертеже сметы указывается необходимое количество плотников, чернорабочих, а также строительного материала: бревен сосновых разной ширины, болтов и проч. Имеются также чертежи ледорезов и разных инструментов, используемых при устройении дорог, труб и мостов, планы копра, катка, тачки, сваебойной бабы и фашинных дорог. Указывается количество чернорабочих на 500 сажень дороги и количество необходимых на такой участок фашин и деревянных кольев³.

¹ См: *Почтовые дорожники Российской империи, с приложением нумерной карты.* – Спб., 1842–1888.

² ГАОО. Ф. 198. Оп. Д. 750.

³ ГАОО. Там же. Д. 751.

План наплавного моста через р. Омь, разработанный 30 августа 1812 г., с изображением его трех проекций дает представление о наплавных мостах того времени¹. Описаны виды столбов для обозначения верст от одной почты до другой, устанавливаемых у въезда в селение, на перекрестке больших дорог и у каждой почтовой станции – типовые для всей империи. Согласно А. С. Кудрявцеву, их установка началась в 1805 г.² В этом же деле имеются чертежи шлагбаума и надолбов³.

Планы разных конструкций перевозов, стоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам, описывал и чертил капитан строительного отряда Шматов, командированный в Сибирь в 1823 г.. Использовались в XIX в. перевозные средства семи видов, длиной от 4 до 8 сажений, шириной от 1,5 до 2,5 сажений, от двух до шести гребцов при рулевом. Обнаруживается среди этих материалов и план паромного перевоза (см. приложение 4 рис. 8)⁴.

План и фасад этапного лазарета в г. Колывани для 15 больных и фельдшера с прислугой конкретизирует историю ссыльно-этапного тракта⁵. План и фасад полуэтапа в д. Проскоковой Ояшинской волости, а также план и фасад там же общественного хлебного магазина свидетельствуют о внимании властей к социально-бытовым нуждам не только ссыльных, но и местного населения (см. приложение 4 рис. 37–38)⁶.

Для истории почтовой гоньбы интерес представляют чертежи планов и фасадов казенных почтовых домов, станционных и почтовых дворов с пристройками, сочиненными для Сибирской дороги в 1818–1825 гг. в ведомстве Колывано-Воскресенского горного округа (см. приложение 4 рис. 29)⁷.

Каждая из использованных в данном исследовании групп конкретно-исторических источников имеет свои недостатки. Во всех опубликованных ста-

¹ ГАОО. Там же. Д. 747.

² Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). – М., 1951. – С. 183.

³ ГАОО. Ф. 198. Д. 820.

⁴ Там же. Д. 821.

⁵ Там же. Д. 836.

⁶ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 11. Д. 375.

⁷ ЦХАФ АК. Там же. Дд. 376, 401, 402, 462, 465.

тистических материалах, особенно в текстовых таблицах, преобладают «средние величины». Большинство обследований, даже проводившихся на однородных объектах, велось по разным программам, так что их данные трудно сравнивать между собой. Часть источников представлена фрагментарно в связи с недостаточной сохранностью.

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

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 притрактовых 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.).

ГЛАВА I. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДЕЛА В СИБИРИ. СОДЕРЖАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО ТРАКТА

§ 1. История возникновения и развития транспортной магистрали

1.1. К вопросу о происхождении термина «Московско-Сибирский тракт»

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

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

Путь от Москвы в Сибирь в царских грамотах именуется «Сибирской дорогой»¹.

В законодательных актах первой половины XVIII в. дорога не имела никакого названия. В них просто указывалось на необходимость учреждения почтовых станций по тракту от Тобольска до Камчатки и до Китайской границы², хотя в текущем делопроизводстве встречалось уже два варианта названия. Так, Балаганская канцелярия, которой было поручено устроить станцию Зима, писала в 1744 г. в Яндинский острог: «...велено по *Московской проезжей дороге* учредить станции... Ежели кто пожелает охотою... А охотников не будет, то взять в неволю»³. Сибирский приказ в 1760 г. называл дорогу *Сибирским трактом*⁴.

На карте 1766 г. дано следующее название дороги: «Учрежденный по Сибирской губернии почтовый тракт от первой станции Ачитской крепости до

¹ Миллер Г. Ф. История Сибири. – М., 1999. – Т. I. – Прил. – С. 441–442.

² ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 9. № 6351, п. 23 ; 6376, п. 1,5.

³ Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. – Т. II. – С. 383.

⁴ Там же. – С. 389.

первой станции Иркутской губернии села Тулуна»¹. На картах конца XVIII в. в описаниях-легендах тракт называется «*Большой сибирской дорогой*»².

В 1798 г. в «Расписании пролегающих почтовых трактов через Иркутскую губернию» указано четыре главных и восемь побочных трактов. «Из главных путей от Иркутска: 1-й – в Москву; 2-й – в Кяхту через Байкал-море; 3-й – во-круг моря в Кяхту; 4-й – в Петропавловскую гавань»³. Самого термина «Московский» нет, но уже указывается направление главного тракта из Иркутска на Москву. Василий Хвостов дал название своей работе, опубликованной в 1809 г., «О Томской губернии и о населении *большой сибирской дороги* до Иркутской границы». В ней дорога называется и «*Большой сибирской*», и «*Сибирской большой*», и просто «*Большой дорогой*», что свидетельствует о неустоявшемся наименовании дороги⁴.

В первой четверти XIX в. «Ведомость о пролегающих дорогах в Иркутской губернии», составленная в Иркутске в 1821 г., называет дорогу от Иркутска на запад «*Столичной Московской трактом*»⁵. В 1831 г. в департаменте полиции МВД решался вопрос «о переводе на другое место части *Сибирского тракта*»⁶.

Г. С. Батеньков 20 июля 1857 г., отметил: «Нынешний путь через Тару, бывший долгое время Главным Сибирским...»⁷.

Иркутский исследователь Д. Д. Ларионов в 1870 г. писал: «С 1862 по 1872 г. торговались и сняли содержание на *Московском тракте* больше купцы, занимавшиеся этим промыслом. Именно из 39 почтовых станций 22 взято купцами (больше все евреи, один содержит 5 станций) и крестьянами, временно записанными в купеческие гильдии, одним мещанином и шестью трактовыми крестьянами»⁸.

¹ Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2004. – С. 94–95.

² «Карта представляющая расположение квартир сухопутных войск сибирской инструкции» (подписал) ген.-майор Опперман // Каталог русских рукописей эрмитажного собрания / Сост. Д. Н. Альшиц, Е. Г. Шапот. – Л. : ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина, 1960. – С. 325–326.

³ РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 707. Л. 1.

⁴ Хвостов В. О Томской губернии и о населении большой сибирской дороги до Иркутской границы. – СПб., 1809. – С. 60, 69, 72, 90.

⁵ РГВИА. Ф. 422. Оп. 1. Д. 714. Л. 1.

⁶ РГИА. Каталог. Ф. 1286 : департамент полиции. Оп. 5. Д. 780. 21 л.

⁷ НИОР РГБ. Ф. 20. К. 5. Д. 3. Л. 1.

⁸ Ларионов Д. Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. – Иркутск, 1870. – С. 366.

Писатель Д. И. Стахеев записал: «Город У. стоит в стороне от *большого сибирского тракта*»¹. Купец Прокопий Пахолков в мемуарах называл его «*Российско-сибирским трактом*»². В это же время в отчетах Военного министерства путь в Сибирь именовался «*Главный ссыльный тракт*» от Нижнего Новгорода в Сибирь³.

Н. М. Ядринцев при характеристике Барабы в Западной Сибири пишет: «По этой степи тянется черною лентою большая дорога на восток, между Тюменью и Томском... Березовые степи, на севере от *главного сибирского тракта*, не изменяя равнинной местности, переходят в сплошную лесную полосу, гранича «рямами», или характерными болотами с хвойными перелесками». При описании Восточной Сибири он называет дорогу от Красноярска к Иркутску «*Большим трактом Сибири*». Он так описывает местность в районе р. Бирюса: «...большие хвойные леса подходят к дороге, влажность и сырость господствуют кругом, дороги топки... Временами эта главная дорога, при усилиях земской полиции, приводилась в порядок»⁴. Таким образом, Н. М. Ядринцев не использует название «Московский тракт», именуя дорогу «*Большой тракт Сибири*». Упомянутая реплика знатока Сибири позволяет, с одной стороны, зафиксировать отсутствие общепринятого термина-названия тракта, с другой, свидетельствует о признании его значимости как главной дороги Сибири.

В официальной переписке 1877–1891 гг. в хозяйственном департаменте МВД решалось дело «Об изменении направления части *Сибирского тракта* от Омска до ст. Бекишевой в Западной Сибири»⁵.

В 1887 г. в Правительстве рассматривалось дело «Об установлении сбора за проезд по *Сибирскому тракту* в пределах Восточной Сибири»⁶.

¹ Стахеев Д. И. Глухие места. Рассказы. – СПб., 1868. – С. 1.

² Пахолков П. Записки об Амуре, за первые годы со времени занятия его Россией в 1854 году // Мемуары сибиряков. XIX век / сост. Н. П. Матханова; отв. ред. акад. Н. Н. Покровский. – Новосибирск, 2003. – С. 167.

³ Всеподданнейший отчет о действиях Военного Министерства за 1868 год. – СПб., 1870. – С. 125.

⁴ Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. – Новосибирск, 2003. – С. 44, 58, 63.

⁵ РГИА. Каталог. Ф. 1287. Оп. 25. Д. 1262. 51 л.

⁶ РГИА. Каталог. Ф. 1263. Оп. –. Д. 4582 от 5 по 17 мая. Ст. 327.

В изданных в 1890 г. «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской и губерний» при описании трактов Иркутской губернии авторы, говоря о значении Шелашниковского тракта (прилегавшего к главному – *О. К.*), сообщают: «Этим же путем проходят от *Московского тракта* и российские товары, закупленные купцами прямо в России»¹. Известный статистик, исследователь крестьянского быта, писатель Н. М. Астырев замечал: «Уже в конце XVII в. сказалась настоятельная потребность в устройстве удобного сухопутного сообщения с Москвой: было приступлено к проведению «сибирского» («московского» тожъ) тракта»². Таким образом, прибывший из европейской России статистик употреблял как синонимичные оба названия.

В конце XIX – начале XX в. в официальном издании материалов Первой всероссийской переписи населения 1897 г. по Восточной Сибири дорога именуется как «*Большой Сибирский тракт*»³.

В хозяйственном департаменте МВД в 1903–1904 гг. дорогу называли «*Великим Сибирским трактом*»⁴.

Таким образом, в официальных документах, исходивших из столицы, тракт назывался чаще всего «*Сибирским*». В Сибири же, в губернских городах, его называли «*Московским*», особенно в направлении на запад от Иркутска, Красноярска, Томска, Омска, Тюмени. В Томске же при направлении на восток его именовали *Иркутским*. 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,

¹ Материалы по исследованию... – СПб., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 270–271.

² Астырев Н. На таежных прогалинах. Очерки жизни населения Восточной Сибири. – М., 1891. – С. 259.

³ Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.: Иркутская губерния. – СПб., 1904. – С. V.

⁴ РГИА. Каталог. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 2870.

наименование тракта четырежды разное: «*Московский*», «*Главный Сибирский*», «*Московско-Сибирский*» и «*Московско-Иркутский*» тракт¹.

В 1921 г. исследователь истории становления и устройства тракта в Сибири А. Д. Григорьев называл дорогу «*Московский тракт*»². Этот термин закрепился в «Сибирской советской энциклопедии», изданной в 1930 г., где имеется статья «*Московский тракт*»³, а в названии «*Сибирский тракт*» сделана ссылка отсылка: «См. «*Московский тракт*»»⁴.

Видимо, учитывая региональную специфику наименований тракта, авторы исследований первой половины XX в. унифицировали название сибирской сухопутной дороги и присвоили ей наименование «*Московско-Сибирский тракт*»⁵. 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 дороги. Например, Ф. С. Кузьмина в 1970 г. опубликовала статью «Устройство главного *Сибирского тракта* через Барабинскую степь». Н. А. Миненко в 1986 г. выпустила книгу с названием «По старому *Московскому тракту*»⁶. Исследователь устройства и заселения тракта в Средней Сибири в XVIII в. Г. Ф. Быконя именуется его и *Московско-Сибирским*, и *Московским*⁷. Е. И. Соловьева называет тракт и «*Московским*», и «*Сибирским*»⁸. Томские историки и краеведы издали ряд статей под общим названием «*Сибирский тракт*»⁹. В. П. Бойко, сообщая о сухопутных дорогах через Сибирь второй половины XVIII в., пишет: «Именно в это время складывается система сибирских трактов, главным из которых был *Московско-Иркутский*, носивший название

¹ ПСЗРИ. – Собр. 2-е. – Т. 33. – Отд. 2-е. – СПб., 1860. – № 33693. – С. 308–311.

² Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Изв. Ин-та исследования Сибири. – Томск, 1921. – № 6.

³ Сибирская советская энциклопедия. – М., 1930. – Т. 3. – С. 565–566.

⁴ Там же. – Т. 4. – С. 885.

⁵ Кабо Р. М. Города Западной Сибири. – С. 132, 134, 140–141 и др.

⁶ Кузьмина Ф. С. Указ. Соч. // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – Вып. 45. – С. 23–34; Миненко Н. А. Указ. соч. – Новосибирск, 1986.

⁷ Быконя Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. – С. 111, 127 и др.

⁸ Соловьева Е. И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. – Новосибирск, 1975. – С. 67, 84.

⁹ Труды Томского областного краеведческого музея: сб. ст. / отв. ред. Л. И. Боженко. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 3–65.

*Сибирского»*¹. Историк речного транспорта Сибири XIX в. В. Н. Большаков заметил, что тракт «с 1772 г. официально назывался Государственной восьмой дорогой, но чаще Московско-Иркутским, Московско-Сибирским, Московским, а также Большим Сибирским трактом»². Следовательно, в современной исследовательской литературе авторы к наименованию дороги относятся свободно, не ограничивая себя определенной терминологией.

Итак, под «*Московским*», «*Сибирским*», «*Московско-Сибирским*» трактом в Сибири понимается один объект – большая сухопутная дорога, пересекающая всю Сибирь и Урал. 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 название «*Московско-Сибирский тракт*», вынесенное нами в заглавие диссертации.

Таким образом, к началу XXI ст. в общественном сознании современников сохраняются различные исторически сложившиеся варианты названий «главной» транспортной коммуникации Сибири. В официальном делопроизводстве, средствах массовой информации, бытовом обиходе сохраняются практически все наименования дороги, появившиеся с начальных этапов ее функционирования: «*Московско-Сибирский*», «*Сибирский*» и «*Московский*» тракт. О многовариантности современных названий основного тракта Сибири наглядно свидетельствуют запросы в справочные системы глобальной информационной сети «Интернет». Например, в поисковой системе «Яндекс» частота запроса на сайтах словосочетания «*Московский тракт*» встречалась нам в мае – начале июня 2005 г. – 1371 раз, «*Сибирский*» – 1405, «*Московско-Сибирский*» – 176. При этом надо иметь в виду, что слова «*Сибирский*» и «*Московский*» чаще всего относятся к улицам городов, на которых расположены объекты внимания поисковой системы.

¹ *Бойко В. П.* Томское купечество в конце XVIII–XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии. – Томск, 1996. – С. 130.

² *Большаков В. Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. – Новосибирск, 1991. – С. 14–15.

На наш взгляд, наиболее адекватно изучаемому объекту название «Московско-Сибирский тракт», которое, с одной стороны, 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 региональные и общероссийские представления о значении сухопутной транспортной коммуникации Сибири.

1.2. Становление тракта в Западной и Восточной Сибири

До конца XVI в. главная дорога в Сибирь шла через Урал от г. Соликамска по так называемому Лозьвинскому пути: «От Соликамска мимо Чердыни водным путем Вишерой через Камень, в Лозву, Лозвой в Тавду, Тавдой до Тобола, Тоболом до устья Туры, Турой до Тюмени». Длина этого пути приближалась к 2000 верстам¹. Хотя русскому правительству известен был и другой путь в Сибирь через Казань².

Г. Ф. Миллер отмечал, что дорога через Чердынь, Лозьвинский городок и Пелым была тогда наиболее безопасной. На Лозье располагался склад для припасов, которые привозились туда зимой из Устюга и Сольвычегодска³.

В 1597 г. соликамский посадский человек Артемий Бабинов «проведал» более близкую и удобную дорогу в Сибирь от Соликамска, минуя Чердынь до Верхотурья. О том, что правительство уделяло большое внимание устройству проезжей дороги между Соликамском и Верхотурьем, свидетельствует грамота царя Бориса воеводе В. Головину о починке новой дороги между Соликамском и Верхотурьем от 22 апреля 1599 г. (см. приложение 1 документ 1). Бабиновский путь значительно сокращал расстояние между Соликамском и Тобольском. Если по прежней Лозьвинской дороге для проезда из Соликамска до Тобольска требовалось не менее 30 дней, то по новой дороге через Верхотурье ямщик с легкой кладью проезжал за 22 дня⁴.

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

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

³ Миллер Г. Ф. Там же. – Т. I. – С. 284.

⁴ Буцинский П. Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889. – С. 17.

А. А. Преображенский обращает внимание на то, что помимо указной Верхотурской (Бабиновской) дороги, на которой учреждены были ямы и поставлены таможенные заставы для взимания пошлин с товаров и проезжих людей и выполнения полицейских функций по пресечению прохода в Сибирь людей, не имевших проездных документов, т.е. беглых, использовались и другие пути.

Власти тревожил беспошлинный проезд. А. А. Преображенский называет восемь запретов ездить «неуказными» дорогами во второй половине XVII в. Неуказные дороги продолжали существовать, их роль росла¹. Хотя правительство и в XVIII в. постоянно подтверждало прежние запретительные указы о неезде мимо Верхотурья, вплоть до наказания не только конфискацией товара, но и «ссылкой в каторжную работу вечно» (Указ 1739 г. и 27 сент. 1754 г.)².

Итак, Верхотурье с 1598 г. в течение всего XVII в. и до 1763 г. оставалось главными воротами в Сибирь, через которые шли все официальные сношения Москвы с Зауральем. В XVIII в., с развитием Екатеринбургского горнопромышленного района, значение верхотурской дороги стало снижаться, и с 1763 г. ее сменил более короткий тракт, шедший из Москвы через Кунгур на Екатеринбург и из Екатеринбурга прямо на Тюмень³.

В середине XVIII в. были построены укрепленные линии: Оренбургская, Пресногорьковская, Иртышская, Колывано-Воскресенская. Появилась возможность устройства сухопутного тракта в районах, подвергавшихся ранее опасности нападения с юга⁴. В этих условиях Верхотурская дорога становится анахронизмом. Поэтому правительство закрывает в 1763 г. таможню в Верхотурье, и все движение переключается на Кунгур и Екатеринбург. «Тракт удобный, короткий, и к Кунгуру живописный», – так описывает его П. А. Словцов. Он отмечал, что эта дорога еще в 20–30-е гг. XVIII в. «находилась в ходу»⁵.

¹ Преображенский А. А. Урал и Западная Сибирь в XVI – начале XVIII в. – С. 122–126.

² ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 14. – № 10302. – С. 231.

³ Бахрушин С. В. Исторический очерк заселения Сибири до половины XIX века // Очерки по истории колонизации Севера и Сибири. – Пг., 1922. – Вып. 2. – С. 30.

⁴ Кабо Р. М. Города Западной Сибири. – М., 1949. – С. 100–101.

⁵ Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – СПб., 1886. – Кн. 1. – С. 270–272.

От Тюмени тракт шел на Тобольск. Этот участок был одной из самых старых дорог Сибири. Начало новому тракту от Тобольска на восток Сибири положила «Инструкция капитан-командору Берингу, в дополнение прежде данной ему из Адмиралтейской коллегии, для исполнения возложенных поручений по Сибирской и Камчатской экспедиции» от 11 марта 1733 г., в которой констатировалось, что от Тобольска «установленной почты нет». В. Беринг должен был по прибытии в Сибирь вместе с сибирским губернатором восстановить почту до Тобольска и от Тобольска по дороге до Енисейска и Якутска ему «дорогою велеть росписать и назначить станы, от которого до которого возить летом и зимою». В инструкции указывалось: «В пустых и нежилых местах ныне нарочно станов не учреждать и людей и лошадей не содержать», но переезд почт иметь. «А впредь велено губернатору с товарищи самим сыскивать способов, дабы на большой дороге, где нужно быть станам, охотники поселились и в том им вспоможение чинить пристойным увольнении, по рассмотрению губернаторскому»¹. Следовательно, инструкция передавала полномочия устройства станов сибирским властям, а проложение маршрута команде Беринга. Сибирские губернаторы при помощи центральных властей выполняли задачу устройства станов и заселения тракта фактически сто лет. 21 апреля 1733 г. в дополнение инструкции вышел Сенатский указ «О учреждении ординарной почты от Москвы до Тобольска и по разным трактам Сибири...», в котором конкретизировались меры по устройству почтовых станов. В частности, чтобы на станы шли охотники их содержать, было принято предложение комиссара Нерчинских заводов Бурцева, высказанное Савве Владиславлеву – российскому послу на переговорах с Китаем (Буринский договор 1727 г.), о разрешении держать на станах «пиво без откупу», так как все равно в Забайкалье на тракте кабаков не было².

От Тобольска тракт направлялся к Таре. На этом участке в 1744 г. были учреждены от Тобольска до Тары 20 почтовых станций. На каждую станцию

¹ ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 9. – № 6351, п. 1–5. – С. 63–64.

² ПСЗРИ. Там же. – № 6376. – С. 91–92.

выставлялось по шесть лошадей от трех ямов – Демьянского, Самаровского и Тарского¹. В западной, Тарской Барабе в 1771 г. было 25 деревень новоселов. Переселенцы были освобождены на три года от уплаты податей. Кроме того, в течение первых трех лет новоселу выдавался солдатский паек и деньги – по 1 коп. на взрослого мужчину и 1 деньге на жену и детей в день. При поселении крестьянин получал лошадь, корову, двух овец, плуг, топор и семена (9 пудов ржи, 4 пуда ячменя, столько же овса и 1 пуд конопляного семени). Выдавались также лес на строительство изб и дрова. М. М. Громыко отмечает активность селообразования. Размеры деревень крупные – 25–90 дворов. Новые деревни становились сразу большими потому, что поселение происходило организованно, под постоянным контролем властей, которым удалось избежать индивидуальных одиночных заимок и насадить из оборонных и фискальных соображений крупные, компактные селения².

Дискуссионным является вопрос о том, когда Московский тракт пошел в обход Тары. Ф. С. Кузнецова считает ошибочным сложившееся в исторической литературе мнение о том, что в 1763 г. почтовый тракт был проведен в обход Тары по дороге от д. Готопуповой на притоке Ишима к слободе Абацкой, затем степью до слободы Тюкалинской, отсюда на восток около озер Матюшкина, Андрюхина, Пёстрога через Иртыш до д. Крутой. Отсюда дорога должна была идти прямо на восток до р. Еланки, притока Оми, и выходить к д. Назаровой и Тонтурской станции на существовавший тракт³. По мнению исследовательницы, ошибка берет свое начало с работы Р. М. Кабо и ее повторил В. В. Покшишевский⁴. Однако истоки берут начало в работах П. А. Словцова, который отмечал, что сообщение Тобольска с Томском через Тару продолжалось до 1763 г., что столь незначительная по времени эксплуатация участка Тобольск – Тара объясняется трудностью пути через болотистый Аевский волок и тем, что тракт

¹ Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – Новосибирск, 1995. – С. 376.

² Громыко М. М. Указ. соч. – С. 102.

³ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири: XVII – начало XX века. – Новосибирск, 1985. – С. 23, 30.

⁴ Кузнецова Ф. С. Указ. соч. – С. 30. См. 35; см.: Кабо Р. М. Указ. соч. – С. 143–144; Покшишевский В. В. Заселение Сибири. – Иркутск, 1951. – С. 106.

отклоняется от прямого направления на восток. Поэтому бригадир К. Л. Фрауендорф, начальствовавший на Пресногорьковской линии, предложил в 1762 г. сибирскому губернатору проложить дорогу через слободы Абацкую, Тюкалу, д. Крутую до станции Тонтурской. Благодаря этому дорога между Омском и Тобольском сокращалась на 150 верст. «Сей тракт вышел короче, суше, веселее, – писал П. А. Словцов, – однако в водополье, при пятиверстном разлитии Ишима, когда бывает остановка в проезде, прежний к Омску тракт через Тару не был забыт»¹. То есть П. А. Словцов имел в виду движение на Омск от Тобольска, минуя Тару, а Р. М. Кабо посчитал это сокращение как обход Тары при движении от Тобольска на Томск.

Точку зрения П. А. Словцова принимает А. Д. Григорьев, который дополняет ее сведениями о возникновении населенных пунктов на пути в обход Тары². Эту версию и воспроизвели Р. М. Кабо и В. В. Покшишевский.

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

Мы видим причину ошибки в том, что предложение бригадира К. Л. Фрауендорфа в 1762 г. было принято вышеназванными авторами как окончательное решение вопроса об изменении направления тракта. На самом деле 20 мая 1763 г. Сенат принял решение не переносить почтовый тракт на новую дорогу, а лишь принять меры к заселению ее крестьянами, ссылаемыми в Сибирь по указу 1760 г. в зачет рекрутов³. В указе говорилось об учреждении новых путей с указанием мест и названий почтовых станций и деревень по дороге «... А как по приложенной к нему Соймонову при том рапорте от него генерал-майора Фрауендорфа карте»⁴.

¹ Словцов П. А. Указ. соч. – Кн. 2. – С. 35–36.

² Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Известия Института исследования Сибири. – Томск, 1921. – № 6. – С. 22.

³ Кузнецова Ф. С. Освоение сухопутных трактов... – С. 30.

⁴ ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 16. – № 11822. – С. 255.

Такой вывод вступает в противоречие с обнаруженной нами картой, составленной 27 февраля 1766 г. в Тобольской губернской канцелярии. На карте указаны селения по вновь устроенной дороге от д. Готопуповой через слободы Абацкую и Тюкалинскую до Тантуры, а тракт через Тару отмечен таким текстом: «Прежний почтовый тракт через Тару оставлен за неспособностью и далее 34 верст». Точно так же отмечен и тракт через Верхотурье к Тюмени: «Прежний почтовый тракт через Верхотурье от Соли Камской, оставленный за неспособностью и дальностью»¹.

Итак, дорога через Верхотурье как почтовый тракт закрывается, но тракт через Тару продолжает действовать. В 1788 г. было проведено описание почтовых трактов всех губерний России, в том числе и Тобольского наместничества. Ценно это описание тем, что в нем приводятся данные прежнего положения, т.е. до 1788 г., и сведения на 1788 г. В итоге становится очевидным, что почтовое сообщение осуществлялось по такому маршруту: от г. Камышлова Пермской губернии через Тюмень – Тобольск – Тару – Каинск – Томск – Ачинск – Красноярск². Таков же маршрут от Тобольска на Тару и Томск во всех дорожных месяцесловах и указателях второй половины XVIII в. Например, в «Дорожном месяцеслове на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве» от Москвы до Тобольска обозначены две реально существовавших дороги: старая через Верхотурье общим расстоянием от Москвы до Тобольска в 2385 верст и дорога через Казань – 2157, короче верхотурской на 260 верст. А от Тобольска на Томск кроме Тарской дороги других вообще не значится. Кроме того, на почтовом тракте до Тары выставлялись подставы из ямских лошадей в двух местах по 60 в каждой, с Тары начина до Томска было шесть подстав по 10 ямских лошадей в каждой³.

Таким образом, точка зрения Ф. С. Кузнецовой подтверждается несколькими источниками. Вероятно, карта 1766 г. являлась картой-проектом, где были

¹ РГВИА. Ф. 422. Д. 1344.

² ТФ ГАТюмО. Ф. 341. Оп. 1. Д. 39. Л. 4–10.

³ *Дорожной* месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб., 1772. – С. 27–34.

только намечены почтовые станции с предполагаемым числом ямщиков в каждой. Возможностей у властей, центральных и местных, видимо, не хватило, чтобы почтовую гоньбу организовать в обход Тары. Публицист Г. В. Семивский, давая маршрут или расписание главного пути от Санкт-Петербурга до Иркутска, ссылаясь на «Указатель дорог Российской империи» 1804 г., отмечал путь через Тару и при этом писал: «Проезжающие в Томскую и Иркутскую губернии, так и купеческие обозы с товарами, нередко туда проезжают на Долматов монастырь, или бывший сего названия город в Пермской губернии и на Ишим, поворачивая для того с первой станции от Екатеринбурга из деревни Косулиной, в 10 верстах от нее вправо и после выезжают на большую дорогу, или главный, Сибирский, почтовый тракт за Тарою в деревню или зимовье Копьево, сокращая тем самым 220 верст»¹.

Все ведомости о почтовых дорогах в Тобольской губернии показывают преобладающее число лошадей на станциях от Тобольска через Тару: в 1818 г. – по 7 пар почтовых лошадей, в то время как на уездных трактах к Ишиму и от Тюмени к Ялуторовску – по 3 пары². Только в конце первой четверти XIX в. проект 1766 г. удалось воплотить в жизнь. По «Уставу сухопутных сообщений в Сибири» в 1822 г. изменялось направление почтового тракта, соединившегося с той самой дорогой торгующих людей, о которой говорилось выше. Таким образом, Устав законодательно закреплял изменение маршрута тракта³. А предшествовало этому событию письмо сибирскому почт-директору от М. М. Сперанского, отправленное из г. Иркутска 26 мая 1820 г., в котором он писал о необходимости изменения направления почтовой дороги, минуя Тару (см. приложение 1 док. 4)⁴.

Однако даже мнение сибирского генерал-губернатора не привело к окончательному решению вопроса об изменении направления маршрута почтового тракта.

¹ Семивский Г. В. Новейшие любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое доныне не было всем известно. – СПб., 1817. – С. 52.

² ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 307. Л. 6–18.

³ ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 38. – С. 529–530.

⁴ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 392. Л. 1–2.

В отчете по управлению Западной Сибирью за 1823 г. сообщалось: «Положено учредить главный почтовый тракт от Тобольска через слободы Голопупову, Абацкую, Тюкалинскую и вывести его на Каинской округи на деревню Новазарову, а от оной далее к Томску. Что касается до течения почты на Тару и Ишим, то оставлены прежние туда дороги; но из Тобольска в оба сии города почты следуют вместе с томскою и, дойдя до сл. Голопуповой, отделяются к Таре, и с Абацкой поворачивают на Ишим. От Тары к Ишиму прямого почтового тракта не назначено. Относительно особого тракта от Тюмени чрез Ялуторовск и Ишим до границы Томской губернии идущего, который почитается по торговым сношениям важнейшим, оный оставлен впредь до дальнейших соображений»¹.

Итак, после того как Омск в 1824 г. стал административным центром Западно-Сибирского генерал-губернаторства, Московский тракт значительно сократился, оставив в стороне Тобольск и Тару, выгнувшись несколько к югу на восток от Тюкалы для захода в Омск. С этого времени он стал проходить от Тюмени через Ялуторовск, Ишим (бывшая Коркина слобода), Тюкалу, Омск, затем вверх по р. Оми до с. Еланского. Западная часть его от Тюмени до Абацкой слободы оставалась без изменений, а центральная часть, от Абацкой до Омска, и восточная, от Омска до Еланского, обновилась². На западном участке выпрямленного тракта от Тюмени до Абацкой насчитывалось 23 населенных пункта³. Почтовый же тракт от Тюмени на Тобольск и от Тобольска на Тару оставался по-прежнему. Только число лошадей, выставлявшихся на почтовых станциях, было уменьшено, и почта ходила в Тару из Тобольска только один раз в неделю⁴.

В первой половине XVIII в. на будущей центральной части тракта от Абацкой к Омску существовало всего четыре деревни, восточная часть, от Омска до Еланского, проходила дугой вдоль р. Оми в течение 15 лет, с 1825 до

¹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 699. Л. 28.

² Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта... С. 29–30.

³ Там же. С. 31–32.

⁴ Российский почтовый дорожник, с картою. – СПб., 1842. – С. 300–482.

1840 г., когда в порядке спрямления и обхода болотистых мест удалось провести более прямую дорогу через с. Юрьево и д. Кабурлы¹.

Как видим, почтовый тракт вплоть до первой четверти XIX в. непрерывно переустраивался, в 80-е гг. XVIII в. он уже сложился и действовал как торговый. В это время уже были известны и проложены пути от Тюмени до Ялуторовска, Ишима, Омска и Каинска. От Тары до Ишима и Омска и по другим направлениям по ним, по описанию почтовых дорог империи, «почтовых отправлений не было». Однако в описании 1788 г. говорится об «особенной дороге торгующих людей», которая шла от Тюмени до Ялуторовска, Ишима, от него до слободы Тюкалинской, а от нее «по повороту купеческой дороги до станца села Крупянского», затем в зимовье Тарбулесское, Богданово, Нижнеомскую, с. Еланское, д. Усть-Тарку, д. Хохлово, с. Вознесенское, д. Турумову, с. Антошкино, с. Булатово и г. Каинск. В то время по почтовой дороге от Тюмени до Каинска через Тобольск и Тару выходило 1157 верст, а по дороге «торгующих людей» – 791 верста, т.е. путь этот был короче почтового на 366 верст, и им широко пользовались купцы и проезжающие. В 1825 г. эта дорога с небольшими изменениями и была признана почтовым трактом².

Не надо забывать, что почтовый тракт от Тюмени до Тобольска никогда не упразднялся.

Наиболее трудным делом было устройство тракта по Барабинской степи, где до 60-х гг. XVIII в. существовала опасность со стороны кочевников, потому что Бараба была очень слабо заселена русскими. Постепенное продвижение русских в Барабинскую степь началось одновременно с двух сторон – из Тарского и Томского уездов. В июне 1713 г. на левом берегу Оби по р. Чаусу был построен Чаусский острог³. В 1716 г. около устья р. Оми была заложена Омская

¹ ТФ ГАТюмО. Ф. 341. Оп. 1. Д. 39. Л. 4–10.

² Там же.

³ Кузьмина Ф. С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск, 1970. – С. 22–23; Миненко Н. А. По старому Московскому тракту. – Новосибирск, 1986. – С. 24–25.

крепость¹. В 1722 г. вдоль наметившейся через Барабу дороги были построены Убинский, Каинский и Усть-Тартасский форпосты².

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

Правительство проводит определенные мероприятия с целью организации постоянного движения по тракту. Обслуживание проезжей дороги через Барабу Сибирская губернская канцелярия возложила на крестьян Чаусского острога, Тарского уезда и Ишимского дистрикта. В 1747 г. в помощь чаусским крестьянам были назначены крестьяне Сосновского, Верхотомского острогов и с. Спасского, которые должны были обслуживать третью часть указанной дороги. В результате переселений в 50-е г. XVIII в. в Барабинской степи появилось 53 деревни. Все населенные пункты располагались в полосе, где строился главный Сибирский тракт³. До того, как тракт сместился к Омску, на р. Оми уже были поселены крестьяне, особенно активно заселялась эта территория в 60–70-е гг. XVIII ст. Всего в 1771 г. в деревнях по Барабинской дороге Н. А. Миненко насчитала 4438 человек, из них 2455 муж., 1349 жен. и 634 ребенка⁴.

В итоге заселения лесостепных пространств Западной Сибири в 60–80-е гг. XVIII в. правительство сумело наладить постоянное движение по Московскому тракту через Барабу. Согласно Н. М. Ядринцеву, «окончательное создание тракта на Барабе, на протяжении 600 верст, выпало на долю тобольского губернатора Д. И. Чичерина, который в четыре года населил степь помещичьими крестьянами, сосланными «в зачет рекрут»⁵. В 1773 г. по тракту через Барабинскую степь от Чаусского острога до г. Тары П. С. Паллас проехал 600-верстный

¹ Из истории Омска. – Омск, 1967. – С. 19.

² Словоцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – С. 287.

³ Кузьмина Ф. С. Устройство... С. 24–25; Миненко Н. А. По старому Московскому тракту. – С. 33–38.

⁴ Миненко Н. А. Указ. соч. – С. 54.

⁵ Ядринцев Н. М. Поездка по Западной Сибири и в горный Алтайский округ // Зап. ЗСОИРГО. – 1880. – Кн. 2. – С. 19.

путь за четверо суток. В деревнях, расположенных по тракту друг от друга на расстоянии 20–30 верст, без задержки меняли лошадей¹. Все население прихода Крохалевской Введенской церкви, куда входили деревни «новозаведенные» по тракту, где жили недавние переведенцы: Крутые Лога, Иткульская, Чулымская, Ярковская, Каятская, Каргатская Дуброва, Сахтинская, Овчинникова в 1777 г. составляло 1999 чел. об. п. Показательно, что еще в 1773 г. в Крохалевском приходе проживало только 973 чел. Более 1000 чел поселились здесь в период между 1773 и 1777 гг. Это были в прошлом помещичьи крестьяне, сосланные в Сибирь из Европейской России. Их селили на месте раскиданных по тракту зимовий². Таким образом, из зимовий трактовые пункты на этом отрезке дороги к 1777 г. становятся деревнями. От Чаусского острога тракт проходил к Томску через 11 населенных мест³.

Сухопутная дорога между Томском и Красноярском к началу XVIII в. представляла собой верховую тропу. Прямую колесную дорогу между этими городами в 1737 г. Гмелин называл новой, возникшей, видимо, в связи с распоряжением Сената в апреле 1733 г. об устройстве правильной почты до Нерчинска. На ней были редкие почтовые станции и производилась смена лошадей, поставляемых по концам ее русскими, а в середине – татарами (за плату)⁴. Здесь в дальнейшем, как отмечал П. А. Словцов, «на расстоянии 557 верст семисотых брошено было несколько зимовьев, от времени до времени заселяемых ссыльными и за рекрутов посылаемыми, особенно в 1762 и 1763 гг. по случаю неурожая в Нерчинском краю»⁵.

В первой трети XVIII в. на этом пути чаще пользовались летней степной конской тропой через верховья Качи, Малого и Большого Кемчуга к низовьям Июса на реки Соксу и Урюп, оставляя Ачинск значительно севернее этой дороги⁶. Но южная дорога от Томска до Красноярска просуществовала всего 25 лет,

¹ Кузьмина Ф. С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь... – С. 32.

² Миненко Н. А. По старому Московскому тракту. – С. 50–51.

³ Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта... – С. 22–23

⁴ Там же. – С. 35.

⁵ Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири. – С. 337.

⁶ Быконя Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. – Новосибирск, 1981. – С. 113.

так как была излишне длинна, в некоторых местах (особенно у Красноярска) очень тяжела и слабо заселена русскими, стало быть, и небезопасна¹. В 1742 г. появился указ о создании от Томска до Красноярска и Енисейска почтовых станков по тракту, на которых предписывалось содержать по 1 двору и 4 лошади. Всем, кто изъявлял желание поселиться там, разрешалось в течение двух лет не платить оброки и другие сборы, кроме податей и поставки рекрутов². Спрямоленный тракт прошел через с. Кийское (ныне Мариинск) и Ачинск, несколько севернее старой дороги³. В 1770 г. на тракте между Томском и Красноярском насчитывалось 22 населенных пункта⁴. В основном это были населенные места, возникшие в результате целенаправленной политики поселения ссыльных. Жители с. Спасского основали трактовую д. Медведчикову, д. Подломской – д. Красноярскую, жители с. Зырянского, переселенцы из Томска и ссыльные – д. Колыонскую. В дальнейшем правительство направило сюда еще несколько партий ссыльных. В 1766 г. по р. Кии сначала было поселено 155 ссыльных, потом еще 106 чел., которые должны были проследовать в Нерчинск. К 80-м годам XVIII в. район тракта от Томска до Чулыма оказался сравнительно густо заселенным, это привело к тому, что по реформе 1775 г. были выделены на пути к Чулыму Семилужная волость и по Чулыму Турунтаевская и Колыонская. Засельщики во второй половине XVIII в. вновь основали 32 деревни. Выходцы из разных деревень и поселенцы основали рядом с с. Семилужным д. Семилужную, которая, разросшись, позже соединилась с селом; д. Кускову на Киргизке; Халдееву, Копылову, Кускову у колодца; Мазалову, Кузовлеву, Бадашкову на Ушайке и другие, которые вытянулись цепью вдоль Московского тракта. По своим размерам выделялось с. Турунтаево, где числилось 114 душ м. п.; Ишимское – 51; с. Колыонское – 94; Бирикульская – 80; Пещанская – 67; остальные деревни насчитывали менее 40 душ м. п. Все население Причулымья за 20 лет возросло почти в 2 раза, т. е. ежегодный прирост

¹ Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта... – С. 37.

² Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1980. – С. 207.

³ Покишиевский В. В. Заселение Сибири. – С. 107.

⁴ Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 37–38.

осуществлялся в размере 5 %, где, безусловно, приток извне доминировал¹. Г. Ф. Быконя нашел у Г. Ф. Миллера сведения, свидетельствующие о промерах прямого пути и установке верстовых столбов в Красноярском уезде до Томска, Канска и Нижнеудинска местными служилыми казаками еще в 1726 г.²

А. В. Хобта приводит сведения о еще более раннем измерении расстояния от Красноярска до Иркутска. В 1721 г. по распоряжению красноярского коменданта Д. Б. Зубова произведено измерение этого расстояния под руководством сына боярского И. Кахтаурова с одним пешим и тремя конными казаками, которые замерили версты от Красноярска до д. Лодейской 7 в., от нее до Канского острога – 223 в., от него до Удинска – 402 в., далее до Балаганска – 448 в., от него до д. Бейтоновой – 58 в., от Бейтоновой до д. Молты – 48 в., от Молты до Жилкиных – 86 в., отсюда до Иркутска – 10 в. Общее расстояние от Красноярска до Иркутска ими было определено в 1282 в. (1367 км.)³. Таким образом, расстояния между селениями в это время были огромными, что не давало возможности сразу наладить сообщение по этому, более короткому пути.

Итак, на отрезке Красноярск – Иркутск тракт сложился также ко второй половине XVIII в., когда на нем «не ранее 1768 г. были устроены изрядные почтовые станции от Томска по дороге Иркутской»⁴. До середины XVIII в. Красноярско-Иркутский участок Московского тракта имел два направления: северная дорога выводила к Балаганску и достигала Иркутска по правому берегу р. Ангара; южная дорога, считавшаяся летней, стала основной, проходя восточнее Канска значительно южнее, чем старая зимняя (северная) дорога⁵.

В начале 70-х гг. XVIII в. на Красноярско-Иркутском участке Московского тракта находилось 40 населенных мест⁶.

Таким образом, – пишет Г. Я. Быконя, – в Средней Сибири на расстоянии 790 верст от Боготола до Тулуна на Ачинском, Красноярском и Канско-

¹ Емельянов Н. Ф. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху. – Томск, 1981. – С. 76–77.

² Быконя Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края... – С. 114.

³ Хобта А. В. Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // Земля Иркутская. – 2004. – № 3 (26). – С. 3.

⁴ Словоцков П. А. Указ. соч. – С. 377.

⁵ Покишишевский В. В. Указ. соч. – С. 107.

⁶ Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 49.

Тулунском участках Московско-Сибирский тракт благодаря интенсивному заселению окончательно сложился к 80-м гг. XVIII в. По устройству он стал соответствовать трактам Западной Сибири и Европейской России. Проезжая часть составляла 10 сажень, а по обе ее стороны было расчищено еще по 10 сажень для прогона скота. Станции размещались через 25–35-ти верстные промежутки¹. Однако, на наш взгляд, расстояние между станциями, как правило, было большим. Согласно дорожному месяцеслову на 1773 г., изданному Академией Наук, расстояния между станциями свыше 35 верст от Тобольска до Томска встречаются в 15 случаях, от Томска до Красноярска – в 8 позициях, от Красноярска до Иркутска – в 12 случаях, а всего от Тобольска до Иркутска расстояние, установленное правительством, превышалось между 35 пунктами. Всего на тракте между Тобольском и Иркутском было 86 станций, из которых между Тобольском и Томском было 13 зимовий, от Томска к Красноярску – 9 станов и 6 татарских юрт, от Красноярска до Иркутска – 19 станов, большей частью у рек. Итак, из 86 населенных мест только 39 носили статус городов, острогов, форпостов, слобод, сел, деревень, т. е. менее половины. В это время расстояние от Красноярска до Иркутска равнялось 945 в., от Тобольска до Иркутска – 2918 в., от Москвы до Иркутска через Казань 5075 в., до Кяхты – 5774 в., до Нерчинска – 6 222 верстам². Вообще, дорожные месяцесловы как источник еще требуют особого изучения. Так, известен дорожник за 1748 г., но нам в отделе редкой книги БАН было отказано в получении из-за нахождения его в реставрации. Использование источника позволило бы провести сравнительный анализ станов по тракту с 1748 г. по конец XVIII в. включительно. Возможно, ученые Академии внесли к 1748 г. Сибирскую почтовую дорогу в дорожник Российского государства, потому что они обладали наиболее полной и подробной информацией о состоянии путей сообщения в империи, имея материалы академических экспедиций 1725–1743 гг.

¹ Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 111, 159.

² Подсчитано по: *Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* – СПб., [1772]. – С. 31–34.

Заселение тракта продолжалось в XIX в. В 1827 г. было принято решение об устройстве 22 казенных поселений из ссыльных в Канском, Ачинском и Минусинском округах Енисейской губернии. Раньше всего строительство казенных поселений развернулось в Канском округе в трактовых волостях Иланской и Рыбинской, во вновь создаваемых по главному Московскому тракту между селениями старожилов поселениях: Лавинском, Степановском, Бородинском, Елизаветинском и Ловати. К 1829 г. было выстроено 316 домов и размещено 1258 ссыльных. Строительство всех казенных поселений было завершено в 1837 г. Ю. В. Кожухов сделал вывод, что «...енисейские поселения второй четверти XIX в. по существу ничем не отличались от иркутских, создававшихся в начале столетия»¹.

Труднее шло устройство и заселение тракта в Иркутской губернии, особенно в Нижнеудинском уезде. К 1819 г. в Иркутской губернии было основано 62 казенных селения: в Нерчинском округе – 34, в Верхнеудинском – 7, в Иркутском – 3, в Нижнеудинском – 18 (по тракту от Нижнеудинска до границ Томской губернии)². Не все они размещались на тракте, так как целью их создания было сельскохозяйственное, наряду с транспортным, освоение Сибири. Наспех построенные для поселенцев дома не отвечали требованиям крестьянского быта: были холодны, неудобны, каждый был рассчитан на два семейства, а семейств-то и не было: как правило, поселенцы были одиноки, в редком доме можно было видеть женщину. Декабрист А. Беляев, передавая свои впечатления о казенных поселениях, писал, что «...их пустынные улицы» наводят грусть, «... ни одного женского лица, ни одного ребенка, или кой-где, как исключение...»³. Бегство поселенцев не прекращалось. Иркутский губернатор сообщал в годовом отчете: «По Нижнеудинскому округу во многих селениях, расположенных по Московскому тракту, многие дома из построенных казною до 1820 г. для жительства поселенцев... остаются без жильцов опустелыми...

¹ Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. (1800–1861). – Л., 1967. – С. 39–40.

² Вагин В. Исторические сведения о деятельности графа М. М. Сперанского в Сибири, с 1819 по 1822 г. – СПб., 1872. – Т. I. – С. 228.

³ Цит. по: Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 35.

по случаю побегов сих людей из новых своих жительство»¹. Однако, путем принудительной колонизации удалось заселить и устроить эту часть Московского тракта в Сибири. В этом и проявляется отличие от заселенной Европы, в которой можно было устраивать дороги где угодно за счет окрестного населения, в Сибири же, чтобы проложить дорогу, надо было ее заселить русскими, а параллельно этому технически обустроить.

В первой половине XIX в. русские в Восточной Сибири селились преимущественно в ее средней и южной части, в лесостепи, примыкавшей к Московскому тракту, а также по долинам основных рек. В Енисейской губернии направление расселения крестьянства определялось двумя основными артериями этого региона – Московским трактом и р. Енисеем. В Ачинском округе наиболее густо были заселены притрактовые районы (по Московской, Минусинской и Ачинско-Енисейской дорогам), а также северные районы в бассейне р. Чулыма. В Канском округе самые лучшие земли лежали вдоль дороги от Красноярска на Канск и по правому берегу р. Енисея. Эти районы и стали в первую очередь объектом колонизации. К востоку от Канска тянулись сплошные массивы хвойных лесов, и потому русских поселений в этом направлении почти не было. Заселялись эти территории в основном не вольными, а ссыльными поселенцами. В Иркутской губернии, так же как и в Енисейской, колонизовались земли по Московскому тракту и по главной реке – Ангаре, причем наибольшее скопление русского населения, а следовательно, и обрабатываемых земель наблюдалось в районе наибольшего сближения этих двух путей – сухопутного и водного, т.е. в Иркутском округе, крестьянское население которого в 1840 г. составляло 33 534 чел., тогда как в Нижнеудинском – 13 482 чел.² Нижнеудинский округ в северной его части, которая примыкала к тракту, был неудобен в сельскохозяйственном отношении, поэтому его пришлось колонизовать властям при помощи принуждения и за счет ссыльных. Поселения по тракту в Енисейской губернии и Нижнеудинском и Иркутском округах Иркутской осу-

¹ Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 36.

² Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 53–54.

ществлялись дополнительно в конце 20-х гг. XIX ст. под контролем специальных устроителей. Так, между Иркутском и Мальтинской станцией на Московском тракте было возведено три поселения. В поселении под надзором Беккера и Муромова 80 чел. ссыльных из проходящих партий с мая 1828 г. были снабжены инструментом и рубили более 8000 деревьев разной величины. Отстроено и занято 16 домов с печами и 4 без печей. В каждом селении устроено по одной бане, общие скотские дворы и сделано по одному колодцу. Во всех трех поселениях считалось поселенцев 105 душ, из них в бегах оказалось 13, под судом — 4, сосланный за дурное поведение в завод — 1. Налицо состояло 87 чел., лошадей 30, коров — 50, телят — 25, овец — 52. К 20 октября оказалось в бегах до 30 чел. Об окончательном устройстве поселений ссыльными в конце сентября 1831 г. в Иркутском округе было доложено в столицу 10 янв. 1833 г.¹

Таким образом, процесс устройства деревень, станций и заселения Московско-Сибирского тракта от Тюмени до Иркутска проходил непрерывно в течение ста лет, начиная с 1731 г., и завершился в основном к 1833 г.

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 тракта от Москвы до Тобольска. Это направление от Верхотурья через Тюмень к Тобольску, заселенное в XVII ст. и обслуживаемое ямщиками, которые в радиальном направлении от Тобольска проникали и далее в Сибирь до Тары и Томска. Здесь по тракту проживали в основном из податных крестьяне и ямщики. Были созданы укрепленные места в направлении на восток — форпосты и крепости: Омская, Каинский, Каргатский и Убинский пассы-форпосты. На востоке — Канский, Удинский, Бельский, Балаганский остроги. Практически на всем протяжении будущего тракта были изучены и намечены пути еще в первые два десятилетия XVIII ст. В 1721 г. сын боярский И. Кахтауров «с товарищи из Красно-

¹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 453. Л. 1–13.

ярска до Иркутска ездили и версты мерили»¹. Не хватало только населения для ведения сухопутной перевозки на этих маршрутах.

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 тракта, его маршруты, начинается устройство почтовых станков и зимовий. Заселение и устройство происходит за счет местного сибирского населения (крестьян, разночинцев, служилого люда), дежурившего по несколько месяцев на станках и зимовьях. Этот период условно можно назвать по составу населения на тракте деревенско-станочно-заимочным. До 1760 г. тракт был почтовой нитью, слабо заселенной на большей его части. Верхняя грань этого периода имеет две даты: первая связана с указами о ссылке в Сибирь в счет рекрутов помещичьих крестьян, а вторая – с указом о перемещении тракта с маршрута Верхотурье – Тюмень на маршрут Екатеринбург – Тюмень, в район, уже заселенный крестьянами и государственно-пашенными, и заводскими. Тем более, что в 1754 г. власти учреждают на этом маршруте от Екатеринбурга к Тюмени казенную почту. Хотя почтовое сообщение через Верхотурье с Тюменью и Тобольском продолжает сохраняться.

III период (1760 по 1800 гг.) связан с массовым заселением тракта и при трактовых территориях принудительными методами за счет высылаемых в Сибирь из Европейской России поселщиков. В это время, особенно в 80-е гг., большинство станков и зимовий приобретает 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 не только в 1800, но и позднее, вплоть до 1833 г. Но 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. При этом не забываем связующую роль городов, проявлявшуюся с момента их появления. В 1763 г. закрывается таможня в Верхотурье, и купече-

¹ Цит. по : *Хобта А. В.* Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии // *Земля Иркутская.* – 2004. – № 3 (26). – С. 3.

ские и иные товары могли свободно перемещаться по маршруту Екатеринбург – Тюмень – мимо Омска и далее на Томск по «дороге торгующих людей». Фактически с 70-х гг. XVIII в. тракт стал использоваться как гужевой путь купеческим капиталом, которому выгоднее было использовать его в отличие от тяжелых речных путей с волоками на водоразделах для более быстрой доставки особо ценных грузов. Это отметили еще современники. Так, А. Н. Радищев заметил, что во время перерыва кяхтинской торговли (1785–1792 гг.) «печалились бедные Барабинские поселяне», так как «без торгова с китайцами уменьшился проезд обозов и купечества. Обозы выгодны бывали тем, что имели издержки на овес, сено и пищу извозчикам»¹. Именно в этот период транспортно-гужевое движение начинает переключаться на тракт. До этого перевозка грузов, идущих из Кяхты на Ирбитскую и Макарьевскую ярмарки и в Москву, совершалась долгое время по водным путям. Это требовало рабочих по судостроительству, персонала для обслуживания судов – лоцманов, матросов, грузчиков и т.д. В тех местах, где шел волок, нужен был гужевой транспорт. Весь путь от Кяхты до Москвы был тяжел и долог.

Товары, выменянные в Кяхте, обыкновенно отвозились на телегах до Петропавловской крепости по Селенге. Далее по этой реке их отправляли на плоскодонных судах до Посольского монастыря на Байкале, отсюда Байкалом в Ангару и по ней в Иркутск. Зимой товары перевозили на санях в Иркутск по дороге, идущей вдоль Ангары. Здесь задерживались до весны, а затем спускали плоскодонными судами–дощаниками, по Ангаре, впадающей в Енисей. По прибытии в г. Енисейск, товары выгружались и на телегах или санях отправлялись до Маковской пристани, находящейся на р. Кеть, впадающей в Обь. Здесь товары опять загружались на суда, которые шли по Кети и Оби до Иртыша, потом вверх по Иртышу до Тобольска. Иногда из Енисейска товары отправлялись сухим путем в Томск и оттуда спускались по Томи и Оби и вверх по Иртышу до Тобольска. Из Тобольска товары шли по рекам Тоболу, Туре, до Туринска, а

¹ Цит. по: Силин Е. П. Кяхта в XVIII в. Из истории русско-китайской торговли. – Иркутск, 1947. – С. 178.

оттуда – на Ирбитскую ярмарку, продолжавшуюся с половины февраля до половины марта. В Макарьев и Москву товары везли из Ирбита сухим путем до места, где р. Чусовая была удобна для сплава. Проплыв по Чусовой, товарные грузы перевозились около 50 верст сухим путем до Уткинской пристани на той же реке. Затем спускались в Каму, Камой в Волгу и прибывали в Макарьево. Оттуда доставлялись в Москву¹.

IV период (1800–1833 гг.) связан с окончательным устройством станций и заселением наиболее сложных участков тракта. В этот период с 1825 г. в Западной Сибири тракт смещается южнее, минуя г. Тару, к г. Омску, на фактически заселенные территории еще в 80-е гг. XVIII ст. В Восточной Сибири происходит дозаселение трактовых пунктов в Нижнеудинском и Ачинском округах и проводится работа по проведению и обустройству Кругобайкальских трактов. Здесь особо ярко проявилась роль иркутского гражданского губернатора Н. Трескина, палочной дисциплиной устраивавшего трактовые поселения и проложившего-таки Кругобайкальский тракт.

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 потому, что естественное воспроизводство трактового населения начинается на разных его участках в соответствующее окончательному заселению время: по Западной Сибири – 40-е–80-е гг. XVIII ст., в Восточной – 80-е–90-е гг. XVIII – первые десятилетия XIX в. В это же время в районе некоторых участков тракта наблюдается привлечение других видов транспорта, которые берут на себя сезонный объем перевозимых грузов. Это развитие пароходства в Западной Сибири с 40-х гг. XIX в.

Периодизация, предложенная С. Н. Пивенем для тракта в Западной Сибири, базируется на несколько иных критериях – административно-территориальном делении Западной Сибири и управлением путями сообщения, что не совсем соотносится с нашей периодизацией. По нашему мнению, пред-

¹ Силин В. П. Указ. соч. – С. 176.

ложенная исследователем периодизация носит несколько искусственный характер, потому что для каждого вида деятельности, связанного с трактом, можно подыскать соответствующие критерии. Например, история этапного тракта тоже имеет свою периодизацию, но в итоге осуществить функцию этапирования смогли только тогда, когда тракт был уже заселенным и самодостаточным объектом.

К тому же последний этап в истории тракта С. Н. Пивеня представляется умозрительным потому, что железная дорога прошла вдоль большей части тракта в Западной Сибири со второй половины 90-х гг. XIX в., а не с начала 80-х гг.¹ Транспортная гужевая магистраль стала утрачивать свою роль только после ввода в активную эксплуатацию Транссиба. Железная дорога, пришедшая в Тюмень в 1885 г., только стимулировала гужевые перевозки по тракту.

1.3. Кругобайкальский тракт. Другие примыкающие тракты

Во второй половине XVIII в. системой почтовых трактов и станций было связано большинство городов Сибири. К середине XIX в. от г. Томска в Сибири их насчитывалось 37.

В прямой связи с освоением Забайкалья находилось проведение сухопутной дороги из Иркутска в Кяхту через Верхнеудинск и из Верхнеудинска через Читу и Нерчинск в Нерчинский завод. Первоначально русские проникли в Забайкалье по северным сухопутным путям с восточных притоков р. Лены.

Дальнейшее развитие дорог в Забайкалье находилось в связи с развитием русской торговли с Китаем в Кяхте, основанной в год заключения Буринского договора в 1727 г., и устройством Аргунских (впоследствии Нерчинских) заводов. После Буринского договора 1727 г. численность русского населения и русских населенных пунктов на Иркутско-Селенгинской, продолженной до Кяхты, и на Верхнеудинско-Нерчинско-Аргунской дорогах продолжалась увеличиваться. К 1735 г., когда по этим дорогам проехал Гмелин, обе они были уже вымерены, снабжены верстовыми столбами, зимовьями, редкими станциями с

¹ Пивень С. Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII-XIX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2005. – С. 14–15.

лошадьми и стали почтовыми, хотя кое-где проезд по ним был возможен только верхом. По Иркутско-Кяхтинской дороге в это время до Посольского монастыря на Байкале было 19 населенных пунктов (в основном зимовья, заставы). В 1735 г. от юго-западного берега Байкала до китайской границы по верстовой дороге находилось 22 селения¹.

Со второй половины XVIII в., особенно с начала 60-х гг., Забайкалье усиленно заселяется в связи с устройством новых заводов, необходимостью обеспечения продовольствием работавших там людей, содержания армии, путей сообщения. Территории эти заселялись выселенными из Польши (точнее, Украины и Белоруссии) старообрядцами, сосланными в зачет рекрут крестьянами, уголовными и административными ссыльными. В 1772 г. П. С. Паллас, проезжая от Иркутска к Кяхте, отметил по правому берегу р. Ангары на только что проложенной с большим трудом сухопутной дороге 15 населенных пунктов и зимовий, на юго-западном берегу Байкала 2 пункта и до Кяхты еще 24 пункта. К этому времени участок от Иркутска до Байкала был только что построен, и при том с большим трудом².

Сообщение по Иркутско-Кяхтинскому участку тракта, проходившему через оз. Байкал, было неудобно и совсем прекращалось во время сильных штормов, особенно осенью. Суда часто разбивались, а во время распутицы весной и осенью купеческие товары долго лежали на месте в ожидании отправки. Вследствие этого осенью, объезжая Байкал, ехали по р. Иркуту до Тунки, а затем по нагорным рекам Дзонмуруну и Джиде до Селенгинска или же по юго-западному берегу Байкала от Култука. Идея проведения из Иркутска в Кяхту в обход Байкала сухопутной дороги, полезной не только для коммерции, «но и для сообщений с Нерчинскими заводами и вообще с пограничным тамошним краем»³, обсуждалась с конца XVIII в.

Изучая по поручению сибирского генерал-губернатора М. М. Сперанского историю вопроса о строительстве Кругобайкальской дороги и используя при

¹ Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта. — С. 60–64.

² Григорьев А. Д. Указ. соч. — С. 68

³ Григорьев А. Д. Указ. соч. — С. 72.

этом документы из губернского правления, Г. С. Батеньков отметил, что сухопутное сообщение между Иркутском и Кяхтой по китайской границе бывало и прежде по караулам, начиная от ближней дистанции Тункинской – по самой границе до Харагуйской и наконец до Кяхты. Еще до 1781 г. начальство обратило внимание на изыскание удобнейших способов к сообщению между Иркутском и Кяхтой¹.

По мнению Г. С. Батенькова, плохое сообщение заметно влияло на русско-китайскую торговлю в Кяхте, ибо с середины октября начинались на Байкале шторма, затем появлялись большие льды и туманы, так что в течение трех месяцев, пока Байкал покрывается льдом, до «морестыва», сообщения не было. Русские купцы, обороты и выгоды которых требовали, чтобы «вымененные товары сколько можно более перевозить по зимнему пути на бывающую в феврале месяце Ирбитскую ярмарку и далее в Россию, спешили всегда меною с китайцами и... уступали меною несколько процентов, для того единственно, чтобы успеть вовремя переправиться через Байкал. Китайцы, зная это, всегда медлили с меной и, продержав таким образом наших купцов, заставляли их потом пускаться из Кяхты в самое позднее время и подвергаться опасностям и бедствиям»².

С 1782 г. по 1805 г. делались неоднократные попытки не только провести пути через байкальские горы, но и расчистить и проложить Кругобайкальскую дорогу. Однако проведенные затраты и работы разрушались силами природы и работы приходилось начинать снова³.

В таком состоянии дорога оставалась до 1808 г. Тогда министр коммерции граф Румянцев, получив сведение, что осенью 1807 г. разбило опять на Байкале несколько купеческих судов, обратился к генерал-губернатору Пестелю с замечанием, что дорога вокруг Байкала, якобы оконченная в 1805 г., нисколько не соответствует предназначенной цели, потому что купцы продолжают отправлять свои товары по Байкалу, и просил сообщить о той дороге сведения и за-

¹ НИОР РГБ. Ф. 20. К. 3. Ед. Хр. 4. Л. 1, 13–14.

² Там же. Л. 14.

³ НИОР РГБ. Там же. Л. 15–22 ; ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 23. № 17485. – С. 915 ; Там же. Т. 24. – № 18959. – С. 809–811.

ключения. Генерал-губернатор передал это отношение для исполнения иркутскому гражданскому губернатору Трескину, который немедленно обратил внимание на этот предмет.

В 1812 г. Н. И. Трескин доложил, что дорога совершенно исправлена и проезд на телегах будет удобен. Устройство Хамар-Дабанской дороги современники считали одним из величайших подвигов Н. И. Трескина. Дорога шла от Иркутска на с. Култук, Торейскую вершину, станцию Норинскую, Енхорскую, Махаевскую и Линовскую до Троицкосавска на протяжении 421 версты.

В 20-е гг. XIX ст. продолжали пользоваться Хамар-Дабанским участком тракта. О том, что проезд там был очень затруднителен, говорится в изъяснении иркутской губернской почтовой конторы от 3 февраля 1822 г.: «...по причине трудности почтовых трактов: от Иркутска до Кяхты в летнее время вокруг Байкал моря, от Верхнеудинска до Нерчинска во всякое время года, проходящие по сим трактам почты никак не могут иметь определительного для них течения по 10-ти верст в час... Поэтому назначено движение почт: между Иркутском и Кяхтою в летнее время по 6-ти, а между В-Удинском и Нерчинском во всякое время года по 7 верст в час»¹. О ходе почт через Байкал и вокруг него всегда сообщалось губернской почтовой конторой. Так, Иркутская губернская почтовая контора, получив донесение смотрителя Лиственничной станции от 27 марта 1859 г. об опасности проезда через Байкал, прекратила отправление через него в Забайкальский край почт, которые стала отправлять с 1 апреля по Кругобайкальскому тракту. Начальник губернии, получив об этом представление почтовой конторы от 29 марта, сделал распоряжение о выставке лошадей на станции Кругобайкальского тракта к 1 апреля².

В 1827 г. главноуправляющему путями сообщения герцогу Александру Вюртембергскому был представлен проект инженер-майора Медведева на устройство Кругоморской дороги от г. Иркутска до Кяхты после трехлетних изысканий, произведенных им в связи «с чрезвычайными неудобствами и затруд-

¹ ГАЧО. Ф. 231. Оп. 1. Д. 46. Л. 26.

² Иркутские губернские ведомости. — 1859. — 10 апреля. — С. 8.

нениями, в особенности испытываемые следующими во множестве в Кяхту и из одной купеческими обозами». Проект этот заключал историческое и топографическое обозрение сообщений г. Иркутска с Забайкальским краем с показанием на карте всех тех путей, какие были отысканы с 1781 по 1827 гг., и предположение о новой дороге¹.

Все кругобайкальские дороги, ведущие из Иркутска в Забайкалье, проходили сначала через р. Ангару у Иркутска, следовали по существовавшему тележному почтовому тракту через Веденскую, Мотскую, Большеглубокую и Култукскую. Через 99 верст, у с. Култукского, лежащего на юго-западной оконечности оз. Байкал, они разделялись и пересекали в различных направлениях высокие кряжи Байкальских гольцов, ограждавших юго-восточный берег Байкала. К 40-м гг. XIX в. пользовались в основном двумя трактами. Первый, так называемый пограничный тракт, пригодный во всякое время года, был длиннее Хамар-Дабанского. От с. Култукского пограничный тракт входил в долину р. Иркуты, крепость Тункинскую, пересекал хребет Байкальских гор у гольца Иргудеевского, откуда опускался в долину р. Джиды и по пограничным караулам китайской линии достигал Кяхты. От Култука до Тункинской на расстоянии 82 верст он был проселочным, колесным, временно почтовым, пролегал большей частью по высоким горам, от Тункинской крепости через Иргудеевский гольц до караула Ключевского на протяжении 142 верст был верховым и временно почтовым. На нем было мало снега, поэтому с апреля, когда езда по озеру становилась опасной, почтовые станции переводились на пограничный тракт, где оставались до июня, пока Хамар-Дабанский тракт не освобождался от снега. Здесь доставлял трудности проезд верхом через гольц Иргудеевский. Участок от караула Ключевского по пограничным караулам до г. Троицкосавска (298 верст) был проселочным и временно почтовым. По нему можно было ездить во всякое время года. Кружность этого пути достигала 621 версты.

Почтовый Хамар-Дабанский тракт от с. Култукского начинал подниматься на хребет Байкальских гор и на первой же станции Слюдянской пересекал зна-

¹ РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 182. Л. 1-2.

менитый голец Хамар-Дабан. В этом месте насчитывалось 23 поворота-зигзага. Краевед О. Маркевич, в 1977 г. совершивший поход на этот участок бывшей дороги, сообщает: «Начинается трудный двухкилометровый подъем. Сначала он идет в кедраче... Тракт зарос кустарником и просматривается как тропа. «Зигзаги» пока еще пологие и длинные. Чем выше, тем косогор становится круче, а расстояние между поворотами короче (20–30 м), дорога каменистее, ширина ее около трех метров. Трудно представить, как на ней могли разойтись когда-то встречающиеся обозы. После пятнадцатого «зигзага» строителям уже пришлось пробиваться через скалы или срезать их. С примитивными орудиями того времени (лом, кирка, лопата) это, конечно, очень тяжелый труд. Справа и слева – глубокие крутые обрывы (в десятки и даже сотни метров глубиной), и повороты над ними приходилось укреплять, для чего из кедра рубили «ряжи» (срубы), засыпали их камнями, для безопасности ограждали перилами... Особенно строителям пришлось укреплять девятнадцатый и двадцатый повороты. Здесь косогор узок и повороты буквально нависают над обрывами»¹ (см. приложение 4 рис. 12).

От ст. Слюдянской до р. Снежной тракт пролегал по высоким отрогам гольцов, покрытых снегом большую часть года, а оттуда по несколько менее возвышенным горам до ст. Торейской. Здесь входил он в долину р. Джиды и следовал параллельно и в близком расстоянии от пограничного тракта вплоть до Троицкосавска.

Обратим внимание на состояние Хамар-Дабанского тракта. От ст. Култукской до р. Снежной 121,5 верст – верховой и затруднительный. Неудобства из-за большого снега, отчего с 1-го апреля по 1-е июня почтовые станции переносились на пограничный тракт. Здесь были недостатки сенокосов, слабая заселенность, дурное состояние дороги и трудная местность. От р. Снежной до д. Капчиранки – 76,5 верст. Путь был верховой до р. Торей, но менее затруднительный, представлял возможность быть обращенным на всем протяжении в колесный. От Капчиранки до г. Троицкосавска – 123 версты колесной почтовой

¹ Маркевич О. Старый Хамар-Дабанский тракт // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 30–31.

дороги. Сообщение было устроено для всякого времени года. Особенных неудобств не представляло. Итого 420 верст. Торговая дорога через Хамар-Дабан в 1845 г. по описанным неудобствам была совершенно оставлена из-за трудностей на северном участке, а провозилась по ней только почта, да и та только с 1-го июня по 1-е января. С 1-го января по 1-е апреля – через Байкал, а с 1-го апреля – по пограничному тракту. В связи с открытой с 1838 г. коммерческой дорогой по почтовому тракту через Хамар-Дабан не провозились товары, исключая незначительное количество провезенных в 1838–1839 гг. товаров, принадлежащих купцам, отказавшимся производить плату на устройство коммерческой дороги, предложенной коммерции советником Игумновым.

Более удобная дорога по проекту купца Игумнова была построена кяхтинскими купцами к лету 1843 г. В 1847 г. соединили северную часть Игумновской дороги с южной частью Хамар-Дабанской. В связи с этим четыре почтовые станции – от Култука до Снежной – были закрыты и учреждено пять станций на новом Игумновском участке тракта. Упразднены были Слюдянская, Шубутуйская, Шибетская, Снежная (всего 120,5 верст), а учреждены Утуликская, Муринская, Лангетуйская, Нукун-Дабанская, Усть-Байринская на р. Снежной (127 верст).

Игумновский проект был наиболее приемлемым, хотя и не исчерпывал всех трудностей пути вокруг Байкала. В. В. Птицын в кяхтинском архиве обнаружил дело под № 254 за 1840 г. в двух томах на 412 листах о постройке новой Кругобайкальской дороги в обход Хамар-Дабана. Игумнов закончил устройство новой дороги по своему проекту, и обошлась она кяхтинскому купечеству в 180 тыс. руб. Она оказалась самой удобной и выгодной, так как провозная плата от Кяхты до Иркутска была понижена более чем на рубль с места¹.

Коммерческая дорога, устроенная Игумновым, от станции Култуковской до устья р. Хара-Мурина следовала берегом Байкала, откуда по долине р. Ланготуй постепенно поднималась до гольца с таким же названием, пересекала его и чуть меньший Нукун-Дабан и через Байринский хребет опускалась в долину р.

¹ Птицын В. В. Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края. – СПб., 1896. – С. 121–123.

Снежной. От р. Снежной, пройдя незначительные высоты Зыбкосенские, р. Оглок, Орчинский хребет, долину р. Темника и хр. Торейский, дорога спускалась в долину р. Джиды и при р. Капчиранке выходила на почтовый Хамар-Дабанский тракт. От д. Капчиранки до Троицкосавска (123 версты) следовали по почтовому Хамар-Дабанскому тракту. Итого выходило 427 верст. Преимущество Игумновской дороги представлено следующими данными. Товары доставлялись по купеческой дороге из Иркутска в Кяхту и обратно за 10–15 дней, а по Хамар-Дабанской – за 13–17 дней. По сведениям кяхтинской таможни, объем грузов, провозимых по коммерческой дороге, сильно колебался: от 34 370 пудов в 1838 г. до 76 579 пуд. в 1843 г. (см. приложение 2 табл. 1).

По тем же сведениям, по Кругобайкальской дороге провезено через Хамар-Дабан в 1835 г. – 26 821 пуд, в 1837 г. – 34 839 пуд. (см. приложение 2 табл. 2). В последующие годы провоз по старой Кругобайкальской дороге был ничтожным, а с 1844 г. совсем прекратился. Газета «Московские ведомости» в 1840 г. сообщала: «Новая Кругобайкальская дорога, устроенная по предложению коммерции советника Игумнова, уже приведена в такое положение, что к зимнему проезду не представляет больших затруднений»¹.

В доношении иркутского губернатора Пятницкого в 1843 г. говорилось, что Игумновская дорога, «хотя для первого зимнего пути разработана весьма хорошо, но за всем тем способна к проезду только в ноябре – декабре... Впрочем, купечество кяхтинское, устраивая тракт этот, имело только в виду перевозку купеческих тягостей, отправляемых в ноябре и декабре, когда Байкал не покрывается еще льдом и непостоянные осенние ветры делают невозможную переправу через оный на судах»². Официально сообщение по Игумновской дороге было открыто в 1850 г.³

Однако на этом история создания данного участка тракта не завершилась. В 1861 г. шли работы по проведению новой Кругобайкальской дороги от Култука вдоль южного берега Байкала на Посольскую пристань под наблюдением

¹ Кругобайкальская дорога // Московские ведомости. – 1840. – 24 февр. – С. 120.

² РГИА. Ф. 169. Оп. 1. Д. 6. Л. 4–4 об.

³ Мордвинов А. Об открытии и проложении путей кругом Байкала // ЗСОИРГО. – СПб., 1856. – Кн. 2. – С. 137.

подполковника Шаца на основе его изысканий 1854–1855 гг. Работало более 200 человек, причем большинство было из Иркутска и из окружающих деревень. С января 1863 г. было открыто для проезда 60 верст, от Култука до Муринской. С 14 октября 1864 г. был открыт проезд по новой Кругобайкальской дороге до Выдринской станции в повозках, а от Выдриной до Посольского селения верхом. Станции же старого Кругобайкальского тракта были закрыты. В 60-е гг. XIX в. под руководством Шаца производились работы от Култука до ст. Лихановой (200 верст)¹. Кяхтинское купечество продолжало поиски новой кратчайшей дороги к Байкалу. 8 июня 1871 г. высочайше было утверждено мнение Государственного совета об устройстве кяхтинским купечеством кратчайшей дороги от Кяхты до Байкала с правом взимать по ней шоссейный сбор. 4 февраля 1876 г. торгующее на Кяхте купечество постановило окончательное устройство высочайше утвержденной кратчайшей грунтовой дороги от Кяхты к Байкалу до р. Ивановки отдать на подряд частным предпринимателям или передать им и высочайше дарованное купечеству право пользоваться сбором по 5 коп. с пуда провозимых товаров по «имеющейся устроиться» дороге и по 3 руб. с повозки с проезжающих по частной надобности по окончании устройства дороги впредь на 25 лет. В 1878 г. эта кратчайшая от Кяхты к Байкалу дорога была завершена силами кяхтинского купечества и первые работы по ее содержанию были отданы крестьянину Кыштымову по 250 руб. с версты².

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

¹ Романов Н. С. Иркутская летопись : 1857–1880 гг. – Иркутск, 1914. – С. 88, 126, 162, 194.

² Романов Н. С. Указ. соч. – С. 267, 337, 379.

Итак, почтовая дорога на Кяхту делилась на летнюю и зимнюю. Летней дорогой почта ходила в течение 9 мес., пока не замерзал Байкал, покрывавшийся прочным льдом только в конце декабря. В январе на 3 мес. начинала действовать зимняя дорога, проходившая по льду Байкала, который проезжали за 2,5–3,5 часа, и дальше через Верхнеудинск. Наиболее трудный участок был при объезде Байкала на протяжении 200 верст. Крутые склоны Култука, Хамар-Дабана и Шебутуя, горные речки, постоянно срывавшиеся мосты, снежные вьюги, бушевавшие в горах и заносившие снегом дорогу, - таковы были препятствия, которые приходилось преодолевать почтарям. Через высокий хребет Хамар-Дабан шла тропа, по которой можно было проехать только верхом.

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.¹ От Верхнеудинска к Чите почтовая дорога шла по хорошему маршруту, наподобие шоссе, устроенному самой природой. Содержали дорогу и почтовые станции в основном буряты. До Нерчинского завода проезд не составлял особых затруднений.

Следует отметить, что к Московскому тракту в разных местах примыкали другие тракты: Алтайский (от Омска), Томско-Семипалатинский, Якутский, Амурский и др.² «Спутник по Сибири» 1896 г. указывает 37 трактов.

От губернских и уездных городов расходились почтовые и земские тракты. В Тобольской губернии их было, кроме Московского, 7 почтовых и 17 земских (см. приложение 3 рис. 39). В Томской губернии Нарымский край и большая часть Алтайского горного округа оставались в стороне от основной сухопутной дороги. В их направлении шли Томско-Нарымский и Томско-Семипалатинский тракты. По Томско-Нарымскому тракту движение обозов с рыбой наблюдалось только зимой; весной открывался более дешевый водный путь.

¹ Покшишевский В. И. Заселение Сибири... – С. 109.

² Сибирская советская энциклопедия. – М., 1929. – Т. 1. – С. 565.

Другой Сибирский почтовый тракт, под названием «линейного», шел вдоль Киргизской степи, от границ Оренбургской губернии через Омск до Усть-Бухтарминской крепости. Почтовые станции были расположены в реду-тах, форпостах и крепостях, стороживших степную границу. Соединялся этот тракт с Московско-Сибирским в районе г. Омска (см. приложение 3 рис. 53–56).

Томско-Семипалатинский тракт проходил через весь Алтайский округ: от с. Проскокова он шел на Барнаул – Змеиногорск – Семипалатинск, у с. Медведского с ним сливался Колывано-Барнаульский, а в с. Поперечном Искитиме отходил Томско-Кузнецкий тракт.

Центром сети дорог Алтайского округа являлся Барнаул. От него почтовые тракты шли на Бийск и Кузнецк, проселочные дороги на заводы и рудники. Бийск торговал с Монголией по Чуйскому тракту: от Бийска до Онгудая (200) верст колесный путь был открыт только в начале XX в., далее – до пограничного пункта Кош-Агач (более 300 верст) товары перевозились вьючным способом¹.

В Восточной Сибири главный Сибирский тракт связывался поперечными и малопроезжими дорогами Красноярск – Енисейск, Ачинск – Минусинск, Иркутск – Качугская пристань (на Лене) – Балаганск, оз. Байкал – Нерчинские заводы. «Эту дорогу, – пишет Ю. А. Гагемейстер, – следует считать продолжением главного Московского тракта»². Иркутск был центром почтовых путей Восточной Сибири, которые в виде веера расходились от него в разные стороны: на Якутск, на Нерчинский завод, на Кяхту, к китайской границе, на Шилку и Амур (см. приложение 3 рис. 63).

Тракт от Иркутска до Якутска на протяжении более 2000 верст был расположен вдоль р. Лены. Летом и зимой переезд совершался по самой реке, весной и осенью, а также во время ненастной погоды – берегом на верховых вьючных лошадях. Колесный путь на Якутском тракте был устроен только на участке Иркутск – Качуг – Верхолениск – Жигалово (369 верст).

¹ Пронин В. И. Сибирь периода капитализма. Вып. 1 : Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг.: Материалы к спецкурсу. – Новосибирск, 1997. – С. 61–62.

² Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Т. 2. – С. 663.

Почтовая дорога между Якутском и Охотском шла в горной местности, прорезываемой системой рек Амги и Алдана. Лошади пригонялись из далеких якутских улусов. Расстояния между станциями были огромными, от 100 до 200 верст. Зимой для переезда пользовались такими видами передвижения: от Якутска до Алданской станции ездили на санях лошадьми; далее, до Чернолесной – верхом на лошадях; от Чернолесной до Аркинска – верхом на оленях; от Аркинска до Охотска – в нартах, пристегивая к каждой нарте по 12 собак. Почта от Якутска до Охотска проходила летом в 18–26 дней, а зимой – в 12–16 дней.

Летнюю почту из Охотска на Камчатку отправляли морем на кораблях (продолжительность рейса – 12–16 суток). Весь путь по почтовому дорожнику составлял 3766 верст, и проходили его на нартах с оленями и собаками за 40–60 дней от кочевья к кочевью (перегоны между кочевьями длились 6–12 дней)¹.

Несколько прочнее оказались результаты заселения русскими крестьянами Ленского тракта: по левому берегу р. Лены, между Витимом и Якутском, было основано 34 деревни, население которых медленно увеличивалось на протяжении первой половины XIX в. Основным занятием крестьян, расселенных по тракту, была ямская гоньба².

Шелашниковский тракт от с. Тыреть (на Московском тракте) давал прямой выход товарам к Ленским пристаням и, что особенно важно, соединял с судоходной Леной Балаганский и Верхоленский земледельческие округа. Однако в распутицу этот тракт становился непроезжим.

По правому берегу Ангары от Иркутска до с. Малышевки шел Ангарский тракт, который после переправы через Ангару выходил в с. Заларинском на Московский тракт.

Во второй половине XIX в. между Иркутском и Верхоленском в прямом направлении был проложен Куленгский тракт. С присоединением Амурского

¹ Кожухов Ю. В. Указ. соч. С. 62–63.

² Сафронов Ф. Г. Русские крестьяне в Якутии (XVII – начало XX в.). – Якутск, 1961. – С. 63.

края, стало развиваться почтовое движение по Амуру, летом по реке, а зимой по тропе вдоль левого берега Амура.

Следует отметить, что с 30-х гг. XVIII в. начинается первый этап устройства почтового тракта как такового. Используя накопленные географические знания русских подданных, разведавших к началу XVIII в. кратчайший путь через всю Сибирь, правительство из административно-фискальных, хозяйственных и военных целей в 1830-е гг. учредило Московско-Сибирский тракт. До середины XVIII в. на дороге и притрактовой полосе население размещалось редкими гнездами. Поэтому с середины XVIII в. встала проблема использования тракта в колонизационных целях, а также для перевозок почты, пассажиров, казны, пушнины, добытых металлов и товаров.

Московский тракт в основном сложился и начал действовать в 60–80-е гг. XVIII в., хотя отдельные его участки существовали еще в XVII в., а другая часть его была окончательно устроена в первой трети XIX в. С начала XVII в. до первой четверти XIX в. тракт менял свое направление на отдельных участках, но в целом, выпрямляясь все время на восток, проходил по наиболее важным в экономическом отношении районам Сибири или приближался к ним. В устройстве тракта большую роль играло правительство, народная колонизация и торговый капитал. В начале 80-х гг. XVIII ст. тракт стал символом политического объединения окраины и метрополии¹.

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

¹ Мамсик Т. С. Непосредственная среда обитания сибиряков на рубеже XVIII–XIX вв.: народная культура и просветительский реформизм. – С. 9.

дороги. При заселении и устройстве тракта интересы властей и крестьян-старожилов не всегда совпадали: крестьяне стремились осваивать более плодородные южные районы Сибири, а правительство, чаще всего в принудительном порядке, направляло их на тракт. Но так как местные крестьяне были более адаптированы к сибирским условиям, то правительство пыталось использовать их для целей обеспечения продовольствием пограничных линий, а ссыльных селило на тракте. Здесь интересы казны и старожилов совпадали.

§ 2. Отражение тракта на картах России и Сибири XVII–XIX вв.

Современные исследователи У. Перксен – Г. Гусейнов считают карту не просто изображением, рисунком, схемой, а набором инструктивных категорий и чисел, входящих в поле словесного представления определенной идеологии. «Место встречи словесного знака и наглядно- и/или телесно-схематического образа», в котором «складывается изобразительно-словесная идеологема», названо У. Перксеном как «визиотип»¹. Мы будем придерживаться данного неологизма, включающего в сознание индивидов не только пространственно-географические, но и дискурсивные представления о Московско-Сибирском тракте как основном объекте в системе путей сообщения Сибири XVIII–XIX вв.

Термин «визиотип» дает нам возможность использовать способ зрительного подхода к прошедшей действительности, придать наглядность обобщениям. Следовательно, визиотипы Московско-Сибирского тракта – это обобщенные представления о нем, основанные на визуальных источниках разного жанра (картах, схемах, планах, чертежах, рисунках, фотодокументах), на которых отражается имеющийся видеоряд объектов трактовой атрибутики. Моделью, способствующей формированию визиотипа сухопутной транспортной магистрали Сибири, являются карты.

Картографы рассматривают карту как пространственную, математически определенную и генерализованную образно-знаковую модель действительности, на которой показаны явления и процессы, их взаимные связи, динамика во

¹ Гусейнов Г. Ч. Карта нашей родины : идеологема между словом и телом. – М., 2005 – С. 10–11.

времени и пространстве. Меняясь по мере накопления новых сведений и развития науки картографии, тематическая или специальная карта отображает процесс исторического развития того или иного явления, показывая его динамику¹. В нашем случае таким явлением мы считаем процесс создания Московско-Сибирского тракта и его отображение на уже описанных либо обнаруженных нами картах Сибири XVII–XIX вв.

От того, как оснащена та или иная карта основными элементами: самим картографическим изображением, математической основой, легендой, вспомогательным оснащением и дополнительными данными – зависит возможность более точного описания истории создания тракта. Изучение динамики картографического изображения тракта – дополнительный штрих к его комплексной истории.

Используя карту как исторический источник, мы включаемся в междисциплинарную область исследований. А. М. Берлянт считает карту не просто знаковой, но образно-знаковой моделью, и именно в образности кроется ее принципиальное отличие от других источников информации². В нашем случае – это сведения о Большой московской дороге, создававшиеся в представлении правящих кругов России и Сибири, чиновников, военнослужащих, исследователей, путешественников, почтовых служащих, купцов.

В конце XVII ст. С. У. Ремезов отразил некоторые маршруты тракта в «Хорографической книге» (см. приложение 3 рис. 4–11), по которым впоследствии и прошло само полотно дороги³. До 1756 г. направление тракта в Западной Сибири от Тары до Томска на картах представлено условно. Так, на «Карте Тобольской провинции (нижняя часть)», «снятой и нарисованной чрез геодезиста Чичагова...» из «Атласа Всероссийской империи» 1732 г. И. К. Кирилова «дорога через Барабу в Томск» нанесена достаточно условно, так как не пересе-

¹ *Справочник по картографии* / под ред. Е. И. Халтурина. – М., 1988. – С. 6–7.

² Берлянт А. М. Использование карт в науках о земле // *Итоги науки и техники. Серия «картография»*. – Т. 12. – М., 1986. – С. 35, 43.

³ Катюнов О. Н. Наш край на первых картах Сибири / О. Н. Катюнов // *Страницы истории Новосибирской области: Люди, события, культура: Первая областная научно-практическая конференция краеведов: тез. докл. и сообщ.* – Ч. 1. – М., 1995. – С. 16–20.

кает р. Омь, а идет севернее ее. У С. У. Ремезова этот участок карты составлен более подробно. П. Чичагов не нанес на карту Каинский, Каргатский и Убинский пасты или форпосты, устроенные в 1722 г.¹

Г. Ф. Быконя отмечает, что первые ландкарты Мангазейского, Красноярского и Енисейского уездов Средней Сибири по инструментальным съемкам выполнил в 1728–1729 гг. опытный геодезист Петр Чичагов. Его карты были использованы другими картографами при создании общесибирских карт².

Картографирование сибирских уездов было проведено в 30–50-е гг. XVIII ст. первыми геодезистами. Так, в 1740 г. во время работы Великой Северной или Камчатской экспедиции, были подготовлены: карта рек Иркута, Китоя и Белой и *Красноярской столбовой дороги* (выделено нами – О. К.), сочиненная М. Ушаковым в 1740 г., на 1 л.; карта частей уездов Енисейского и Иркутского, уезда Илимского и реки Ангары, сочинена геодезистом П. Скобельцыным в 1740 г. на 1 л.; карта «Страны между Ангарой и Леной», сочинена Вас. Шетилковым в 1740 г., на 1 л. и др.³ На ландкарте Иркутской провинции 1735 г. участок Сибирского тракта изображен от границы провинции до оз. Байкал с ответвлением в сторону Илимска (см. приложение 3 рис. 13–15).

Идеи об устройстве новых путей сообщения из Москвы в Сибирь и по Сибири до Даурии были высказаны в 1727 г. В. Н. Татищевым в записке, поданной на имя Екатерины I⁴. В. Н. Татищев предлагал конкретный и довольно детальный план устройства новых путей из России в Сибирь и внутри ее. «Возможно два пути от Москвы сделать... Другая дорога в Дауры (Южное Забайкалье) для пользы купечества и ездящих в оные места от Москвы через Казань, Уфимский уезд, через Царев Курган, Тару, Томск и не захватывая Енисейска в Дауры, которые ежели прямо сделают, можно весьма надеяться, что три тысячи верст, еже не более умалются»⁵. Фактически В. Н. Татищеву принадлежит

¹ Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2006. – С. 21.

² Быконя Г. Ф. Заселения русскими Приенисейского края в XVIII в. – С. 29–30.

³ Бакланова Н. А., Андреев А. И. Обзор рукописей Г. Ф. Миллера // Миллер Г. Ф. История Сибири. – М.; Л., 1937. – С. 559.

⁴ Цит. по: Иофа Л. Е. Современники Ломоносова И. К. Кирилов и В. Н. Татищев. – М., 1949. – С. 60–61.

⁵ Иофа Л. Е. Указ. соч. – С. 61.

мысль об устройстве сухопутного тракта от Москвы до Сибири и Забайкалья, тем более, что его руководство картографическим делом в России делало это предложение весьма обоснованным.

Таким образом, Татищев пробивал первую брешь в запретительных мерах правительства, и оно вынуждено было разрешить пропускать по новой дороге казанских, уфимских и кунгурских купцов на Ирбитскую ярмарку. Впоследствии упорный В. Н. Татищев снова хлопотал о разрешении свободного проезда по новому более короткому пути в Сибирь¹.

Имеющаяся в нашем распоряжении информация свидетельствует о наличии в первой половине XVIII в. карт Сибири и региональных путей сообщения. По сведениям С. Е. Феля, петровские геодезисты до 1744 г. составили 8 карт Тобольской, 7 карт Енисейской и 11 карт Иркутской провинций. Он отмечал, что на ландкартах этого периода имелись изображения рек и дорог². На ландкарте 1735 г. П. Скобельцына, И. Свистунова, Д. Баскакова и В. Шетилова, скопированной с подлинника учителем Никитой Каркадиновым, отметим: дорога показана от острога Удинского, пересекает реки Ию, Оку до Балаганского острога. На этом участке дороги населенных мест еще нет. В районе Балаганска дорога переходит на правый берег Ангары и идет им до Иркутска. От Иркутска до Байкала дорога имелась. За Байкалом от Итанцинского острога дорога отмечена до р. Буры. Слобода Кяхта еще не обозначена³. На другой подобной карте этих же авторов без датировки (видимо, она составлена чуть позже, так как отмечена р. Кяхта) дороги от Посольского Монастыря на оз. Байкал до р. Кяхты обозначены более четко, чем на вышеописанной карте, острога Удинского уже нет – он переименован в город Удинск (В-Удинск). В части дороги от Удинска (Н-Удинск) до Балаганска по-прежнему не встречается населенных мест⁴. (См. подобную карту: приложение 3 рис. 16–19).

¹ Иофа Л. Е. Указ. соч. – С. 61.

² Фель С. Е. Петровские геодезисты и их участие в создании русской картографии XVIII века // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. С. 18–22.

³ ОР БАН : Собрание рукописных карт. – № 570 : Ландкарта пограничных уездов Иркутской провинции и части Красноярского уезда (уезды : Селенгинский, Иркутский, Илимский).

⁴ ОР БАН, № 569.

В 1756 г. был составлен «План Барабинской степи», прапорщиком Укусниковым¹. (М. М. Громыко называет Укусникова военачальником пограничной линии (Новоишимской)². Авторство этой карты определено по омской описи фонда военно-походной канцелярии главного командования Сибирского корпуса, по которой выбывшее ныне дело № 46 1756 г. озаглавлено: «Рапорт прапорщика Укусникова о составлении ландкарты, с указанием отдельных пунктов по Барабинской степи»³.

Хранится этот план в фонде Военно-ученого архива РГВИА. План рукописный, на одном листе, многокрасочный, в масштабе – 20 верст в английском дюйме, размером 31x72 см, в рамке. В правом верхнем углу дано описание условных обозначений на плане. В центре – заглавие в картуше, под ним роза ветров. По описанию, имеющемуся на самом плане, тракт изображен «от города Тары, где реки: Иртыш, Омь, Каргат и Чулым и до Чаусского острога и до р. Оби по дистанции Тарского и Томского уездов». На нем изображены форпосты, деревни, зимовья и почтовые станции с различием Барабинских ясашных волостей. Сам тракт показан красным пунктиром. Желтым цветом показаны проектированные ямы. Составитель – прапорщик Вологодского драгунского полка Укусников поясняет, что «вышеперечисленные места состоят под закрытием (прикрытием – О. К.) линий Иртышской, Колыванской и Кузнецкой». Перед нами первая карта-план, на которой изображены места переселения ямщиков сибирских ямов, планировавшихся к переводу сюда сенатским указом 1756 г., а также первое подробное картографическое изображение от Тары до Чаусска на Оби. Всего автор-составитель показал 37 населенных и спроектированных к заселению мест с пояснением, как тогда писали, «прикосновенной ситуации». Таким образом, нам удалось обнаружить карту-план периода устройства и заселения Московско-Сибирского тракта по территории Барабинской степи, на которой в это время преобладают зимовья и почтовые станции. Прошло немногим

¹ РГВИА. Ф. ВУА. Д. 25286. Л. 1. Карта «План Барабинской степи».

² Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. – Новосибирск, 1965. – С. 23.

³ ГАОО. Ф. 1. Оп. 1. С. 61.

более четверти века после проезда по Барабе В. Беринга в 1729–1730 гг. и указа Сената об устройстве почтовой связи в Сибири (1733), а на тракте были уже устроены зимовья с почтовыми станциями, проектировалось устройство ямов в четырех местах за счет поселения в них тарских ямщиков.

Прошло 10 лет. И в 1766 г. появляется другая карта главного пути Сибири, охватывающего более широкий регион: от Ачитской крепости на Урале до с. Тулуна – границы Иркутской губернии (см. приложение 3 рис. 28–20). На ней изображен упраздненный участок старой Верхотурской дороги и вновь учрежденный участок от Екатеринбурга до Тюмени, далее до Тобольска, Тары и Тулуна¹. Эта карта отражала реальное положение населенных мест на тракте и в то же время была проектом, отображавшим желание сибирских властей провести дорогу от Тобольска на Каинск, минуя г. Тару. Но это удалось реализовать лишь к 1825 г.²

Конкретизирует информацию о трактовых населенных пунктах по Барабе часть сохранившейся ландкарты 1766 г. Размер рукописной части: 45x54 см. В легенде записано: «Ландкарта. Сочинена 1766 года февраля 1 дня. Вновь назначенному тракту от Барнаульского завода до Каинского форпоста. Так же и ныне имеющемуся тракту же чрез Чаусской острог, а какими местами вновь назначенной тому приложено особое описание». На четвертинке карты от Каинска на восток обозначены: д. Гутова, д. Сартакова, д. Помельцева, зимовье Осиновые Колки, юрты Ивзановы, зимовье Калмакова, юрты Гулзановы, далее зимовье Уряково, зимовье Каргацкое на северном окончании оз. Каргацкого, далее карта оборвана³. Из представленной информации мы узнаем, что в 1766 г. трактовую повинность (содержание почтовой гоньбы) продолжают выполнять и барабинцы, которых власти планировали еще в 1845 г. освободить от подводной гоньбы.

¹ Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. – Новосибирск, 2004. – С. 94–95.

² Там же. – С. 92–97.

³ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 926.

На «Карте состоящих в ведении Чаусской земской конторы крестьянских жилищ при которых оные местах и урочищах и в каком от заводов пути и на расстоянии отстоят», сочиненной шихтмейстером Иваном Черницыным в марте 1771 г. М.: в англ. дюйме – 4,5 версты, размером 110х200 см., имеется таблица расстояний до заводов и приисков от каждой деревни. Прodelана огромная работа для определения маршрутов приписанных к Колывано-Воскресенским заводам крестьян. Но этот материал интересен и для нас, потому что расстояния между трактовыми населенными пунктами вымерены, определен их поселенческий статус. На тракте от Каинска до Чаусска довольно много зимовий – 8¹.

Чуть ранее в 1754 г. до того, как начала создаваться карта Барабинской степи 1756 г. с маршрутом Большой Сибирской дороги, работала Нерчинская экспедиция под руководством Ф. И. Соймонова. Руководя группой геодезистов по инструкции, данной ему В. А. Мятлевым, Ф. И. Соймонов должен был «...верно описать водные и сухопутные пути от Иркутска до Нерчинска и далее бассейны рек Селенги, Алаха, Ингоды, Онона, Нерчи, Шилки, Газимура, Аргуня (в т.ч. пригодные для земледелия и луговые места). В итоге в рапорте сенату В. А. Мятлев сообщал о достигнутых Нерчинской экспедицией результатах: 1) Проведен осмотр сухопутного и водного пути от Иркутска до Нерчинска ... 3) Разработан план осмотра и описание Амура; 4) Изготовлены «описанным местам планы и карты»². Схематическая карта с указанием сухопутной дороги и речной сети между Нерчинском и Сретенским острогом подвела итоги выявления «хлебопашенных мест»³.

Ф. И. Соймонов, организовав в 1754 г. описание земель в Нерчинском уезде тремя геодезистами, поручил также М. С. Гвоздеву описание пашенных земель и сенных покосов «от Иркутска по Московской дороге в учрежденных станциях, тако ж в Уриковской, Кудинской и Оецкой слободах»⁴. Данный факт свидетельствует о картографировании большой Московской дороги в Восточ-

¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 559.

² Гольденберг Л. А. Каторжанин – сибирский губернатор. Жизнь и труды Ф. И. Соймонова. – Магадан, 1979. – С. 114–115.

³ Там же. – С. 117.

⁴ Там же. – С. 119.

ной Сибири с целью обеспечения перевозок от Иркутска до Нерчинска и далее, а также от Иркутска в сторону Москвы, заселение пути посельщиками и картирование земель для «заведения хлебопашества» в середине 50-х гг. XVIII ст.

Л. А. Гольденберг опубликовал карту района (оз. Байкал – Читинский остров), которую сочинял по результатам съемочных работ геодезист Я. Федоров под руководством того же Ф. И. Соймонова¹.

В результате проведенных Нерчинской экспедицией геодезических работ в 1754–1757 гг. под руководством Ф. И. Соймонова и его сына Михаила был подготовлен так называемый Нерчинский атлас, который составляли четыре геодезиста в течение 3,5 лет (атлас до сих пор не обнаружен в архивах).

Являясь с 1757–1766 гг. сибирским губернатором, Ф. И. Соймонов уделил серьезное внимание большой Сибирской дороге и ее картографированию. По дороге из Иркутска в Тобольск, следуя из Енисейска, он заезжал и осматривал устье р. Кемчуга и по Чулыму вверх проехал 70 верст до Ачинского острога. Имея в виду «перемену водяного хода с р. Кети на р. Чулым», он приказал енисейскому воеводе Рыкачову от Кемчугского устья до Енисейска «дорогу поправить и мосты починить»².

При Ф. И. Соймонове в 1762 г. был проведен новый Омский тракт через Абацкую слободу. Фактически тогда определили маршрут движения по дороге «торгующих людей», минуя г. Тару и г. Тобольск от Каинска на Тюкалу, Ялutorовск, Ишим, Тюмень. Он усилил устройство дороги через Барабу на Томск, хотя маршрут и устройство почтовых станов были проведены еще при В. Мятлеве, о чем свидетельствует ранее упомянутая карта В. Уксусникова. Можно сказать, что время Мятлева, Соймонова, Чичерина – это время колоссальных строительно-картографических работ в Сибири, в том числе заселения, устройства и картографирования Московско-Сибирского тракта.

В 1784 г. составлена «Генеральная карта Тобольского наместничества, состоящая из двух областей, Тобольской и Томской, и шестнадцати уездов по но-

¹ Гольденберг Л. А. Указ. соч. – С. 125.

² Там же. – С. 126–127.

воустановленному порядку облажащих и с показанием всех знатных мест. Сочинена в Тобольске по описанию 1784 г.». Подпись: «Губернский землемер Василий Пономарев». Масштаб: 50 верст в дюйме. Дорога изображена от Тугулыма на Тюмень и до границы Енисейской провинции. Вообще на этой карте показаны губернские и уездные почтовые дороги. Все пути от Тюмени к Тобольску, Таре, Омску к Томску прорисованы четко. От Омска дороги по р. Оми на восток не обозначено¹. Подобные этой карты создавались по всей Российской империи в связи с приведением всех трактов империи в систему и «спешествованию самому учреждению почт», всем генерал-губернаторам предписано было доставить в Сенат планы существующих дорог и расписание станций по именному указу от 13 января 1782 г.²

В 1789 г. была создана «Генеральная карта Тобольского наместничества». На бумаге (ватмане), многокрасочная; масштаб: в 1 дюйме – 100 верст. В легенде записано: «Генеральная карта Тобольского наместничества состоящая из двух областей: Тобольской и Томской и шестнадцати уездов разделенных по новому расположению городов с назначением волостных судов по новоустановленному порядку облажащих и с показанием всех знатнейших мест». Сочинена она была в Тобольске по описанию 1784 г. По этой карте главная дорога выходила от Каинска к Томску через населенные пункты: Убинское, Иткульское, Тырышкино, Чаусской, Ояшина, Варюхина, Томск. Кроме этого были обозначены дороги от Тюмени на Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск. Также дорога Тюмень – Тобольск, Викулово – Тара. От Тары – выход в район Вознесенки. От Вознесенки на Голопупово (впоследствии Спасское, ныне Венгерovo), Покровское, Гребенщиково, Каинск³.

В Центре хранения архивного фонда Алтайского края находится озаглавленная по описи «Часть карты Иркутской губернии». К сожалению, без датировки. Размером: 120x190 см., на ватмане, рукописная. На карте прорисована

¹ ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 596.

² Бржозовский О. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части. – Казань, 1855. – С. 29.

³ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 310 : Генеральная карта Тобольского наместничества 1789 г.

речная сеть и нанесена единственная дорога от Канска через Нижне-Удинск до станца Зиминского, а также отрезок дороги около Байкала. Карта интересна и ценна тем, что некоторые населенные пункты на дороге называются станцами, т.е. это еще не деревни и села. На карте в районе Канского острога нанесен граничный столб. Далее по дороге на восток обозначены станцы: Иланской, Пойминской, Тинской, Ключинской, Черемховской, д. Еловка, с. Бирюсинское, станцы Бирюсинской, Бояроновской, Разгонной, Алзамайской, Алгашевской, (часть карты утеряна, вырвана в районе одного станца), Ук, Нижнее-Удинск, станец Гангуйской, д. Худа Елань, станцы Шебартинской, Курзанской, с. Тулун, станцы Шерагул, Куйтунской, Липчинской, Кимильтейской, Зиминской. Здесь завершается обозначение дороги. Далее до Иркутска на карте нет никаких станцев, нанесены только остроги: Балаганской, Удинской, Олонской, Бельской, креп. Тункинская и Иркутск. Далее от д. Култушной на Байкале обозначен путь через гору Хамар-Дабан. В районе Хамар-Дабана на дороге обозначен безымянный станец, а затем станец Шебетский. По р. Ангаре отображены зимовья Лиственнишная и в сторону Иркутска Никольская¹. Карта просто недооформлена, поэтому нет населенных мест до Иркутска.

Казалось бы, более полную информацию об устраиваемых населенных пунктах можно получить из «Генеральной карты дороги от города Иркутска до г. Красноярска» 1774 г. Рукописная, на 1 листе, размером 38x80 см. (без утерянной части карты), без градусной сетки, выполнена на бумаге, масштаб: в англ. дюйме – 10 верст. В легенде карты написано: «Генеральное описание по тракту дороге учинено в 1774-м году по повелению его высокопревосходительства господина генерал-порутчика и кавалера Иркутской губернии губернатора Адама Ивановича Брель. Начато от города Иркутска описание сержанта Василия Бритова; а от Удинска до города Красноярска сержанта Пестерева; с показанием места от места расстояния; тожь по тракту и в окольных ситуациях селений: как то сел, деревень, станциев; и прочих знаменитых мест». Но так как, к сожалению, часть карты к Красноярску утеряна (оторвана), то можно просле-

¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 390.

дять населенные пункты с запада на восток, начиная только со слов около тракта: «...бывшее зимовье, а ныне за неспособностью оставлено», и от трактовой заимки Абалаковой красной тушью обозначены населенные места: станки Алзамай, Замзор, Ук, острог Удинск «жилье удинских обывателей», станок Хингуй, д. Худа Елань «посельщичья», станок Шебартинской, д. Курзан, граница по р. Ие, в которую впадает р. Тулун, с. Тулунско, станок Шерагуль, станец Куйтунской, д. Кимильтей, станок Зиминской, д. Тыреть, станки Замзор, Кутулик, Черемховой, заимка (без названия) пашенных крестьян на середине расстояния от Черемховой до станка Таитурка, чуть в стороне севернее д. Мальта, далее «Фабрика», станок Биликтуй, зимовье Низолско (или Китойско), далее подряд: зимовье Сухово, д. Елова, мельница Сизова, зимовье Кобыльникова, зимовье Зуево, д. Красный Яр, д. Жилкина, монастырь Вознесенской, трактир. Дорога идет и по левому берегу Ангары, и по правому, где обозначены д. Усть-Куда и д. Урик. Видимо, в районе Усть-Куды был перевоз и далее через Урик до Иркутска. Скорее всего, в город было два въезда и по левому, и по правому берегам¹. Можно утверждать, что карта содержит факты для описания местности и дополняет ранее не описанные в картографическом плане пути сообщения.

На «Плане Иркутской губернии Иркутского уезда, сочиненного с разных описаний 1797 года» иркутским уездным землемером Яковом Федоровым, Московско-Сибирский тракт в изъяснении знаков изображен как «Осмая государственная дорога», идущая через: сл. Зиминску, ст. и д. Тырецку, ст. и сл. Заларинску, ст. и сл. Кутулик, ст. и д. Роскатску, ст. и сл. Черемхову, ст. Половинной, ст. и д. Мальтинску, Тельминскую суконную фабрику, ст. Биликтуй, зим. Суховское (однако, оно не обозначено в качестве станка), д. Еловку, ст. Зуевской, д. Жилкину, д. Сосновску, монастырь Вознесенской и г. Иркутск, от него к Байкалу по государственной дороге по правому берегу Ангары располагались д. Разводна, сл. Разводинска, д. Креженовска, д. Щукина, з. Сукина, з. Долганова, ст. Пашковской, фаб. Стеглянна, з. Молодова, з. Хомутовское, з. Черновское, з.

¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 940.

Щеглово, з. Лепехина, з. Гнилокурское, заст. Никольская, ст. Лиственнишной. Дорога, идущая по правому берегу Ангары на Балаганск и Илимск обозначена как «Столбовая тележная дорога» (см. приложение 3 рис. 32–33)¹. Примыкает к плану Иркутского уезда «План Иркутской губернии Нижнеудинского уезда. Сочинен с разных описаний 1797 года» тем же уездным землемером Я. Федоровым. На плане по тракту, называемому «государственной дорогой» условными знаками означены: уездный город Нижнеудинск, слободы, деревни, почтовые станки, зимовья и заимки². Этим же землемером «Сочинен с разных описаний 1797 года план Иркутской губернии Верхнеудинской округи». Для нас эта карта-план ценна тем, что помимо почтовой уездной дороги и проселочных дорог на нем нанесена так называемая «апробованная дорога», т. е. новый вариант Кругобайкальской дороги (см. приложение 3 рис. 34)³.

Картографический разрыв тракта в районе до Красноярска после 1766 г. частично компенсируется «Картой части Тобольского наместничества и части Колыванской области», к сожалению, без датировки, начерченный геодезии прапорщиком М. Мангазеевым и уездным землемером Ф. Турашкиным. Размер листа 32x70 см, масштаб: в 2/3 а. дюйма – 10 российских верст. На карте указана дорога с населенными пунктами от Ташеринской на правом берегу р. Оби до грани наместничества на р. Б. Кемчуг и д. Б. Кемчуг. В районе Итата дорога в сторону Красноярска двойится. Новая дорога (северная, официальная) шла по правому берегу р. Чулыма через Косулку, с. Боготольское, Красноречинску, г. Ачинск, за ним Черноречинска и граница по Б. Кемчугу. Южный путь идет от Итата на Топорнину, на д. Назарову по левому берегу р. Чулыма к с. Сержескому, с. Подсосенскому там и заканчивается⁴. Возможно, авторы карты обозначили южную дорогу к Красноярску, о чем писали А. Д. Григорьев и Г. Ф. Быконя. Точные сведения о старой дороге можно почерпнуть из «Геометрического специального плана граничной черты между Колыванской областью и

¹ РГИА. Ф. 1399. Оп. 1. Д. 57. л. 1/1, 1/4.

² РГИА. Там же. Л. 3.

³ Там же. Л. 2.

⁴ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 165.

Тобольским наместничеством с показанием ближних черт по обеим сторонам селений от Кемчугских гор до левого берега реки Енисея как значит на плане линия А: В: Инструментом пройдено в октябре месяце и межевал со стороны Колыванской области артиллерии поручик и Томского уезда землемер И. Нейпер; со стороны Тобольского наместничества геодезии прапорщик В. Богаул из которых первый чертил план 30 октября 1782 года». План на бумаге: 26x38 см, масштаб: в а/д. – 8 верст. На плане изображен участок «старое иркуцкое дорога». Она обозначена с запада до Красноярска, выходила южнее у д. Еловки на большую дорогу в районе д. Заледеевой и д. Емельяновой. Новая дорога обозначена «Большой иркуцкое дорога» с указанием с запада на восток: д. Б. Кемчуг, д. Малый Кемчуг, (они оставались в Тобольском наместничестве, а к Колыванскому отходили далее по дороге): д. Заледеева, д. Емельянова, с. Спасское, д. Дрокина – Красноярск. От него показана Енисейская дорога¹.

Г. Ф. Быконя считает, что во второй половине XVIII в. картография Сибири, в частности Приенисейского края, развивалась в двух направлениях. 1) появляются карты и атласы, обобщающие материалы по районам; 2) главную роль в картографическом изучении каждого региона страны начинают играть местные силы – уездные и губернские землемеры и геодезисты².

Необходимо отметить, что в 1782–1796 гг. действовали «Генеральные правила о строении в России дорог», составленные С. Зиновьевым и П. Соймоновым. В этих правилах целая глава (вторая) была посвящена «сочинению в губерниях дорожных карт и каждой дороги частных (специальных – О. К.) планов, профилей и описаний». В главе объяснялась цель составления карт: «По великому пространству Российской империи расположены дороги для разных надобностей и разными местоположениями, требуют подробного сведения и ясного описания, чтобы сообразить общую их связь по всему государству; и рассмотреть частные пользы каждой дороги, а для этого и сочинить во всех губерниях особенно дорожные карты, на которых означить все большие дороги ле-

¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 328.

² Быконя Г. Ф. Указ. соч. – С. 31–32.

жащие чрез губернию и до ближайших городов других прикосновенных губерний, с показанием местоположения снятого геометрически в каждую сторону по 10 верст с наивозможнейшею верностью: 1-е – городов; 2-е – больших селений и монастырей; 3-е – рек и озер, означая особо которые из них судоходны и в каких местах имеют судовые пристани; 4-е – водяных и ветряных, пильных и мучных мельниц; 5-е – фабрик и заводов; 6-е – мостов; 7-е – переправ на судах и на плотах; 8-е – гор, как лежащих порознь, так и цепью; 9-е – разных родов болот; 10-е – каменных и плитных ломок; 11-е – хрящевых и других видов песков; 12-е – разных родов лесу. Все с соблюдением расстояний; дабы при сочинении в Комиссии о дорогах в государстве *Генеральной дорожной карты* всей России... не встретилось никаких затруднений»¹.

В 1783 г. в Иркутске была образована комиссия для составления топографического описания наместничества в составе Эриха, Лангенса и Лобусевича. Эрихом к 1785 г. была составлена топографическая карта пограничных с Китаем мест и озера Байкала, на которой он отметил открытую им новую дорогу из Кяхты к Байкалу, более короткую, чем обычная². И. Иеригом (Эрихом) в мае 1784 г. на плане – карте маршрутов от пограничного поста (Кяхта) до оз. Байкал указано семь уже известных маршрутов. Фактически все они идут от устьев рек, впадавших в Байкал, вверх по ним на водоразделы речек, впадавших в р. Селенгу. Пять этих маршрутов сливались в разных районах Селенги, и уже к Кяхте шла одна дорога³.

Картографирование Московско-Сибирского тракта проходило и в течение первой четверти XIX ст. Нам удалось обнаружить в омском архиве несколько дел карт-планов, изображавших: «План почтовой губернской дороге, лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской до уездного города Каинска», «План почтовой губернской дороге лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от уездного города Каинска до

¹ НИОР РГБ. Ф. 68. № 6780. Л. 16–17.

² Андреев А. И. Топографические описания и карты сибирских наместничеств 1783–1794 гг. и работы, связанные с ними // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. – С. 207.

³ ОР БАН: Собрание рукописных карт. № 626.

столба поставленного на границе между Каинским и Томским уездом». Более подробная информация находилась в деле под названием: «Подробные планы губернской почтовой дороге лежащей Томской губернии по Каинскому уезду, начиная от границы Тобольской губернии до границы Томского уезда с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станциев верст». Фактически это атлас из 13 листов, размером 48х30 см. Масштаб: в 1 дюйме – 250 саженой. Измерение производил и планы сочинял каинский уездный землемер Дмитриев, с поверкой томского губернского землемера Зверева¹.

Наряду с планом-атласом по Каинскому уезду имеются и «Подробные планы губернской почтовой дороги, лежащей Томской губернии по Томскому и Красноярскому уездам, начиная от границ Заводского ведомства до безуездного города Ачинска с показанием всех состоящих по ней мостов, гатей и прикосновенной ситуации и числа между станциев верст» на 14 листах. Копировал эти планы с подлинных чертежей чертежник сухопутных сообщений Западной Сибири П. Щетинин. На подлинных планах по листам написано: «Поверял Томской губернской землемер Степан Зверев. Измерение производил и план сочинял Кузнецкой уездной землемер губернской секретарь Дмитрий Шабанов». Масштаб тот же². Проведенный анализ этих карт-планов позволил определить датировку их составления – 1818–1819 гг., а не 1839 г., как указано в описи ГАОО³.

При картографировании почтовых дорог Томской губернии возникла несогласованность. Как пишет томский гражданский губернатор Д. В. Илличевский: «Начальник колывано-воскресенских горных заводов обер-бергмейстер за колывано-воскресенскую округу сам отправлял от себя карту прямо к начальнику Главного штаба Е.И.В.». «Таким образом, карта Томской губернии, так сказать, должна быть представлена разорванной надвое и вместо одной карты составля-

¹ Катионов О. Н. О содержании и датировке планов Томской губернской почтовой дороги, хранящихся в ГАОО // *Моя Сибирь: Вопросы региональной истории и исторического образования: сб. науч. тр.* – Новосибирск, 2002. – С. 16–19.

² Катионов О. Н. Указ. Соч. – С. 20.

³ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Архивная опись картографических документов постоянного хранения за 1766–1917 гг.

да бы две»¹. Это объясняет разрыв от д. Тырышкиной до г. Томска на тракто-
вых планах Томской губернии. Эта местность как раз и находилась под управ-
лением начальства Колывано-Воскресенских заводов, которое составило собст-
венные чертежи здешнего участка дороги.

Имея в виду указание томского губернатора Илличевского на отсылку Ко-
лывано-Воскресенским начальником карты путей сообщения Колывано-
Вознесенского округа к начальнику Главного штаба, мы обратились к первой
описи 422 фонда РГВИА, составленной Л. Смоктуновичем под заглавием
«Опись документальных материалов коллекции Военно-ученого архива «Доро-
ги и маршруты». Данная опись является продолжением и дополнением отдела
XI каталога ВУА (т. IV. отд. XI. С. 1–95). В отделе «Сибирь» под № 711 встре-
чаем карту почтовых дорог, находившихся в ведении Колывано-Воскресенских
заводов (Томская губ.). Составителем ее являлся С. Сметанин. (1 л., рукопис-
ная, в красках, 65x98 см, М. 1 : 840000). Таким образом, можно состыковать не-
достающий участок Тырышкина – Томск с ранее указанными картами Томской
губернской почтовой дороги.

В этой же описи за № 710 имеется почтовая карта Тобольской губернии,
составленная землемером В. Филимоновым. (1 л., рук., в красках; 152x81 см.,
М. 1 : 1470000). Подписана генерал-губернатором Брином. А за № 712 имеется
описание дорог Тобольской губернии на 12 л. (1819 г.). Описание почтовых до-
рог Тобольской губернии было также подготовлено губернским землемером
А. Понютиным на 3 л. в марте 1824 г. (Д. 716). За № 713 почтовая карта и опи-
сание дорог Томской губернии, составленные губернским землемером С. Зве-
ревым. (1 л., рук, в красках, 92x124 см + 9 л. текста, М. 1 : 210000). Подписано
гражданским губернатором Илличевским (1821 г.). С. Зверев в феврале 1824 г.
подготовил описание почтовых дорог Томской губернии на 6 л. (Д. 715). Там
же в описи за № 714 дано описание дорог Иркутской губернии на 12 января –
1 марта 1822 г. на 9 л., подготовленное губернским землемером А. Лосевым, о
котором Г. В. Семивский в 1817 г. в «Новейших и достоверных повествованиях

¹ Цит. по : Катионов О. Н. Указ. соч. – С. 21.

«Восточной Сибири» писал: «Губернский землемер и Императорского вольного экономического общества член г. надворный советник Антон Иванович Лосев, который хотя родом и сибиряк, из Сибири никогда не выезжавший, но дело свое знает совершенно»¹. В 1824 г. Коноваловым было подготовлено описание почтовых дорог Енисейской губернии на 2 л. (Д. 717). Итак, пока удалось обнаружить полностью картографическое изображение и описание почтовой дороги по Тобольской и Томской губерниям, а также описание дороги и карты по Енисейской и Иркутской губерниям. Ранее были составлены описание почтовых дорог Тобольской губернии 1798 г. и около 1798 г. – описание почтовых дорог Иркутской губернии на 6 л. В 1803 г. губернский землемер Кругликов составил почтовую карту Тобольской губернии (1 л., рукописный, в красках, 47x2000 см, М. 1 : 470000) (РГВИА. Указ. опись). В Омском гос. архиве хранится «Абрис части Кругоморской дороги лежащей от губернского города Иркутска до Култучского приморского селения расстоянием до 95-ти верст. Сочинен примерно во время проследования комиссии отрешенной для открытия и осмотру дорог кругом Байкала моря мая 5-го дня, 1808 года»².

Историк картографии и геодезических работ в России З. К. Новокшинова–Соколовская отметила, что в XIX в. математические дисциплины – геодезия и картография фактически выделились из географии, а топография сблизилась с географией и геодезией. «По материалам топографических съемок стали составляться государственные топографические и мелкомасштабные карты. Но для того, чтобы составить карту, необходимо не только произвести съемки с определенной полнотой и точностью, но и определить координаты достаточного количества опорных пунктов для обоснования этих съемок», – пишет исследовательница³.

На протяжении всего XIX ст. такие съемки в Сибири проводились постоянно военными топографами и экспедициями императорского Русского геогра-

¹ Цит. по: Наумов Г. О. Восточная Сибирь в русской географической литературе первой половины XIX в. // История геолого-географических наук. – М., 1962. – Вып. 3. – С. 51.

² ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 520.

³ Новокшинова–Соколовская З. К. Картографические и геодезические работы в России в XIX – начале XX вв. – М., 1967. – С. 4.

фического общества. В результате появились карты Сибири, ее отдельных частей – губерний и уездов, базирующиеся на строгой научной основе того времени. В том числе с отображением путей сообщения.

В 1829 г. составлена «Генеральная карта Тобольской губернии с показанием почтовых и больших дорог, станций и расстояний между оными верст». (СПб., 1 л., мн. кр., раскрашена от руки, масштаб: в 1 см 33 км). Чуть ранее, в 1825 г. была составлена «Генеральная карта Томской губернии с показанием почтовых и больших проезжих дорог, станций и расстояния между оными верст. Соч. по новейшим и достоверным сведениям». (СПб., 1 л., 40x53 см, мн. кр.)¹. Аналогичные карты были составлены Почтовым Департаментом по Тобольской, Енисейской и Иркутской губерниям и Омской области под руководством полковника Пядышева. Карты эти входили в Географический атлас Российской империи (Лл. 51, 52, 53, 54, 55) (см. приложение 3 рис. 39–57)².

В это время создаются окружные карты, на которых, наряду с другими сведениями, отмечаются пути сообщения и приводятся статистические данные. Например, «Карта Томского округа, означающая местное положение всей округи, всех больших и малых русских и инородческих селений и живых урочищ и с разделением оных на волости и с показанием волостей ясашных народов. Начерчена в 1826 году». На 1 л., на ватмане 92x120 см; масштаб: в а/д – 20 в. Чертил Томский губернский землемер, имя которого, к сожалению, на карте за исключением всего остального утрачено. Может быть, им был ранее упоминавшийся в 1824 г. Степан Зверев. Изъяснение, написанное на карте, приводит сведения не только топографического, но и статистического характера. В частности, статистика почтовых станций: по губернскому тракту – 21, по уездным: в Барнаул – 2, в Нарым – 14. «По почтовым дорогам имена селений в коих почтовые станции подчеркнуты красными чертами»³. Видимо, и эти, и губернские карты составлялись в ответ на запрос Почтового Департамента к начальникам

¹ ОК РГБ. Ко – 110 / VII – 60 ; Коу – 22 / V – 161.

² ОК БАН. V 1936 б / 1 – Тобольская губерния ; V 1936 а / 3 – Томская губерния ; V 1936 б / 2 – Енисейская губерния ; V 1936 а / 4 – Иркутская губерния ; V 1936 а / 2 – Омская область.

³ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 159.

губерний о доставлении ему новых почтовых карт и ведомостей о станциях и расстояниях между ними «по точному нумерованию», так как прошло 23 года после издания последнего Почтового дорожника в 1801 г.¹ Не зря Генеральные карты губерний и областей 1825/6 гг. в легенде содержали указание на почтовые и главные дороги, станции и расстояния между ними.

«Подробная карта Колывано-Воскресенского горного округа, составленная в Главной Барнаульской чертежной 1835-го года из частных карт, которых составлением занимались горные инженеры и унтер-шихтмейстера по распоряжению бывшей канцелярии Колывано-Воскресенского горного начальства 1821-го года» хотя и имеет свое назначение, но она хороша для изучения обозначенных на ней населенных пунктов, в том числе на путях сообщений².

Дорожные карты создавались на протяжении всего XIX в. В 1809 г. была составлена «Дорожная карта Российской империи, всем почтовым, проселочным, проезжим дорогам способным для кратчайшего проезду товаров торгующему купечеству и прочим промышленникам». (М. 1 : 2940000, изд. в СПб. 1 л., раскрашена, 90x130). В 1822 г. была издана «Генеральная карта Российской империи с означением больших и малых почтовых дорог в самые отдаленнейшие места государства». Издал и гравировал Г. Савинков. (М. 1 : 5250000. 1 л., раскрашена, 95x192)³. В 1841 г. издана дорожная карта Западной Сибири, составленная в Омске в генеральном штабе Отдельного Сибирского корпуса (на 1 л., рук., в кр., 156x117 см. М. 1 : 1680000) под руководством подполковника барона Сильверьельма (Д. 718). Затем находим маршрутные карты Западной Сибири, гравированные в СПб. в 1843 г., в военно-топографическом депо Сергеевым (на 1 л, печатные, 47x73 см, М. 1 : 2520000) (Дд. 720–721). В это же время идет составление маршрутных карт и описание дорог Тобольской губернии в Омске в штабе Отдельного Сибирского корпуса (1л., рук., в кр., 36x45 см. + 8 л.

¹ Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, царства Польского и других присоединенных областей. В трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан по высочайше утвержденному Е.И.В. положению Комитета гг. Министров от Почтового Департамента. – СПб., 1824. – С. 1.

² ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 12. Д. 283.

³ ОК РГБ. Ко – III / VI – 49 ; Ко – 105 / VI – 35.

текста, М. 1 : 2600000) под руководством Сильверьельма (Д. 723). То же встречаем за 1846 г. по Томской губ. (1 л, рук., в кр., 37x43 см. + 22 л. текста, М. 1 : 2590000) (Д. 724)¹.

В 1844 г. в Главной Барнаульской чертежной с частных планов межевщиком Кануниковым составляется рукописная «Карта почтовым дорогам, пролегающим по землям, принадлежащих Колывано-Воскресенским горным заводам от г. Барнаула до границ губернского ведомства» в масштабе: в 1 дюйме – 10 верст. Бумага на ткани. Обозначены под литерами А, Д, Е три дороги с ответвлениями, выходившими на Московский тракт. «А» – до ст. Медведской, от которой шли три направления: на Томск до ст. Проскоковой; на Каинском направлении до ст. Тырышкиной; и из Каинска в Томск от ст. Тырышкиной в Калтайский. Под литерой «Д» обозначен маршрут с Московского тракта со станции с. Берского через Сузунский завод к г. Каинску через ст. Кудринскую до границ заводского ведомства. Литера «Е» обозначала путь от ст. Крутихи к г. Омску. Столь подробная карта размером 240x140 см., захватывающая часть самого тракта с прилегающими путями, конкретизирует наше представление о системе почтовых путей одного из крупнейших территориальных ведомств России. На карте обозначены расстояния между населенными пунктами и дается конкретная информация о перевозе в с. Дубровине, который был «шириной 500 сажен и находился все летнее время на трех судах»².

В дальнейшем, во второй половине XIX в., Московско-Сибирский тракт изображался на всех административных картах сибирских губерний и областей. Например, на картах округов Тобольской губернии: Курганского, Тюменского, Ишимского, Ялуторовского, составленных в 1865 г., в масштабе: в англ. дюйме – 5 верст, имевших целью показать населенные пункты с числом жителей по конфессиональному признаку (раскольники, православные, примкнувшие к

¹ РГВИА. Ф. 422. Оп. 1.

² ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 10. Д. 297.

расколу, единоверцы, магометане), в обязательном порядке отмечены пути сообщения, в том числе и Сибирский тракт¹.

Продолжались публикации карт путей сообщения империи. Например, почтовая карта Азиатской России 1855 г.², на которой изображены маршруты между сибирскими городами с указанием расстояний в верстах (см. приложение 3 рис. 63).

Ценной также является «Почтовая карта Азиатской России, Сибири, изданная Почтовым департаментом». СПб., 1871 г. Издание Картографического заведения А. Ильина. На этой карте подробно обозначены все станции вплоть до Тихого океана³. В это время почтовые «номерные» карты прилагались к Почтовым дорожникам Российской империи для исчисления платы за отправляемые письма и посылки и расчета прогонной платы за версту и лошадь с проезжающих, в том числе на общеимперских почтовых картах отдельным фрагментом изображались тракты Сибири и Туркестана⁴.

Наиболее полной картой, отобразившей все пути сообщения Сибири, к которым относились почтовые, транспортные, проселочные, зимние, вьючные, явилась «Военно-дорожная карта Азиатской России», составленная и напечатанная при втором отделении Главного штаба под руководством ген. штаба полковника Ильина, корпуса военных топографов капитаном Кондратьевым и губернским секретарем Соколовым (Вторым) в 1875 г., впоследствии дополняемая новыми сведениями, в том числе и железными дорогами⁵.

В 1894 г. была выпущена специальная карта Азиатской России с указанием маршрута следования в 1891/92 г. из Владивостока до Тюмени наследника цесаревича Николая Александровича с показом мест остановок и ночлегов последнего⁶.

¹ РГИА. Ф. 1293. Оп. 1. Д. 167. Лл. 1 – 2.

² ОК РГБ. Ко – S / VII-40.

³ РГИА. Ф. 1424. Оп. 1. Д. 36. Л. 1.

⁴ См.: Почтовый дорожник Российской империи с приложением номерной карты. – СПб., 1871 ; То же. СПб., 1875 ; То же. СПб., 1880 ; То же. СПб., 1888.

⁵ РГИА. Ф. 1424. оп. 1. д. 38. Л. 1.

⁶ Приморский центр РГО – О-ва изучения Амурского края. Г. Владивосток. Карта Азиатской России, на которой обозначен «Путь его имп. в-ва государя наследника Николая Александровича. 1890/91 г.». 2 экз. М. 1 : 8400000. Карт. зав. гл. штаба. 1894, 1895 гг.

Карты Московско-Сибирского тракта в определенной хронологической последовательности позволяют проследить формирование и изменение маршрутов тракта, его отдельных участков, а также смещение участков тракта, динамику возникновения населенных пунктов, изменение их статуса (зимовье, станок, деревня, село, город), их местоположение. Картографирование тракта имело и утилитарное значение: расчет или разверстание дорожной повинности между податными сословиями, особенно крестьянами. Кроме того, маршрутные карты тракта обеспечивали, в случае крайней необходимости, информацией квартирмейстерские подразделения российской армии. Дорожные карты позволяли произвести расчет затрат на содержание почтовой гоньбы и гужевых транспортных затрат для купеческого капитала. В целом подробной карты Московско-Сибирского тракта с указанием всех населенных пунктов и станций в XVIII в. создано не было. Имелись карты отдельных его участков, либо в рамках губерний, наместничеств, либо округов. Сибирский тракт нашел свое изображение на «Карте Сибири, составленной под смотрением его превосходительства г-дина генерал-майора Иркутского губернатора Карла Львовича фон Фрауендорфа. Сочинял штурман ранга порутчика Михайла Татаринов. Копировал сержант Александр Меншиков» (см. приложение 3 рис. 20–27)¹. На ней показана большая сибирская дорога от Верхотурья и Екатеринбурга до Нерчинска. Из населенных пунктов обозначены города и остроги без сел, деревень, зимовий и станов. Хотя на участке от Удинска дорога идет на станец Зиминский. Выделение этого станца, видимо, было связано с направлением тракта на Бельский острог. Так как даты составления карты не обозначено, то можно предполагать, что она была изготовлена где-то в 1765 г. XVIII ст. во время губернаторства в Иркутске фон Фрауендорфа с 1764 по 1767 гг. Фон Фрауендорф был первым иркутским губернатором, «... любитель наук. Чертежную Иркутскую перевел в свой дом и сам преподавал предметы геодезии ученикам»².

¹ ОР БАН: Собрание рукописных карт. № 326.

² Словоцков П. А. Историческое обозрение Сибири. – Новосибирск, 1995. – С. 562.

Московско-Сибирский тракт, имея статус губернской дороги, находит свое отображение практически на всех картах разной тематической направленности: от административных до экономических. В XVIII в. тракт 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.

В Сибири подготовкой кадров, умевших проводить геодезические и землемерные работы, занялись в середине 1750-х гг., образовав нерчинскую и иркутскую навигацкие школы. Геодезические школы, по сведениям П. А. Словцова, возникли в конце 50-х гг. в Тобольске и Томске. Их появление он включал в заслугу губернатора Ф. И. Соймонова¹. Выпускником иркутской школы был известный ученый и губернский землемер А. И. Лосев, которому преподавал М. Татаринов – соавтор карты Сибири 1765 г. (он же и руководитель Школы навигации и геодезии)². Следовательно, к 60-м гг. XVIII в. было кому картографировать территории непосредственно в Сибири – это были подготовленные в столице и на Урале опытные военные и морские офицеры, а также горнозаводские инженеры.

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

3.1. Из истории дорожного дела в России и Сибири

Указ Павла I от 28 февраля 1798 г. об образовании Департамента водяных коммуникаций фактически положил начало ведомству путей сообщения. К 1809 г. сформировалось мнение о необходимости создания единого специали-

¹Словцов П. А. Указ. соч. – С. 366.

²Кешикова А. Н. Иркутский краевед, историк и архитектор Антон Иванович Лосев // Сибирский город XVIII – начала XX веков : сб. ст. / сост. В. П. Шахеров. Вып. V. – Иркутск, 2005. – С. 169.

зированной учреждения, которое занималось бы, наряду с водными, и сухопутными путями. Назначенный управляющим вновь образованной 12 сентября 1809 г. Экспедиции водяных коммуникаций принц Георгий Ольденбургский после ревизии всех дел представил проект учреждения, которое могло бы курировать возрастающие потребности водных и сухопутных сообщений. Согласно этому проекту, утвержденному 20 ноября 1809 г., вся территория страны была разделена на 10 округов. Сибирь составляла отдельный десятый округ. Начальником десятого (Сибирского) округа путей сообщения был назначен Филипп Филиппович Риддер. На посту начальника округа он пробыл до 22 июля 1822 г., до упразднения округа и должности. Основным его занятием было изыскание водных и сухопутных путей сообщения¹.

Фактически все дороги ведомства Управления водяных и сухопутных сообщений (в 1817 г. их общая протяженность составила 3187 верст) находились на содержании казны. По степени важности они были разделены на четыре разряда: к первому разряду была отнесена дорога от Москвы до Петербурга, ко второму – главные (генеральные) тракты, идущие от столиц к границам государства и связывающие губернские города; к третьему разряду – дороги, соединяющие уездные города, и к четвертому – проселочные². Для активизации работ на сухопутных дорогах 5 июня 1816 г. были учреждены по государственным дорогам рабочие бригады³. Десятый округ путей сообщения в Сибири был упразднен высочайшим указом 22 июля 1822 г., и управление путями сообщения перешло под надзор местных главных управлений⁴. Таким образом, Сибирский округ путей сообщения просуществовал всего 12 лет – с 1809 по 1822 гг. 22 июля 1822 г. императором Александром I был утвержден Устав «О сухопутных сообщениях в Сибири.

Еще раньше власти обращали внимание на размеры дорог. 5 июля 1734 г. вышел указ о ширине больших проезжих дорог. В п. 14 предписывалось, чтобы

¹ История дорожного дела в Томской области / Б. К. Андрющенко [и др.] / под ред. В. П. Зиновьева. – Томск, 1999. – С. 21–22.

² Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения... - С. 44–45.

³ Там же. – С. 45–46.

⁴ Там же. – С. 69.

«те все дороги по-прежнему, как где исстари были, запустить, а именно: большие проезжие и прогонные (для скота. – *О.К.*) дороги шириною 10 сажень, между рвов и городьбы, а прочие проезжие большие дороги, где нет больших прогонов скота, по прежнему Писцовому наказу, шириною в три сажени... Этот указ во всех городах, таможнях..., при мостах и перевозах и в других удобных местах выставить»¹.

Указ повторялся неоднократно: 7 октября 1741 г., 12 сент. 1743 г.² Причиной были жалобы купцов и скототорговцев на землевладельцев, вымогавших взятки из-за узких дорог. Они специально перепахивали прилегавшие к дорогам территории, лишая торговцев возможности двигаться вдоль дорог с большими партиями скота. 5 мая 1761 г. в указе Сената о ширине дорог со ссылками на вышеозначенные указы было велено: «Большие проезжие дороги содержать шириною в 10 сажень, по Санкт-Петербургскому тракту, по обе стороны в ширину между оной 30, а по прочим по всем трактам в обе стороны дороги по 15 саж., а в полевых проселочных местах к рекам для водопоя и ко всяким угожьям те дороги оставлять шириной по 3 саж.»³. Однако 17 июня 1765 г., в связи с возникшими сложностями прохождения дорог через дачи владельцев и проводившимся генеральным межеванием земель, Сенат уточнил цифры ширины дорог, пролежавших между столицами и другими городами. Ширина дороги с полотном и краями между столицами равнялась 60 саж., т. е. на саму дорогу 10 саж. да по обе стороны по 25 саж., а на прочие дороги к городам всего по 30 саж.: 10 саж. сами дороги и по краям по 10 саж., чтобы не было остановки в межевании земель⁴.

В Сибири так остро земельный вопрос не стоял, однако общегосударственные решения исполнялись и там. Таким образом, устройство дорог в Сибири происходило на фоне общегосударственных мероприятий по улучшению путей сообщения, хотя приоритет отдавался столицам и стратегическим дорогам на

¹ ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 9. – № 6600. – С. 371–372.

² ПСЗРИ. Там же. – Т. 9. – № 8778, п. 14; Т. 11. – № 8457, п. 14. – С. 519.

³ Там же. – Т. 15. – № 11248. – С. 704.

⁴ Там же. – Т. 17. – № 12421. – С. 169–170.

западе России. В Сибири в это время шло заселение пролагаемого тракта, а между Москвой и Санкт-Петербургом занимались полотном дороги.

Фактически при Павле I обратили внимание на правила содержания дорог. В качестве основной инструкции Сенат разослал во все губернские правления присланные от Лифляндского, Литовского и Курляндского губернских правлений сведения, на каком основании в тех губерниях содержались дороги, мосты и плотины, с тем, чтобы они, соображаясь и применяясь к местному положению и свойству грунта, руководствовались при строении и содержании дорог, мостов и плотин. Правила содержания дорог в Лифляндии основывались на утвержденных еще в Стокгольме 22 сент. 1671 г., сочиненном в Риге 28 янв. 1668 г. Земском учреждении, на положениях Лифляндского рыцарства, на решениях Сеймов. Размеры дорог описаны в шведских локтях. В Курляндии – в сажнях¹. Однако в 1802 г. Сенат уточнил, что дороги по правилам, в Лифляндии существующим, содержать в одних только многолюдных губерниях, к которым Сибирь не относилась².

3.2. Технология содержания тракта и переправ через реки

Сооружение дорог было делом трудоемким и технически достаточно сложным. Дороги, устраиваемые в лесистых местах, в крепком, но не каменистом грунте, должны были возвышаться в среднем на два фута. На них устраивались поперечные рвы для спуска воды из лощин и мостики. Вдоль дорог в степных местах на крепком грунте рассаживали деревья. Дороги на каменистом грунте только выравнивали и подготавливали рвы для стока вод, в гористой местности старались делать отлогие спуски. На дороги в болотистых местах обращалось особое внимание. Необходимо было осушать болота. Так как мосты на лежнях отличаются неустойчивостью, то старались строить их на сваях. На дорогах с солонцеватым грунтом необходимо было содержать устроенные к тому времени гати. На дорогах, подтопляемых разливом рек, рытвины заделывались немедленно, плотины и дамбы должны были строиться на фашинах. На-

¹ ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 24. – № 18120. – С. 713–719.

² Там же. – Т. 27. – № 20319.

пример, для устройства фашинной дороги длиной 500 сажень и шириной 3 сажени, по нормам Главной дирекции путей сообщения, требовалось материалов: фашин длиной в 1,5 саж. — 16 тыс., кольев длиной в 5 футов — 32 тыс., песка — 107 сажень (куб.) при 5873 человеко/днях (см. приложение 4 рис. 1)¹.

Мосты на реках Тобольской губернии, которые не были быстрыми, строили несложными по конструкции, если не было необходимости их возвышать для прохода льда. Все новые мосты на сваях выполнялись только по чертежам от Главного управления путей сообщения. Те части мостов, которые необходимо было предохранять от загнивания, покрывали горячей смолой или окрашивали. Мосты длиной более 200 сажень должны были иметь в ширину не менее трех сажень. Мосты ставили такой высоты, чтобы их не поднимало самой высокой водой. По концам моста земля укреплялась фашинами, чтобы не накапливалась вода. Если грунт был каменистым, то забивались сваи с железными башмаками. Зимой отряды должны были заготовливать все необходимое для строительства мостов: брусья и доски, выделывая замки так, чтобы сами мосты можно было собирать в кратчайшие сроки, т.е. заготовки надо было только состыковать. А в болотах забивку свай удобнее всего было производить в подмерзший грунт. Перевозные махины строились особыми отделениями и сплавлялись по рекам до места назначения. Материал на перевозные махины заготавливался подрядным способом. Строили их по чертежам от Главного управления путей сообщения. Материалом для подводных частей строений служила лиственница, реже — кедр как менее прочный². Дорожные плотины строились из фашинной кладки. Ширина плотин должна была быть не менее ширины мостов. Поверхность плотин, по возможности, покрывалась хрящем, щебнем или песком. Середина плотины приподнималась для стока воды. Для ручьев строились, если была возможность, прочные каменные своды, а сверху возводились плотины или деревянные мосты. Канавы рыли только в тех местах, где необходимо было осушить дорогу. Аллеи рассаживались только в безлесных местах.

¹ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 751. Л. 7.

² ПСЗРИ. — Собр. 1-е. — Т. 38. — С. 507–508.

Столбы верстовые и на поворотах ставились при перекрестках больших дорог, при въездах в села, где имелись почтовые станции и почтовые дома. Столбы устанавливали углом к дороге, расстояние от соседней станции указывалось на стороне, к ней обращенной¹. Ставились также шлагбаумы на перевозах или мостах, где учреждался денежный сбор с проходящих обозов; столбы были еще и в местах перевозов, на них прибывалась табличка с указанием перевозной таксы. При дорогах, идущих близ речных и озерных берегов, при рытвинах, на узких плотинах устраивались надолбы (см. приложение 4 рис. 2–6)².

Для покрытия трактов употреблялись различные материалы. Весь этот материал, если его не было вблизи участка, подвозился к тракту заранее, до начала ремонта. Например, в Томском и Мариинском уездах в 90-х гг. полагалось доставить на «годную душу» по 12 возов гальки³. Для подвоза на тракт песка или гальки использовались специально сделанные для этого таратайки-двухколески.

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

¹ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 820. Л. 1.

² ПСЗРИ. – Собр. 1-е. – Т. 38. – С. 501–506.

³ Материалы для изучения... – Т. 2. – С. 324.

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

В Тобольской губернии перевозки и мосты по почтовым трактам содержались из сумм земского сбора. В Тобольске перевоз в Подчувашском предместье сдавался в эксплуатацию полицейским управлением в аренду за счет казны. В 1870 г. он был отдан за 1279 руб.¹ Вообще в Западной и Восточной Сибири переезжали через реки на паромах, «самолетах», плашкоутах, которые перетягивались через реку на канатах или шли на веслах, на колесах, приводимых в движение воротом, а ворот вертели лошади; «самолеты» же на длинном канате, закрепленном на якоре, двигались течением реки, ударявшей в нос баржи; баржа управлялась рулем, у которого стояли два и более рулевых. На самолеты въезжали, не распрягая лошадей. Иртыш переезжали на лодках даже во время ледохода, когда, как говорят сибиряки, «шла шуга». Тарантасы перевозили также на лодках, но отдельно от пассажиров². В 20-е гг. XIX в. капитаном строительного отряда Шматовым были составлены и начерчены «Планы разным конструкциям перевозов, состоящих в Западной Сибири по большим и уездным почтовым дорогам». Всего изображено семь перевозных конструкций (см. приложение 4 рис. 8)³.

В Западной Сибири перевозки были через крупные реки Иртыш, Омь, Тара, Обь, Томь. В Тобольской и Томской губерниях в 1818–1819 гг. были обмерены все конструкции на большой почтовой дороге. По имеющимся у нас данным, по Томской губернии того времени по уездам Каинскому, Томскому и Красноярскому на большой дороге перевозов было на 1 версту 150 сажений без учета Оби и Енисея, мостов на 2 версты 529 сажений, гатей на 108 верст 405 сажений⁴. По данным профессора Е. В. Болдакова, на современных дорогах в условиях среднепересеченного рельефа одно малое водопропускное сооружение

¹ Обзор Тобольской губернии за 1870 г. – Тобольск, 1871. – С. 29.

² Попов И. И. Минувшее и пережитое. – С. 154–155.

³ ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 821. Л. 1.

⁴ Там же. Д. 540. Л. 14 ; Д. 541. Л. 13 об.

приходится на 1,5–2 км¹, т.е. содержание большой дороги в Сибири отвечало современным требованиям по количеству таких сооружений. В Каинском уезде на расстоянии 468 верст было 1,1 версты мостовых сооружений, т.е. приблизительно по одному на каждый километр².

Вопрос о содержании мостов и перевозов был решен Сенатом 5 янв. 1754 г., когда были уничтожены сборы с мостов, перевозов, прорубей и ледаколов и отданы оные в вольное содержание. Фактически мосты и перевозки сдавались на содержание за счет казны. Деньги поступали за счет сбора внутренних пошлин. Если за вышеозначенные суммы отказывались содержать, то ответственными назначались соответственно губернские, провинциальные и воеводские канцелярии. Они должны были принять в свое ведение состоящие на магистратах и ратушах и на откупках мосты и перевозки и сдавать их на содержание либо городов, либо жителей, проживавших у мест перевозов через реки. Гати и дороги предписывалось содержать жителям сел и деревень: «Исправлять и починивать принуждать»³. Фактически такое состояние сохранялось на протяжении второй половины XVIII и в XIX ст.

Со временем в губерниях и областях Западной и Восточной Сибири строительство переправ через реки и исправление мостов на почтовых трактах производилось за счет средств земского сбора. В Западной Сибири, командированный в 1825 г. «для приведения в известное состояние числа и качества переправ строительного отряда капитан Шматов», по главному тракту насчитал 21 переправу, а по уездным дорогам, включая и торговый тракт от Тюмени на Ялуторовск – 18, а всего 39 перевозов, при коих употреблялось до 224 чел. на постройку и починку перевозов по главным и уездным почтовым дорогам⁴. В Томской губернии в смете на трехлетие с 1884 г. из постоянной дорожной повинности в 11653 руб. 87,3 коп. на содержание перевозов заложено было 9102 руб., что составило 1/11 части всех постоянных земских повинностей и 8/10 по-

¹ Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства. – М., 1998. – С. 49.

² ГАОО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 541. Л. 13 об.

³ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 14. – № 10170. С. 2–4.

⁴ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 632. Л. 6–6 об.

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

В Енисейской губернии в 1870 г. в течение восьми месяцев содержанием перевозов занималось 305 чел. Перевоз через Енисей был не в Красноярске, а в с. Березовском, и попытка перевести его в город в 1870 г. не осуществилась, так как назначенная за перевоз красноярским городским обществом такса была найдена генерал-губернатором слишком высокой, и проект был возвращен для уменьшения таксы². Красноярский перевоз назывался «самолетом»³. Например, по сведениям «Книги для записей денежных сумм, получаемых за перевоз грузов через р. Енисей» Красноярской городской думы, в 1850 г. на нем было перевезено через Енисей с 26 апреля по 22 октября людей – 9078, лошадей в упряжке в каретах, телегах, бричках, дрожках – 2791, лошадей верховых и в упряжках 1247, товаров – 154 494 пуда, лошадей без упряжи, коров и быков – 390⁴.

В 1879 г. в губернии содержанием перевозов занимались 238 чел.⁵ В 1886 г. перевозки в течение семи месяцев содержало 176 чел.⁶ В Иркутской губернии переправ было 21: по Московскому тракту: в Иркутске – через Ангару, в Биликтуе – через р. Китой, в Мальте – через р. Белую, в Зиме – через Оку и Зиму, в Тулуне – через Ию, в Нижнеудинске – через Уду, в Бирюсе – через Би-

¹ Памятная книжка Томской губернии на 1885 год. – Томск, 1885. – С. 62, 68, 76–79.

² Обзор Енисейской губернии за 1870 г. – Красноярск, 1871. – С. 23.

³ Прибылев А. В. Записки народовольца // Историко-революционная библиотека. – М., 1930. – № 6–7. – С. 142.

⁴ ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 1114. Л. 24 об. – 25.

⁵ Обзор Енисейской губернии за 1879 г. – Красноярск, 1880. – С. 19.

⁶ Обзор Енисейской губернии за 1886 г. – Красноярск, 1887. – С. 21.

рюсу. По Кругобайкальскому тракту: в Иркутске – через Ангару и в Снежной (на границе с Забайкальской областью) – через р. Снежную, а по Якутскому тракту – через р. Лену в Качугском и Пономаревском селениях. Три из них (два в Иркутске и один в Биликтуге) устроены были на плашкоутах, остальные производились обыкновенными карбасами. 11 перевозов содержались подрядчиками, а 10 – обществами¹. Переправа через Ангару в Иркутске совершалась на плашкоутах с большой осторожностью из-за быстрого и сильного течения реки². На Московско-Сибирском тракте от Тюмени (без захода в Тобольск) до Кяхты было 22 переправы и перевоза через крупные реки: в с. Богандинском (Килки) переправа через р. Пышму, в с. Заводоуковском – через р. Тобол, в д. Камышенке – через р. Ишим, в г. Омске через р. Иртыш, в с. Сыропятском – через р. Омь, в с. Спасское – через р. Тартас, в с. Дубровино – через р. Обь, в г. Томске – через р. Томь, в д. Турунтаево – через р. Яю, в г. Мариинске (с. Кийское до 1856 г.) – через р. Кию, в д. Красноречинской Енисейской губернии – переправа через р. Чулым, в д. Больше-Кемчугской – через р. Кемчуг, в г. Красноярске – перевоз через р. Енисей, в д. Половино-Черемховской – перевоз через р. Бирюсу, в г. Нижнеудинске – через р. Уду, в Тулунской – через р. Ию, в Зиминской – через реки Зиму и Оку, в д. Мальтинской – перевоз через р. Белую, в д. Боковской (в 13 верстах от Иркутска) – переправа через р. Ангару. Летом в навигацию производилась переправа в Лиственничном через оз. Байкал (либо через р. Снежную в Снежной по Кругобайкальскому тракту). Далее переправа была в д. Джидинской через р. Селенгу на пароме³. По данным Указателя главных почтовых сибирских трактов, на Московско-Сибирском от Тюмени до Иркутска нами подсчитано 15 крупных перевозов, из них примерно 10 представляли собой так называемые «самолеты» или плашкоуты. Описание их давал Н. А. Астырев (см. приложение 1 док. 11; приложение 4 рис. 9–11)⁴. «Вот и перевоз через р. Енисей – самолет, многими из нас видимый впервые на мощных

¹ Обзор Иркутской губернии за 1881 г. – Иркутск, 1882. – С. 35.

² Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. – Изд. 2-е. – СПб., 1892. – С. 39.

³ Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Томск, 1895. – С. 179–181, 191.

⁴ Астырев Н. На таежных прогалинах: Очерки жизни населения Восточной Сибири. – М., 1891. – С. 4–5.

волнах Енисея, и с него-то, когда мы вышли на середину реки, могли видеть панораму города (Красноярска)», — удивлялся ссыльный народоволец А. В. Прибылев¹.

На почтовых трактах Иркутской губернии было устроено 73 моста, а именно: в г. Иркутске — 2, по трактам: Московскому — 34, Ангарскому — 2, Амурскому — 7, Кругобайкальскому — 21 и Якутскому — 7. Исправление и постройка мостов производилась за счет губернского земского сбора и обошлась в 1881 г. в 12,5 тыс. руб.² В 1882—1883 гг. в Нижнеудинском округе Иркутской губернии было исправлено несколько старых мостов через реки Курзан, Окульшед, Кимильтей, Щерагуль. Ремонт обошелся в 11 тыс. руб. Новые мосты были построены через р. Озерную № 1, рч. Шебарту, на 8-й версте от ст. Щерагульской к Тулуновской, через рч. у с. Тулуновского и с. Замзорского. Постройка новых мостов вышла дороже ремонта — в 13 тыс. руб. Один только мост у ст. Замзорской обошелся в 5947 руб. 42,5 коп.

Мостами дело не ограничивалось. Надо было ремонтировать подъезды и исправлять гати у мостов. Например, ремонт гати у р. Окульшед в июне — октябре 1883 г. стоил 1419 руб. 66 коп., у р. Курзал — 683 руб., с. Тулинского — 525 руб., на 8-й версте от с. Щерагульского к Тулуновской — 510 руб., через р. Кимильтей — 449 руб. Кроме Московского тракта, на Амурском тракте было исправлено 11 мостов за 5 тыс. руб. Все работы по исправлению этих мостов были отданы с подряда и выполнены в течение 1883 г.³

В 1887 г. в Забайкальской области на Кругобайкальском тракте проводились работы по устройству мостов через речки Переемную, Мантуриху и Выдренную за счет средств земского сбора⁴. Всего же по Восточной Сибири насчитывалось 1069 мостов, 1882 гати и 165 перевозов. На дорогах Енисейской губернии было 332 моста, 603 гати и 20 перевозов, по Иркутской губернии — 400 мостов, 120 гатей и 114 перевозов, по Якутской области — 337 мостов,

¹ Прибылев А. В. Записки народовольца. — М., 1930. — С. 142.

² Обзор Иркутской губернии за 1881 г. — С. 35.

³ Обзор Иркутской губернии за 1883 г. — Иркутск, 1884. — С. 34.

⁴ Обзор Иркутской губернии за 1883 г. — С. 34.

79 гатей и 31 перевоз¹. Таким образом, процесс постоянного сооружения и поддержания в порядке инженерных сооружений на главном тракте Сибири происходил непрерывно с использованием достижений инженерной мысли того времени. Например, в 1825 г. на Сибирском тракте в Восточной Сибири было построено вновь и поправлено 67 мостов и сделано 14 гатей, в 1826 и 1827 гг. построено 14 мостов, а прочие приведены в нормальное состояние и окончены в 1828 г.²

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. Плюс к этому можно добавить по «большой непочтовой дороге» из Тюмени в Ишим 113 мостов длиной в 1780 саж., гатей 3251 саж. и 6 перевозов³.

В целом состояние инженерных сооружений и перевозных средств современниками оценивалось как не вполне удовлетворительное. Так, в 1856 г. инженер-майор Лазарев, состоявший при генерал-губернаторе Западной Сибири Гасфорде, в докладной записке на его имя писал о состоянии дороги от г. Омска до границы Пермской губернии, обращая особое внимание на то, что этот путь – главный, почтовый и коммерческий – не везде и не во всякое время удобен для проезда: «Устроенные мосты через овраги, лощины водой повреждаются или вовсе разрушаются и разносятся, и ежегодное восстановление их в должном виде составляет для обывателей труд тяжкий, ценный и бесполезный. Переправы через реки находятся в дурном состоянии и небезопасны для проезжающих: конструкции для перевозных судов и паромов не применены к характеру рек, управление ими неудобно и потому переправа производится медленно и при малейшем ветре опасна; паромы устроены в местах грязных и топких, а съезды при переправах круты, не ограждены надолбами; экипажи требуют помощи перевозчиков, не всегда в достаточном числе на переправах бывающих...

¹ Обзор Забайкальской области за 1887 г. – Чита, 1888. – С. 14.

² РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 707. Л. 63–64.

³ НИОР РГБ. Ф. 20. К. 4. Д. 16. Л. 1–3; Д. 15. Л. 1–13.

Бывали случаи во время водополья лодки с экипажами носило дня по три, снося ниже станции»¹.

Н. М. Ядринцев отмечал, что преимущественное внимание уделялось так называемым главным дорогам, то есть тем участкам тракта, по которым было наибольшее движение тяжестей и по которым шли товарные потоки между пунктами. Эти тракты должны были исправляться в первую очередь. Барабинская, Кемчугская, Кяхтинская и Нерчинская дороги относились к затруднительным, и на них предписывалось обращать особое внимание².

В 1833 г. было достроено шоссе Москва – Петербург. И в том же году, 25 марта, была определена, в общих чертах, сеть предполагаемых к постройке шоссежных дорог и Высочайше утверждены основные правила об устройстве дорог в государстве. Согласно этому закону, все сухопутные дороги в империи, в том числе и в Сибири, по своему значению делились на пять классов: дороги главных сообщений, или государственные; дороги больших сообщений; обыкновенных почтовых сообщений из губерний в губернию; уездных почтовых и торговых сообщений и, наконец, дороги сельские и полевые. Соответственно этому устанавливалась и различная их ширина: для дорог первого класса 60 саженей; 2-го, 3-го и 4-го – 30; 5-го – 3 сажени. В период преобразования округов путей сообщения, в том числе и упразднения десятого Сибирского, дороги грунтовые, почтовые и торговые находились под управлением Министерства внутренних дел. Для заведования ими были учреждены в губерниях дорожные комиссии, но недостаток в техниках являлся для губернских начальников постоянным препятствием к успешному исправлению и сооружению дорог. После преобразования Ведомства путей сообщения в Управление путями сообщения и публичными зданиями в 1849 г. дорожные комиссии были присоединены к строительным комиссиям. Так как устройство городов, селений и грунтовых сообщений было тесно связано с местным губернским управлением, подведомственным МВД, признано было целесообразным передать гражданскую строи-

¹ ГАОО. Ф. 3. Оп. 3. Д. 3867. Л. 5 об., 7.

² Ядринцев Н. М. Указ. соч. – 2-е изд. – С. 507.

тельно-дорожную часть обратно в ведение этого министерства с 29 октября 1864 г.¹

По содержанию дороги делились на три категории: государственные, находящиеся на содержании казны; земские – на балансе земства и проселочные, содержимые сельскими обществами или владельцами, через дачи которых они пролегали².

Дороги главных сообщений (государственные) были шоссейного типа, поэтому содержание их требовало особых затрат со стороны казны и соответствующего технического контроля. В Уставе путей сообщения по своему значению Московско-Сибирский тракт среди дорог 2-го класса не значился. Следовательно, он являлся дорогой 3-го класса – дорогой обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, а по содержанию относился ко 2-й категории, потому что устраивался за счет земского сбора и натуральной дорожной повинности. В то же время в последней четверти XVIII – начале XIX вв. Московско-Сибирский тракт относился к «Большим или Государственным дорогам», кои «суть те: которые лежат от своих столиц Российской империи к границам соседственных областей, или к знатным портам, по которым происходит многочисленная торговля, как внутренняя, так и внешняя, а с пограничными чужестранными областями ежевременное сообщение». У таких дорог по их устройству «три повозки рядом заложенные, и в четыре лошади, без затруднения могут разъезжаться». Поэтому, тракт и в то время мог быть реально по содержанию «средней» дорогой, «кои проложены между губернскими городами, и от них к столицам, или из какой провинции ко внутренним судовым пристаням, куда привозится большое количество разных купеческих товаров для нагрузки и доставления водным путем к портам»³.

В Уставе путей сообщения предписывалось, чтобы дороги были крепки, удобны для проезда, имели гладкую и ровную поверхность, в низменных и бо-

¹ *Краткий исторический очерк ведомства путей сообщения...* - С. 92, 117, 118.

² *Устав путей сообщения // Свод законов Российской империи (далее СЗРИ).* - СПб, 1857. - Т. 12. Ч. 1. Тетр. 1. - С. 5; *Устав путей сообщения (свода законов Т. XI, ч. 1) / Сост. Ф. С. Никольский и В. К. Томашевский.* - СПб., 1877; *Никольский Ф. С. Систематическое изложение законов о путях сообщения.* - СПб., 1881. - С. 147.

³ НИОР РГБ. Ф. 68 : Ген. штаб. № 6780. Л. 11 об. - 13.

лотных местах возвышались в виде плотин на фашинах и имели канавы для осушения и стока воды. Канавы на твердом грунте могли быть от полутора до двух аршин, на мягком грунте (глина, чернозем) – от трех до четырех аршин, а по болотистым землям, где дорога строилась из фашинника, – от двух до двух с половиной сажень. В местах опасных и затруднительных, при спусках с гор на мосты, плотины и гати должны были быть надолбы с перекладинами; для указания необходимых мест – знаки-шесты и т.п. Рассадка деревьев была отменена¹.

Мосты должны были быть шириной в девять аршин. Выстилали их тесаными бревнами. Ширина плотин и гатей определялась в четыре сажени. Использование навоза или соломы запрещалось. Настил также должен был иметься по всей поверхности перевозных лодок, барок или плотов².

В Сибири все дороги 2–4-го классов состояли в ведении губернской и уездной администрации, которая должна была содержать дороги посредством денежных или натуральных повинностей. Исполнением дорожных повинностей, денежных и натуральных, заведовали губернские распорядительные комитеты. За содержанием дорог, согласно Уставу путей сообщения, наблюдали окружные правления и губернские строительные и дорожные комиссии³. Для дорог, которые не находились прямо в заведывании Главного управления путей сообщения и содержались на счет земских повинностей устроены были «губернские строительные и дорожные комиссии» и «уездные дорожные комиссии», подчиненные губернским комиссиям под председательством губернатора. В состав уездных комиссий под председательством уездного или окружного начальника входили уездный землемер и городской голова⁴.

Впоследствии дорожным делом заведовали строительные и дорожные части при генерал-губернаторах. Они осуществляли управление губернскими архитекторами и их помощниками и контролировали их. В 1859 г. было утвер-

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 36. – С. 171; Устав путей сообщения // СЗРИ. – СПб., 1857. – С. 127–128; Никольский Ф. С., Томашевский В. К. Указ. соч. – С. 103, 161–162.

² Никольский Ф. С. Указ. соч. – С. 162.

³ Там же. С. 162–163.

⁴ Георгиевский П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб., 1893. – С. 19.

ждено Положение об управлении строительными и дорожными частями в Восточной Сибири. 30 мая 1888 г. строительные отделы при генерал-губернаторах преобразовывались в Общее Управление строительной и дорожной частями. Это общее управление должно было принять меры, обеспечивающие правильное и уравнительное распределение дорожной повинности, отбываемой натурой, и обсуждения предположений по переложению ее в денежную; рассматривать вопросы по устройству путей сообщения, имевших общее значение для всего генерал-губернаторства. При губерниях создавались строительные управления вместо губернских архитекторов и их помощников¹.

Затраты сельского населения на устройство путей сообщения были колоссальными, но результаты незначительными из-за низкого качества выполнения работ. Специалистов по дорожной части в Сибири всегда не хватало. Так, по штату X округу путей сообщения (1810–1822 гг.) полагалось 18 инженеров, а имелось налицо только два, так как инженерных офицеров до этого времени не готовили. А имевшиеся занимались всеми делами, чаще всего судоходными². «Вообще все дороги, изъятые из ведомства министерства путей сообщения, за отсутствием технического за ними надзора, не могут содержаться в порядке, — писалось в отчете генерал-губернатора Западной Сибири за 1880–1881 гг., — существующие водные и сухопутные сообщения не удовлетворяют своему назначению, оставаясь с 1822 г. без всякого специального надзора»³. Под «специальным надзором» следует понимать инженерный контроль со стороны министерства путей сообщения. Ишимский исправник в 1864 г. отмечал такую ситуацию: «При исправлении дорог почти нет ни одного человека, знающего, как должно исправлять, по несколько раз переделывают одну и ту же работу»⁴.

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

¹ ПСЗРИ. Собр. 3-е. — Т. 8. — № 5279. — С. 299.

² Георгиевский П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. — СПб., 1893. — С. 11.

³ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 6, 7.

⁴ ТФГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 38. Л. 211.

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

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

3.3. Натуральная дорожная повинность

Все попытки властей на протяжении XIX в. отыскать надежные меры к устройству и содержанию путей сообщения в условиях Сибири терпели неудачу из-за нехватки рабочих рук. А старый, испытанный способ – натуральная дорожная повинность – отрицательно сказывался на развитии крестьянского хозяйства, подрывая фискальные основы государства. Масштабы отвлечения рабочей силы из сельского хозяйства были весьма значительны (см. приложение 2 табл. 3).

В Иркутской губернии в 1881 г. 17 890 крестьян вместе с 22 259 лошадьми находились на работах в четырех округах в течение всего июня, а по Нижнеудинскому округу, вследствие неудовлетворительного состояния Московского тракта, сверх указанного времени еще с 1 по 15 октября¹. Сильные дожди осенью 1880 г. так размывали тракт в пределах этого округа, что в легковом экипаже и на хороших лошадях 20–25 верст преодолевали за 10 и более часов, а движение транспортов на некоторое время остановилось совсем. Общая стоимость работ в переводе на деньги (минимум по рублю на рабочего и лошадь в сутки) иркутским губернским правлением оценивалась в 1 343 665 руб., а дороги с наступлением распутицы опять стали неудовлетворительны².

Вообще дорожная повинность в переводе на деньги обходилась населению Иркутской губернии в 284 тыс. руб. в год, что составляло до 33 % всех мирских сборов и натуральных повинностей за 1888 г.³, мирские же сборы и натураль-

¹ Обзор Иркутской губернии за 1881 год. – Иркутск, 1882. – С. 29.

² Обзор Иркутской губернии за 1881 год. – С. 29.

³ Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – М., 1980. – Вып. 5. – Т. 2. – С. 83.

ные повинности в Иркутской губернии превышали общую сумму окладных сборов в два раза, т.е. натуральная дорожная повинность в денежном исчислении превышала 60 % окладных сборов с одной души мужского пола¹. В Енисейской губернии на одну мужскую душу приходилось 75 коп. дорожной повинности в конце 80-х годов XIX в.² Стоимость натуральной дорожной повинности в Енисейской губернии, по сравнению с Иркутской, была втрое ниже, но по сравнению с губерниями Европейской России, где дороги исправлялись к этому времени за счет земского сбора, была выше. Об этом свидетельствуют следующие цифры:³

Таблица 1

Стоимость натуральной дорожной повинности в конце 80-х годов
XIX в. (руб.)

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

¹ Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. — М., 1980. — Вып. 5. — Т. 2. — С. 175.

² Материалы по исследованию... — Иркутск, 1893. — Вып. 5. — Т. 4. — С. 235–236.

³ Составлено по: Материалы по исследованию... — Вып. 5. — Т. 2. — С. 235–236; Материалы по исследованию... — Вып. 5. — Т. 4. — С. 236; Материалы для изучения экономического быта крестьян и инородцев Западной Сибири. — СПб., 1892. — Вып. 15. — С. 250; Материалы для изучения... — СПб., 1888. — Вып. 5. — С. 381.

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

Натуральная дорожная повинность была главным орудием в поддержании более или менее нормального функционирования трактов. Эта повинность распространялась на всех крестьян Сибири рабочего возраста, пятая часть которых ежегодно должна была отработать в течение месяца на ремонте полотна дорог и мостов. Время основного ремонта дорог приходилось на период весенне-летних сельскохозяйственных занятий, что создавало для крестьян крайнее неудобство. Так, Тюменский земский исправник в рапорте от 28 мая 1863 г. приводил просьбу крестьян, чтобы «верстовые столбы только подкрасить, а не менять, а вырытие боковых канав отложить до осени, потому что, употребив значительное время на исправление гатей, они не успеют до наступления сенокоса подготовить землю под посев озимого и ярового к будущему году»¹. Ишимский исправник в рапорте от 13 июня 1864 г. записал: «Во время осмотра мною дорожных работ с 27 по 29 мая по трактам Московскому и Тобольскому крестьяне разных деревень, находящиеся в это время на дороге для исправления оной, объявили претензию, что вследствие ранней их высылки из мест жительства для исправления дорог принуждены были оставить сельские работы и недосеять разного хлеба, и льну вовсе не посеяли»². Крестьян же было выслано на дорогу более одной трети.

Были случаи самовольного оставления работ крестьянами или отказ от выполнения повинности. Так, 27 июля крестьяне, ссыльные, отставные солдаты и мещане с Зиминского Шерагульской волости Нижнеудинского округа Иркутской губернии в количестве 100 чел., работавшие на ремонте Московского тракта, самовольно покинули рабочие места. Они мотивировали это тем, что сделали «более в сравнении с другими партиями» и что рабочие Черемховского

¹ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 38. Л. 13.

²Там же. Л. 209.

участка уже ушли домой. Заседатель Маньков попросил начальника Шерагульской воинской команды задержать их. В ночь на 27 июля крестьян, оставивших работу, встретили солдаты с винтовками «наперевес». Штабс-капитан, командовавший солдатами, приказал им выстрелить вверх, но «крестьяне бросились вперед», произошло столкновение, в ходе которого некоторые получили увечья. Дело было передано в губернский совет¹. В 1887 г. крестьянские общества Мариинского округа Томской губернии отказались выполнять предписание окружного исправника о заготовке и доставке к месту работ в зимние месяцы материалов, необходимых для ремонта дорог². Крестьяне Алзамайской волости Нижнеудинского округа 13 июля 1888 г. самовольно ушли с ремонта Сибирского тракта, и в тот же день были задержаны солдатами на переправе через р. Уду у г. Нижнеудинска. 16 июля произошло их столкновение с солдатами. 18 июля крестьян вернули на ремонт тракта, «зачинщиков» арестовали. В том же июле крестьяне и «инородцы», занятые на ремонте Уковско-Бирюсинского участка Московского тракта, тоже самовольно ушли с дорожных работ, проявив неповиновение властям. Губернский суд приговорил 13 крестьян и 56 «инородцев» к различным срокам тюремного заключения, а должностных лиц (волостного старшину, двух помощников сельского старосты и заседателя волостного правления) – к тюремному заключению и отстранил их от должностей. В 1891 г. крестьяне с. Большеулуйского Ачинского округа Енисейской губернии уклонились от перевозки гальки для ремонта дороги и не исполнили другие предписания находившегося в селении секретаря окружного полицейского управления, командированного для наведения порядка на случай высочайшего проезда. 5 июля 1900 г. крестьяне разных сел Алзамайской волости Нижнеудинского уезда, призванные к производству ремонтных работ по устройству почтового тракта, отказались от их исполнения³.

Дорожная повинность слагалась в основном из четырех составляющих:

¹ Крестьянское движение в Сибири. 1861–1907 гг. – С. 158.

² Там же. – С. 163.

³ Крестьянское движение... – С. 164, 167, 182.

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

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

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

4. Зимняя поправка пути – выравнивание ям и ухабов и установка вех¹.

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

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

Волостной начальник, он же волостной староста, контролировал действия дорожного и становых старост, составлял донесения «высшему начальству», т.е. окружному заседателю или исправнику о ходе и состоянии дорожных работ и их окончании².

Каждую весну, в марте, сельские старосты должны были при участии понятых осмотреть свои участки трактов и о всех необходимых сооружениях и починках составить акты, которые представлялись на проверку волостному

¹ Сухотина Л. Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX в. : дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1963. – С. 208–209.

² ККМ. О/Ф. 7886. Д. 113. Л. 14–15.

старшине. Из волостного правления проект работ направлялся к заседателю, от него к исправнику. Полицейское управление утверждало проекты или делало в них изменения, урезало или удлиняло участки некоторых сельских обществ за счет других и т.п.

К весне же волостные правления обязаны были составить списки «могущих» душ по волости, подлежащие отбыванию дорожной повинности. Списки в волостное правление доставлялись из сельских правлений, которые составлялись следующим образом. Записывались поименно к данному обществу лица крестьянского сословия от 18 до 60 лет с показанием их возраста и с отметками о тех из них, которые отсутствуют без вести, числятся калеками, дряхлыми или вообще к труду неспособными; состоят на действительной военной службе или в отставке; совершенно неимущие и живущие по «срокам» или нищенствующие («взять с него нечего», — говорили крестьяне), находятся в тюрьме, под судом и следствием, состоят на общественной службе в качестве волостных старшин и их помощников и на прочих должностях. Все эти лица исключались из списков, а оставшиеся должны были выставить от четырех «могущих душ» одного рабочего с двумя лошадьми, таратайкой для возки грузов, с лопатой и топором. Кроме того, несколько человек вместе должны были иметь кайло, долото, точило и т.п. Работник должен был пребывать на тракте до 30 дней, в основном в июне месяце (например, см. приложение 2 таб. 3)¹.

Авторы «Материалов по исследованию... Иркутской губернии» отмечали, что дорожными работниками «...являются обыкновенно наиболее неимущие крестьяне (так как сколько-нибудь состоятельному нет расчета отрываться от хозяйства и морить себя и лошадей перед горячей страдой) и нередко поселенцы, хотя последние не имеют права выхода на работы. Бывает также, что в числе рабочих оказываются 65-летние, почти дряхлые старики, или же 13-14-летние мальчики. Полицейские власти постоянно борются с подобными подлогами. Но приказы действуют слабо, ибо негодного работника дешевле стоит нанять, чем годного». Далее они отмечали, что запасливые хозяева, при подхо-

¹ Материалы по исследованию... — М., 1890. — Т. 2. — Вып. 5. — С. 86.

де их очереди, еще с осени, а менее запасливые или менее денежные к весне, подыскивали себе желающих взять их «душу» за известную плату. Начиналась торговля со спросом и предложением, с понижением и повышением цен. С осени и глубокой зимы, когда нанимались на чистку бедняки по нужде, цены бывали ниже весенних и майских на 20–40 %, скидка делалась на то, что деньги выдавались нанимающемуся вперед за три – шесть месяцев. На цену найма имели влияние разные причины: назначение нового исправника или заседателя, о которых ходили слухи, что они строги и будут «подтягивать» назначение более дальнего участка, чем прошлогодний, увеличение числа душ, подлежащих выходу на работы, и другие¹.

Корреспондент газеты «Сибирь» писал, что дорожная повинность может отбываться и людьми наемными, каковыми по большей части являлись бездомные поселенцы и подставные лица: старики-отцы или деды и дети-малолетки. А те, кто не мог послать за себя и дорожил временем для запашки и хотел освободиться от личной повинности, ставили обществу ведро или полтора вина по договоренности, и общество их освобождало, так как являлись охотники «пропить свою душу», т.е. бедняки. «Дорожная повинность, – писал тот же автор, – всей тяжестью ложится на деревенскую голытьбу. Крестьянин семейный наймет за себя или отправит кого-либо из своих, и хозяйство его не терпит убытка. А голыш-одиночка должен тянуть эту повинность самолично, оставляя на некоторое время всякое попечение о своем бедном хозяйстве»².

Дорожная повинность, как и все земские денежные и натуральные повинности, была плодом крепостнической эпохи, носила сословный характер и налагалась на крестьян как на податное, тягловое сословие, хотя и удовлетворяла общегосударственные и общесословные потребности³. О злоупотреблениях при устройстве тракта вспоминал П. Пахолков: «Второе важное преобразование во времена Муравьева в Восточной Сибири: отличное устройство дорог, преимущественно так называемого Российско-сибирского тракта... дорога стоит пра-

¹ *Материалы по исследованию...* – Т. 2. – Вып. 5. – С. 87, 90.

² *На мосты и дороги // Сибирь.* – 1877. – 31 июля.

³ *Брежский Н.* Натуральные повинности крестьян и мирские сборы. – СПб., 1906. – С. 92.

вительству пустяки... конечно, жертвою было простое рабочее население и незаконное насильственное употребление в работу людей; правда, что бедные рабочие люди употреблялись в работу незаконно, но за то потомство должно восхвалить и отдать дань благодарности людям, пожертвовавшим своим трудом и добром на пользу потомков»¹.

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

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

3.4. Альтернативы натуральной дорожной повинности

Согласно Уставу о путях сообщения в Сибири 1822 г. их содержание и устройство из личной повинности жителей обращалось в денежную. Образовывалось особое Управление, которое являлось отдельной частью от общего управления сообщениями в государстве и строилось в трех уровнях: уездном, губернском и окружном. Все работы производились людьми, разделенными на отделения, которые снабжались необходимыми для этого материалами.

Военно-рабочие команды, предназначенные для строительства и ремонта дорог, формировались по образцу нестроевых военных подразделений. По Уставу о содержании сухопутных сообщений укомплектование команд работниками происходило в г. Тобольске директорами сообщений в присутствии чинов

¹ Пахолков П. Записки об Амуре, за первые годы со времени занятия его Россией в 1854 году // Мемуары сибиряков. XIX век. / сост. Н. П. Матханова; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск, 2003. – С. 167–168.

Экспедиции о ссыльных. Избирали «способных» и не старше 45 лет каждого для своего ведомства. Экспедиция о ссыльных обязана была доставлять полные сведения о каждом работнике из своих алфавитных списков. В основном работники набирались и распределялись по назначению местного гражданского начальства из ссылаемых в Сибирь за нетяжкие преступления. Такой работник со вступлением его в ведомство сухопутных сообщений переставал считаться ссыльным, именовался нестроевым военно-рабочим и должен был придерживаться военной дисциплины. Мастера обязаны были стараться, чтобы «работники ходили в ногу, единообразно поворачивались, делали исполнение вдруг по команде»¹. По истечении пяти лет примерной службы работник получал право быть водворенным в качестве государственного крестьянина, а пробывший в должности старшины не менее года мог поступить в мещанское или цеховое сословие — по желанию.

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

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 38. — С. 496—497.

Бежавший работник автоматически становился вором, потому что уносил на себе казенную одежду, и попадал под уголовное преследование. Не помогали ни военные суды, ни шпицрутены, ни отправка на Нерчинские заводы¹.

Распределение работ было следующим. Одни команды-отряды должны были заниматься содержанием дорог: исправлять весной и осенью образующиеся рытвины и промоины; убирать кустарники и молодые деревья, которые прорастали на уже расчищенных от лесов местах; убирать обнажившиеся камни с дороги; производить мелкий ремонт мостов и гатей (замена досок, ликвидация выбоин); наблюдать за верстовыми столбами; восстанавливать мосты, смытые во время разлива рек; содержать спуски с гор; выравнивать полотно дороги (ликвидация прорезов и колеи); содержать в порядке боковые откосы; чистить канавы; выравнивать дороги в зимнее время; расставлять вехи на дороге в степных местах и через большие реки; наблюдать за реками, промерзающими зимой до дна. К функциям команд, которые должны были заниматься постройкой зданий и машин, относилось устройство переправ, т.е. постройка мостов и плотин, паромов, лодок и плотов, а также исправление старых перевозов. Подразделения, отвечающие за улучшение сообщений, должны были ставить мосты на тех реках, где они могли быть построены без особых затруднений; проводить шоссе в местах, «подготовленных для этого природой», поднимать дороги, подтопляемые разливом рек; устраивать съезды с гор, изменять направления дорог, рыть кюветы по сторонам дороги; рассаживать аллеи; заботиться об осушении дорог и т.п. Все отделения имели в своем распоряжении сваебойные машины, подвижные кузницы, лошадей для перевозки материалов и необходимые инструменты. Все части обязаны были оказывать взаимную помощь при проведении работ и по службе².

Устав о содержании сухопутных сообщений в Сибири устанавливал общие правила по содержанию дорог.

¹ История дорожного дела в Томской области. — С. 23.

² ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 38. — С. 500.

Средства на содержание сухопутных сообщений в Сибири поступали за счет замены натуральной дорожной повинности денежной, и поселяне, таким образом, освобождались от личных нарядов в работу. С них собирались сборы на земские повинности. Эти суммы не должны были смешиваться с другими, и казенные палаты вели им отдельный счет. Сбор на дороги не должен был превышать в Западной Сибири 1 руб. 50 коп., а в Восточной – 2 руб. с души. Потребная на содержание сухопутных сообщений сумма исчислялась на трехлетие¹.

На формирование военно-рабочих отделений устанавливался четырехлетний переходный период, в течение которого тракты передавались в ведомство путей сообщения.

Ревизия Западной Сибири сенаторами В. К. Безродным и князем Б. Я. Куракиным в 1827–1828 гг. выявила не только слабую эффективность военно-рабочих команд, но и недовольство крестьян сложившейся вокруг дорожной повинности ситуацией. Они платили деньги на содержание военно-рабочих команд, а последние занимались благоустройством только отдельных участков Сибирского тракта. Дороги, по сути, все равно приходилось ремонтировать крестьянам, которые, таким образом, несли двойную нагрузку – денежную и натуральную².

Опросы сенаторской комиссией крестьян Томской, Тобольской губерний и Омской области показали, что значительная их часть выступала за исправление дорог, мостов, гатей и переправ через натуральную повинность и через наемных работников. По результатам сенаторской ревизии было принято решение: «Содержание дорог, мостов, гатей и перевозов во всей Западной Сибири на правилах, изложенных в Положении Томского губернского совета, единообразно обратить в личную повинность крестьян и денег на сию надобность впредь нисколько с них не собирать, наблюдая при том в уравнении участков крестьянских всевозможную и строжайшую справедливость». С учетом всех обстоя-

¹ ПСЗРИ. Там же. Т. 38. – С. 508.

² История дорожного дела в Томской области. – С. 23–24.

тельств (поступки военно-рабочих отрядов и реакции населения) 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. Таким образом, замена натуральной дорожной повинности через устройство военно-рабочих команд из ссыльных за счет денежного сбора с крестьян на устройство дороги потерпела неудачу¹. В Восточной Сибири дорожные команды так и не были созданы.

Вопрос о замене натуральной дорожной повинности в Сибири организацией работ за счет ссыльных ставился на протяжении всего XIX столетия неоднократно. Имели место и попытки воплотить его на практике (см. приложение 1 док. 5).

В 1848 г. в Нижнеудинске комиссия, составленная «для изыскания средств к облегчению обывателей тамошнего края», предлагала учредить дорожную команду из 254 ссыльных наподобие военно-рабочих команд². В 1851 г. иркутским губернским советом было принято решение: «По Нижнеудинскому округу на пространстве в 232 версты (по Московскому тракту – О. К.) устроить дорогу по слабости грунта и по малочисленности округа за счет ежегодного формирования временной команды числом до 200 человек из имеющих проходить из российских губерний партий ссыльных, которых для предупреждения от побегов и других преступлений содержать под строгим надзором столько времени, пока возможно будет в том году работать (в теплое время), по окончании же работ к зиме препровождать этих ссыльных по назначению... Работы проводить под наблюдением офицера корпуса путей сообщения»³.

С точки зрения властей Восточной Сибири, политические ссыльные достаточно эффективно работали по устройству сухопутного тракта в Забайкалье.

¹ РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 16; Ф. 1264. Оп. 1. Д. 625. Л. 7; Д. 634. Л. 6–7; ГАТюмО. Ф. 20. Оп. 1. Д. 5. Л. 153–156; Д. 12. Л. 18, 32 об., 36 об.; Д. 7. Л. 2 об. – 3; ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 4. Л. 14 об. – 15; *Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898)*. – С. 46; *История дорожного дела в Томской области*. – С. 24.

² ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 4. Л. 14 об.

³ Там же. – Л. 31.

Так, в докладе заведующего Временным управлением по надзору за политическими ссыльными в Восточной Сибири подполковника Куренкова губернатору К. Н. Шелашникову о состоянии мест заключения политссыльных в Забайкальской области отмечалось, что на исправлении большой почтовой дороги от ст. Беклемишевой к г. Чите находилось 148 ссыльных. Они работали ежедневно на исправлении трактовой дороги, и, по словам подполковника, «нельзя сказать, чтобы работа их была не производительна». Правда, этих 148 ссыльных охраняли 115 конвоиров¹.

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

В 1866 г. неудачной оказалась попытка использовать на строительстве Кругобайкальского участка Сибирского тракта ссыльных поляков – участников восстания 1863 г. На дорогу было направлено более 700 чел., которые рассредоточились на протяжении 200 верст от Култука до ст. Лихановой². Но политические ссыльные подняли восстание и были удалены с дороги.

Казалось бы, фактов было достаточно, чтобы убедиться в неэффективности использования на дорожных работах ссыльных, но и для крестьян эта повинность была непосильной. Поэтому в отчетах иркутского губернатора за 1881 г. вновь предлагалось использовать труд ссыльно-каторжных³. Естественно, нужны были затраты по заготовлению инструментов, содержанию арестантов и конвоя. А найти средства было трудно, поэтому разрешения на использование труда ссыльных не последовало⁴.

Попытка найти выход в организации контроля за нормальным состоянием Московско-Сибирского тракта имела место во второй половине 80-х годов в Восточной Сибири. По предложению генерал-губернатора А. Игнатьева, в 1887 г. был введен повозный сбор с проходящих с товарами возов, и за счет

¹ Политическая ссылка в Сибири. Нерчинская каторга. Т. I // История Сибири. Первоисточники. Вып. II / отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск, 1993. – С. 199–202.

² Романов Н. С. Иркутская летопись. 1857–1880. – Иркутск, 1914. – С. 194.

³ РГИА. Ф. 1284. Оп. 2223. Д. 199. Д. 5 об.

⁴ Систематический указатель правительственных распоряжений по внутренним водным и шоссейным путям, подведомственным министерству путей сообщения (1841–1888 гг.). – СПб., 1890. – С. 1.

этих средств содержались дорожные инженеры, техники и мастера, которые осуществляли надзор за состоянием тракта, нанимали в случае необходимости рабочих, зимой осуществляли чистку дорог¹.

В 1888 г. в первый раз было применено исправление зимнего тракта за счет повозного сбора на участке от г. Ачинска до д. Сухой Красноярского округа под наблюдением инженера, а в остальных частях тракта — под наблюдением земской полиции при надзоре дорожных мастеров².

Инженеры и техники часто осуществляли надзор за выполнением натуральной дорожной повинности крестьянами, нанимая иногда надсмотрщиков в связи «с отсутствием полицейского надзора за точным и усердным исполнением технических указаний и требований по выполнению нарядов»³.

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

Между Ачинском и Иркутском сбор устанавливался в размере 1/5 коп. с каждого воза и версты⁴. При сибирских расстояниях суммы образовались немалые (см. приложение 2 табл. 4).

В Иркутске сумма повозного сбора с каждого воза с товарами накапливалась в результате 30-копеечного сбора с возов, выходящих из города. В 1892 г. общий сбор составил 20 211 руб. Если учесть, что натуральная дорожная повинность в денежном исчислении обходилась крестьянам Иркутской губернии более 500 тыс. руб. в год, то мы видим незначительность повозного сбора, но

¹ РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 564. Л. 1–2; ГАКК. Ф. 596. Оп. 60. Д. 42. Л. 32, 88–89, 110, 123, 169.

² Обзор Енисейской губернии за 1888 г. — Красноярск, 1889. — С. 24.

³ ГАКК. Ф. 595. Оп. 60. Д. 42. Л. 225.

⁴ Известия Иркутской городской думы за 1887 год. — Иркутск, 1887. — № 21. — С. 262–263.

все-таки он позволял обеспечить технический контроль Московско-Сибирского тракта¹.

В 1890 г. на Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта был установлен сбор за провоз с каждого воза и версты по 1/5 коп. Это было следствием признания крайней трудности исправления главного Сибирского тракта силами крестьян. Однако повозный сбор, предназначавшийся на покрытие издержек по содержанию тракта в помощь губернскому земскому сбору, не отменял их натуральной повинности².

На Томско-Ачинском участке Сибирского тракта за счет повозного сбора для проведения ремонтных работ и контроля за состоянием этого участка была создана администрация в составе инженера, двух дорожных техников и до 17 дорожных мастеров (их число постоянно менялось). Все содержание администрации с премиальными и затратами на делопроизводство обходилось ежемесячно (1896 г.) в 952 руб. 32 коп. В марте 1893 г. на долю администрации этого участка тракта причиталось 1824 руб. Сюда входили и затраты на содержание тракта³.

За семь лет денежный сбор на 379-верстном Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта составил 410 тыс. руб., или 58 571 руб. 43 коп. ежегодно. Из этой суммы 25 % уходило на технический надзор, а остальная часть шла непосредственно на ремонтные работы. Денег этих, конечно, не хватало из-за высокой стоимости работ при громадных сибирских расстояниях⁴.

В 90-е гг. XIX в. незначительные участки дороги передавались на подряд за счет повозного сбора. Подрядчиками по ремонту тракта выступали чаще всего крестьяне. Они нанимали работников или сами чистили дороги. Подрядчики,

¹ Подсчитано по : *Известия Иркутской городской думы за 1892 г.* – Иркутск, 1892. – № 6. – С. 360 ; № 7. – С. 391 ; № 10. – С. 105 ; № 12. – С. 232 ; № 13. – С. 294 ; № 15. – С. 402 ; № 17. – С. 64 ; № 20. – С. 280 ; № 22. – С. 440 ; № 24. – С. 562 ; *Известия Иркутской городской думы за 1893 г.* – Иркутск, 1893. – № 1 – 2. – С. 56 ; № 3. – С. 88.

² *Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности.* Т. 56 : Томская губерния. – СПб., 1904. – С. 193.

³ *Андрющенко Б. К.* Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) // *Труды Томского областного краеведческого музея* : сб. ст. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 38–39.

⁴ *Труды местных комитетов...* – Т. 56. – С. 193.

согласно заключенным условиям, должны были после каждого дождя и просушки полотна дороги выравнивать, выглаживать его, углубляя и очищая канавы¹.

Отдача в подряд тех или иных дорожных работ, заготовка и доставка строительных материалов, как правило, производились на торгах, которые организовывала специальная комиссия. Подряд могли брать сельские общества и отдельные лица. Подряды обеспечивались поручительством односельчан в размере одной трети договорной суммы или залогом, поступавшим в казначейство. Одним из условий заключавшихся контрактов была выдача задатков волостными правлениями из свободных сумм. Эти задатки погашались в течение первых трех месяцев получения платы по контрактам. Поставщики строительных материалов в подтверждение выполненной работы получали от заказчика квитанции, которые потом обналичивались за счет сумм повозного сбора. На Томско-Ачинском участке весь тракт разбивался на 26 дорожных участков протяженностью от 3 до 28 верст. В зиму 1894/95 г. стоимость его содержания, согласно заключенным контрактам, составляла 22 296 руб. В среднем каждая верста обходилась в 73 руб.²

Б. К. Андрющенко считает, что вся система организационно-технических мер и финансово-материальных средств, направленная на обустройство и содержание Томско-Ачинского тракта, обеспечивала его рабочее состояние. Причем за время функционирования этого и других трактов здесь были отработаны многие технические нормы и правила сооружения грунтовых дорог, которые в комплексе с традиционными подходами позволили сформировать основы дорожно-строительной отрасли Томской губернии³.

Вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежным сбором крестьяне активно поднимают в последней четверти XIX в. Например, в 1884 г. Ужурское волостное правление Енисейской губернии в донесении окружному исправнику писало, что переложение натуральной дорожной повинности в де-

¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 933. Л. 51–52.

² Андрющенко Б. К. Указ. соч. – С. 39–40.

³ Там же. – С. 40.

нежную было бы весьма желательно, так как из-за отдаленности Московского тракта рабочие должны потратить только на проезд до места работы и обратно от 6 до 8 дней при сроках работ в 42 дня. Ввиду невозможности отвлечения от сельскохозяйственных работ на столь продолжительное время на замену натуральной повинности денежной были согласны все сельские общества волости¹.

Забайкальское областное правление, учитывая отчеты прошлых лет, в 1887 г. вследствие возбуждения несколькими сельскими обществами ходатайств о замене натуральной дорожной повинности денежной предлагало провести трехгодичный эксперимент содержания на новой основе главного почтового тракта от оз. Байкал до Покровки².

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

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

В такой ситуации правительство сочло более удобным оставить дорожную повинность натуральной и разрешить сельским обществам на свою ответственность заменять повинность денежным сбором и наймом от обществ работников или подрядчиков для ремонта отведенных этим обществам участков дорог. На-

¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 10. Д. 2347. Л. 9 об.

² Обзор Забайкальской области за 1887 г. — Чита, 1888. — С. 11.

пример, в 1890 г. сельские общества Ачинского округа, ответственные за состояние Московско-Сибирского тракта от с. Чернореченского до Больше-Кемчугского, для поддержания дороги в удовлетворительном состоянии нанимали на каждом участке за себя особые артели рабочих с лошадьми в распоряжение дорожного инженера и мастеров¹. Причем ответственность за выполнение работ полностью ложилась на сельское общество.

Купеческий тракт от Кяхты до Байкала содержало на свои средства кяхтинское купечество. Из так называемой «акциденции» – сбора (по 35 коп. с места байхового и по 15 коп. с кирпичного чая), образовавшейся к 1887 г. в размере 110 тыс. руб. на нужды города было затрачено 64376 руб., из них израсходовано на тракт 17 060 коп.², т. е. более четверти всех городских расходов ежегодно шло на наем подрядчиков, поддерживавших торговый тракт.

В ст. 263 Устава о земских повинностях к натуральным земским повинностям относилось содержание в исправности грунтовых (почтовых, торговых и военных) дорог, соединяющих города губернские и уездные³. И хотя в Уставе не было запрета на использование найма «за себя», но мы видим явную уступку тем, кто мог это сделать, т. е. зажиточной части крестьянства. В целом же дорожная повинность оставалась натуральной с некоторым послаблением в пользу найма внутри самих отработчиков. Так, в ст. 291 Устава о земских повинностях приписываемым к участкам дороги селениям предоставлено было право устраивать и содержать эти участки «лично своею работою, по нарядам и очередям или посредством найма»⁴.

Таким образом, в течение XVIII–XIX ст. возникало несколько вариантов содержания тракта: от использования труда ссыльных до найма подрядчиков из сумм земского сбора, из средств дорожного сбора, из средств купеческого капитала. При сохранении основной формы – натуральной дорожной повинности и земского сбора на содержание мостов и перевозов.

¹ ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 143. Л. 168–168 об.

² Птицын В. В. Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края. – СПб., 1896. – С. 200.

³ Свод законов Российской империи. Устав о земских повинностях. – СПб., 1899. – С. 60.

⁴ Указ. соч. – С. 66; Савич Г. Г. Полный свод законов Российской империи. – СПб., 1903. – С. 38.

ГЛАВА II. ОРГАНИЗАЦИЯ ВИДОВ И ФОРМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ТРАКТУ

§ 1. Ямская гоньба в Сибири в XVII – первой четв. XIX вв.

1.1. Сибирские ямы в XVII – первой четверти XVIII вв. Численность ямщиков

До середины XVII в. в России ямы устанавливались властью (в зависимости от размеров города) на 50, 40, 30, 20 и 10 паев. В Сибири изначально и до 1823 г. общей нормой для всех ямов были 50 паев.

Русское правительство придавало огромное значение ямской гоньбе. Поэтому еще до присоединения Сибири Иван IV указом 1556 г. освободил ямщиков от всех земских повинностей: «В городе камня и извести и лесу возить и городу и острогу делать и мостов мостить, и с посадскими и с уездными людьми ни в какие подати тянуть и никакого изделия делать ямщикам не велено, а велено им гонять ямские гоньба». Это положение было подтверждено указами в 1619 г. и затем в 1631 г.¹

История сибирских ямов представляет особый интерес. Здесь применялись в основном формы устройства, известные в России, приспособленные к местным условиям, но были и новшества. И. Е. Фишер давал такое определение сибирским ямщикам XVIII в.: «Ямщики не составляют, как некоторый писатель в своей Географии думает, род диких в Сибири народов, но суть российские почталионы, которые от яма до яму определены, дабы отвозить посылаемых для государевой службы и снабденных надлежащими подорожными людей. Но не должно думать, что сии почты учреждены по европейскому обыкновению, по которому оные в назначенные дни отходят и приходят. Оные тогда только отходят, естли едущий может показать от ямской канцелярии подписанную и запечатанную подорожную, в которой означается число лошадей... Россияне приняли сии учреждения посредственно от китайцев, а непосредственно от та-

¹ РГАДА. Ф. 290. Оп. I. Д. 770. Л. 5.

тар»¹. О. Бржозовский уточняет: «На монгольском языке дзям значит дорога, дзям чи – путеводитель, проводник, ямщик. Звук дз при переходе монгольского на татарский переменяется на я, так что упомянутые слова выходят на татарском ям, ям-чи»².

Все данные свидетельствуют о том, что первые сибирские ямы были учреждены между 1598–1600 гг.³

Первый сибирский ям – Верхотурский. В 1599 г. в Верхотурье было 50 ямщиков, набранных в поморских городах⁴.

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

Острог был построен в 1600 г.⁵ А в 1601 г. возникла русская ямская слобода. Туринских ямщиков в 1601 г. было 50 семейств. В 1601–1602 гг. туринские ямщики принимали активное участие в поисках новой дороги от Туринского острога к Верхотурью, поскольку прежнюю летом надо было переплывать трижды и «бродить дважды, а в осень лошади плавают, и гоняти де тою дорогою немочно, лошади с воды и з грязи озябают»⁶.

Сначала ямщики должны были давать подводы только до Верхотурья и до Тюмени. По свидетельству самих ямщиков, они гоняли «водою» до Верхотурья 700 верст, а сухим путем 400 верст, вниз по Туре до Тюмени – 400 верст, а сухим путем 300 верст⁷.

Казалось бы, сложности становления Туринского яма должны были породить особые льготы ямщикам. Но, кроме ямщиков, в Сибири имелись и другие

¹ Фишер И. Е. Сибирская история. – СПб., 1774. – С. 202.

² Бржозовский О. Историческое развитие русского законодательства по почтовой части. – Казань, 1855. – С. 6.

³ Миллер Г. Ф. История Сибири. – М., 2000. – Т. 2. – Прим. к гл. 6–9. – С. 640.

⁴ Буцинский П. Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. – Харьков, 1889. – С. 44.

⁵ Миллер Г. Ф. История Сибири. – М., 1999. – Т. I. – Прил. 40. – С. 383–384.

⁶ Там же. – Прил. 49. – С. 399.

⁷ Буцинский П. Н. Указ. соч. – С. 68.

податные сословия. Например, для посадских обременительность служебной части феодальной ренты была такова, что они подчас находили куда более выгодным для себя переход в общину ямщиков.

С 1630-х по 1650-е гг. посадская община г. Туринска настойчиво добивалась перечисления в посад нескольких семей зажиточных горожан, в том числе и ямщиков, доказывая, что главы этих семей, их предки или какие-то члены ранее несли посадское тягло, состояли в общине¹.

Третий сибирский ям (после Верхотурского и Туринского), Тюменский, по мнению П. Н. Буцинского, был устроен в 1601 г. из 50 паев. Ямщики, присланные из Руси, сначала поселились в самом остроге, но так как им пашни были отведены между речками Тюменкой и Барымской, то они в 1604 г. просили у царя позволения выселиться из острога за Тюменку, чтобы жить около своих пашен. Разрешение было дано, и в 1605 г. за Тюменкой появилась ямская слобода. Она была тесно связана с городом: многие ямщики жили в самом городе по подворьям, а около 25 дворов тюменских посадских людей находилось в ямской слободе².

Инициатором перевода в 1624 г. тюменских ямщиков в пашенные крестьяне и переложения ямской повинности на местных татар был воевода Ю. Я. Сулешев³. Однако опыт Ю. Я. Сулешева не удался: татары «гоняли» лишь до 1629 г., да и то постоянно жаловались на разорение. В 1630 г. Тюменский ям был восстановлен⁴.

Гонять ямскую гоньбу новые тюменские ямские охотники начали с 25 марта 1630 г., с Благовещенья. Государево жалованье за ямскую гоньбу им было дано в тот же день на год вперед в полном окладе. В тот же день были взяты с них поручные записи, в которых говорилось о круговой поруке всех

¹ Александров В. А., Покровский Н. Н. Власть и общество. Сибирь в XVII в. – Новосибирск, 1991. – С. 149.

² Буцинский П. Н. Указ. соч. – С. 88.

³ Оглоблин Н. Н. Обзорение столбцов и книг Сибирского приказа (1692–1768 гг.). – М., 1895. – Ч. I. – С. 53 ;

Миллер Г. Ф. Указ. соч. – Т. 2. Прил. Прим. к гл. 6–9. – С. 640–641.

⁴ Оглоблин Н. Н. Указ. соч. – Ч. I. – С. 166 ; Ч. 3. – С. 53.

ямских охотников и их соседей в случае совершения противоправных действий и бегства с яма тех, за кого они ручались¹.

Однако состав ямщиков оказался неустойчив. Это, видимо, было связано со слабостью их хозяйств, частыми разорениями вследствие неурожаев, падежей лошадей от разгонов и эпизоотий. Видно, что в ямщики была прибрана наиболее бедная часть жителей, находившихся в Тюмени.

Демьяновский (в Тобольском уезде) и Самаровский (в Сургутском уезде) ямы устраивались в 1630-е гг.

Первые сибирские ямы, как и учреждаемые впоследствии, обыкновенно пополнялись охотниками из русских городов, а возобновлялись в случае убыли уже местными жителями. Охотники шли на ямы своей волей, а не выставлялись населением. Иногда сами ямщики заботились о пополнении яма охотниками, для чего били челом, чтобы было позволено переходить в ямщики стрельцам, казакам и торговым людям, которые пожелают служить ямскую службу. Таким образом, свободный прибор в ямщики, являвшийся исключением для московских городов, в Сибири был обычной практикой². Тобольский ям возник в начале XVII в. — в то же время, что и Тюменский.

Динамика численности ямщиков (душ м.п.) в период с 1622 по 1824 гг. представлена в таблице 2³:

Таблица 2

Численность ямщиков (душ. м.п.) в период с 1622 по 1824 гг.)

Год	1622	1662	1709	1732	1747	1755	1781	1815	1820	1824
Кол-во ямщиков (душ м.п.)	1000	3000	4781	6723	9468	9395	11 929	16 490	16 656	17 041

¹ Строельная книга Тюменского яма 138 г. // Тюмень в XVII столетии. — СПб., 1903. — С. 86–87.

² Гурлянд И. Я. Указ. соч. — С. 180.

³ Составлено по: Слоцов П. А. Указ. соч. — С. 149, 220, 242; Бояршинова З. Я. О формировании сословия государственных крестьян в Сибири (XVIII — первая четв. XIX в.) // Вопросы истории Сибири. — Томск, 1964. — Вып. I. — С. 53; РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об. — 2 об.

К 1820 г. ямских обществ, называемых ямами, было в Тобольской губернии девять: Тобольский, Тюменский, Туринский, Ялуторовский, Ишимский (или Аромашевский), Тарский, Уватский, Демьянский и Самаровский. В Томской губернии – два: Каинский и Томский. В первой, по седьмой ревизии, считалось 15 884 ямщиков, во второй – 772, в обеих губерниях – 16 656 душ. Из ямщиков Тобольской губернии жило в городах – 7%, в 149 селениях особо от крестьян – 55%, вместе с крестьянами – 38%. Из всех ямщиков 9229 душ жило в стороне от почтовых дорог. Это было связано с изменениями направлений трактовых дорог на протяжении XVIII – начала XIX вв. Из приведенных сведений следует, что к началу XIX в. только пятнадцатая часть ямщиков проживала в городах, а остальные вели хозяйство на земле в деревнях и селах¹.

К моменту перечисления ямщиков в общий состав государственных крестьян с платежом подушных и оброчных податей и повинностей в 1824 г. в Западной Сибири их было 17 041 душ м.п. (см. приложение 2 табл. 6)². В Восточной Сибири сословия ямщиков никогда не было.

1.2. Права и обязанности сибирских ямщиков

На первых порах, кроме подмоги на переезд, бесплатного проезда на место и иногда еще подмоги на первое обзаведение, новоприбранным ямским охотникам предоставлялись и иные льготы. По общему распорядку, с самих ямщиков и с ямских земель не взимались никакие сборы, так что посадские люди, бобыли, захребетники, платившие оброк, когда они записывались в ямщики и устраивались на ям, освобождались от всяких платежей³.

В «московских» городах ямские слободы ограждались от воевод своими привилегиями, и с этим воеводской власти приходилось считаться. Сибирские ямские охотники первого набора были обеспечены такими же привилегиями. Верхотурские ямщики, например, еще в 1644 г. ссылались на уставную грамоту царя Федора Ивановича. В ней, в частности, определялось, что ямщики обязаны

¹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 169.

² РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об. – 2 об.

³ Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 182.

летним путем возить лишь до Семенова дня (1 сентября), а зимним — до Благовещенья, чем, следовательно, освобождались от обязанности отпускать подводы в распутицу (разскалье)¹.

По своему сословному положению ямщики и в XVIII в. были близки к крестьянам. Это подтверждает выписка из журнала Тюменской воеводской канцелярии от 14 января 1750 г. «О непринуждении ямщиков брить бороды, ибо нет в них разности от крестьян, кроме того, что они освобождены от собираемых с народа государственных податей, за что им (ямщикам — О. К.) необходимо отправлять ямскую службу и почтовую гоньбу...»². Да и весь образ жизни ямщиков был аналогичен крестьянскому.

На основании общих учреждений они принадлежали к состоянию казенных поселян, почему и пользовались одинаковыми с крестьянами правами на пользование землями и прочими угодьями. Относительно крестьян они имели следующие преимущества: 1) по указу 1650 г., отправляли одну почтовую гоньбу и не платили государственные подати; 2) по указу 1672 г., жившие в городах освобождались от повинностей всякого личного отправления службы; 3) избавлялись от платежа денег на исправление больших государственных дорог, на усовершенствование судоходства; 4) не несли общей внутренней погубернской повинности на воинские надобности; 5) по указу от 13 января 1714 г., освобождались даже от поставки рекрутов, но данная выгода общими учреждениями о рекрутах 1766 г. была отменена. Ямщики пользовались землями наравне с крестьянами, занимаясь хлебопашеством, разного рода ремеслом, северными рыбными и звериными промыслами и собиранием кедровых орехов. Некоторые из тюменских ямщиков, получая от извоза купеческих кладей достаточные выгоды, не обрабатывали земель³.

Ямщики всегда протестовали против привлечения их к исполнению посадских обязанностей. В мае 1717 г. ямской охотник Медведев обращался с челобитной в тюменскую воеводскую канцелярию об освобождении их от излишне-

¹ Гурлянд И. Я. Указ. соч. — С. 193—195.

² ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3712. Л. 53.

³ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164—164 об.

го дровяного «накладу» и теми дровами «разверстаться» с другими чинами подымно, чтобы от того лишнего «накладу» не прийти в полное разорение. В челобитной, как и всегда, ямщики жаловались на трудности в ямской гоньбе и наличие посторонних обязанностей¹. 19 ноября 1735 г. староста тюменской ямской городской волости доносил о необходимости снятия с тюменских ямщиков обязанностей по караулам по улицам г. Тюмени. Жалобы ямщиков на неправомерность всякого рода дополнительных повинностей доходили до властей, и они, в который уже раз, давали свои указы. Так, 15 октября 1750 г. в выписке из журнала тюменской воеводской канцелярии вышла промемория Верхотурского, Туринского и Тюменского ямов от ямских управительских дел тюменской воеводской канцелярии «О непривлечении тюменских посадских людей и ямщиков для починки и исправления около г. Тюмени... рогатой палисады... оных ямщиков в наряд и городовую работу не употреблять»². А 19 ноября 1751 г. тюменская воеводская канцелярия указывала, чтобы «имеющимся в Тюмени откупщикам перевозные и за водопой и пролубных денег с тюменских ямщиков не брать»³. Ямщики сами отказывались выполнять возложенные на них посадские обязанности. Так, в заседании от 29 сентября 1757 г. тюменская воеводская канцелярия констатировала: «Ямщики в выборе в полицейские чины и в содержании караулов исполнение неотменное учинили...»⁴.

Ямщики, помимо почтовой гоньбы, наряжались и для исправления дорог. Но особенность этого наряда оговаривалась специально в делопроизводственной переписке властей. По указу Сибирской губернской канцелярии, в 1764 г. ямщики Верхотурского и Тюменского ямов наряжались «для расчистки по Московской большой и на протчих по сибирскому тракту лесов и постройки по оным мостов и гатей на каждом против своих дач». В этом указе специально ссылались на указ правительствующего сената от 16 мая 1740 г., по которому

¹ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3693. Л. 1-39.

² Там же. Д. 3630. Л. 4.

³ ГАТюмО. Там же. Д. 5127. Л. 273-274.

⁴ Там же. Д. 460. Л. 29-33.

«через ямские слободы мосты и дороги мостили сами ямщики»¹. Указ уточнял: «чтоб и во всех по большим дорогам селах и деревнях обыватели каждой против своих дворов мосты содержали своим коштом во всегдашней исправности»².

Сословные границы и в XVIII в. были довольно жесткими, сменить род занятий было непросто. Так, в 1766 г. сибирский губернатор Д. И. Чичерин просил разрешения Тобольского яма ямщику Петру Захарову, вступившему в тобольское купечество, «из ямщиков навсегда выключить для съезда в Камчатку и дать из Тобольского магистрата на три года паспорт». Из Канцелярии Сената для уяснения сути дела приказали: «Оному ямщику Захарову, по силе состоявшихся в 1700 и 1722 гг. указов и в рассуждении предписанных сибирского губернатора резонов, остаться в Тобольском купечестве и торги производить в тамошних и в отъезжих местах беспрепятственно, но что следует освободить его в то же время от всех с сих по ямской гоньбе раскладов, то он от того по основании тех же самих законов: по которым всякий записанный в оклад крестьянин обязан сим подушные денги, так и помещичий доход во всякое время платить невменно: освобожден быть не может, почему и надлежит ему сверх купеческих ямщицки тягости исправлять с протчими наряду безотговорочно. И ямской канцелярии о том ведать»³. И в середине XVIII в. власти стремились сохранить ямщиков в их сословии. Поэтому 20 июня 1745 г. было запрещено ямщикам выдавать своих дочерей в замужество за дворцовых, архиерейских и монастырских служителей⁴.

В Сибири должности приказчиков занимали дети боярские. О сибирских приказчиках сохранилось очень мало сведений. Это связано было с тем, по мнению И. Я. Гурлянда, что приказчики в Сибири быстро утратили главную свою функцию — судебную⁵. Однако в XVIII в. документы Ямской канцелярии свидетельствуют о том, что ямские приказчики исполняли обязанности ямских

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 11. — № 8099. — С. 110.

² ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 5304. Л. 1-2.

³ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 273-279 об.

⁴ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 4991. Л. 1.

⁵ Гурлянд И. Я. Указ. соч. — С. 197.

судей, а Сенат настрого запрещал губернским властям вмешиваться в дела ямских управителей и Ямской канцелярии. Согласно указу Сената от 30 июня 1728 г., надлежало «...между ямщиками суд и расправу чинить определенным от Ямской канцелярии управителям, и на управителей ямщикам бить челом в Ямскую канцелярию, а губернаторам и воеводам в тот суд не вступать; а которые разных чинов люди будут бить челом на ямщиков и на ямских управителей, також и ямщики на разночинцев, то тем прошениям решение чинить губернаторам и воеводам...». В управители же «...присылаются с смотра из правительствующего Сената из герольдмейстерской конторы отставные штаб и обер и унтер-офицеры и дворяне, достойные люди, к главной команде в Ямскую канцелярию, которая по должности своей определяет в ямы с надлежащими инструкциями и указами, по своему рассмотрению, где кому по достоинству и характера быть пристойно, и на оных управителях всякого исполнения взыскивать, и по изобретению вин, штрафует Ямская канцелярия как указы повелевают»¹.

В отношении управителей или приказчиков на ямах в Сибири в XVIII в. действовали правила, установленные во время Дм. Пожарского, руководившего Ямским приказом: «А в городех воеводам и приказным людям ямщиков судить не велено, а велено судить ямским прикащикам по десяти рублей, больше 10 рублей судить не велено. Искать и отвечать на Москве в Ямском приказе. А в которых городех на ямах ямских прикащиков нет, и тех ямщиков воеводам и приказным людям судить не велено, а велено на тех ямщиках искать на Москве в Ямском приказе. А в бою, и в лае, и в земельном деле ямщиков велено судить прикащику, а пошлин имать с рубля по полуалтыну, а хоженова денга, а на правду велено имать вдвое, а в уезде ездю имать на две версты денга, а в ямском деле с суда пошлин не имать»².

Таким образом, общие правила, установленные для управления ямщиками в Ямском приказе, распространялись и на отдаленную Сибирь, что ставит под

¹ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 159; ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 12. – № 9319. – С. 590–592.

² РГАДА. Д. 770. Л. 3, 3 об.

сомнение идею И. Я. Гурлянда об отсутствии или слабости ямских управителей в Сибири. Скорее всего ямские управители появились в Сибири позже, в начале XVIII в. после преобразования Ямского приказа в Ямскую канцелярию в 1723 г.

1.3. Жалованье и дополнительные заработки ямщиков

В первое время сибирским ямским охотникам назначен был сравнительно большой оклад денежного и хлебного жалованья, а также и более высокий оклад пашни. Так, верхотурские ямщики вначале получали по 20 руб. на пай и по 12 четвертей ржи и овса, туринские и тюменские – по 15 руб. на пай, да кроме того, на пай определялось пашни 15–20 четвертей в каждом поле. Обычно на семью ямщика приходился один пай жалованья. Если в семье гоньбу отправляли два или три человека, то на нее давали такое же количество паев и по 12 четвертей ржи и овса (четверть – старинная мера сыпучих тел, равная 209,91 литра). Простым ямщикам на всех станах нарезали по 15–20 четвертей пахотной земли. Старосты получали вдвое больше.

О раздаче ямским охотникам государева жалованья свидетельствуют специальные «раздаточные ямские книги» (иногда называемые окладными книгами). Жалованье раздавалось деньгами и «товарами» за деньги, иногда, кроме того, давалось и соляное жалованье. Верхотурская книга 1686 г. показывает раздачу одного денежного жалованья «на 50 паев, оклад по 28 руб. на пай». По большинству же книг видна раздача жалованья деньгами и товарами. В тюменской книге 1702 г. говорится о раздаче жалованья деньгами, мягкой рухлядью, сукнами и прочим. Записи сообщают, кому, сколько и чего именно дано. О том же упоминается и в раздаточной книге денежного и товарного жалованья верхотурским ямским охотникам 1702 г. В отрывке из туринской раздаточной книги 1704 г. отмечено о раздаче денежного и соляного жалованья¹.

В Сибири ямщикам плата с начала XVIII в. шла из Сибирского приказа. Жалованье выдавалось обычно в феврале. В начале XVIII в. ямская слобода в сибирском городе в основном включала в себя 50 вытей, как и в период возникновения. Жалованья на каждый ям приходилось по 1000 руб. и выделялась

¹ Оглоблин Н. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 166, 167.

пашня вместо хлебного жалованья, за исключением Самаровского яма, где, видимо, выращивание хлебов было затруднительно, поэтому тамошние ямщики получали хлебом¹.

Оплату за гоньбу власти часто производили товарами, а не деньгами, что ямщиков не устраивало. Тюменские ямщики даже по этому поводу обращались в тюменскую воеводскую канцелярию с челобитной о разрешении отправить в Москву двух выборных, чтобы обратиться с просьбой о повышении им жалованья за ямскую гоньбу и о замене оплаты за гоньбу товарами на деньги, ибо эти товары продают «много дешевле против государевой указной цены в полуину...»².

В начале XVIII ст. с посадских и крестьян в Сибири на жалованье ямщикам собирали по 10 денег с души или 10 алтын с двора. В основном это было в районах, обслуживавшихся ямщиками: Верхотурье, Туринск, Тобольск, Тара, Томск, Кузнецк. В Верхотурье с посадских, с бухар, с татар, которые не служили, брали по 3 алтына 2 деньги с двора, то же и в Кузнецком остроге с посадских, с «метрополичьих» (монастырских) крестьян брали по 2 алтына с двора³. В 1702 г. тюменский пашенный крестьянин Дм. Устюжанин указывал в числе денежных «потугов» и ямские сборы, которые, являясь незначительной частью других сборов, в совокупности привели его к разорению, и он вынужден был заложить двух своих дочерей: одну за 5 руб., другую за 2 руб.⁴ В 1706 г. тюменские пашенные крестьяне жаловались на обилие налогов, перечисляя и сбор ямских денег⁵. В 1714 г. с крестьян, бухарцев и захребетных татар ямские подати тоже собирались⁶. В 1703 г. из отписки тобольских воевод Михаила и Алексея Черкасских тюменскому воеводе Тухачевскому было известно, что с 549 дворов тюменских крестьян и бобылей за 1702 г. в тобольской казенной палате было принято 27 руб. 15 алтын ямских денег⁷. В 1712 г. тюменские подгород-

¹ Первое столетие сибирских городов. — С. 137, 140, 143, 154, 164.

² ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3696. Л. 4.

³ Первое столетие сибирских городов. — С. 139, 141, 144, 148, 151, 152, 155, 156, 158, 160.

⁴ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 2069. Л. 1–6.

⁵ Там же. Л. 1–8.

⁶ Там же. Д. 4120. Л. 1.

⁷ Там же. Д. 2606. Л. 3–4.

ные пашенные крестьяне обращались по поводу освобождения их от уплаты разного рода денежных сборов, в том числе ямского, из-за неурожая и падежа скота¹.

По указу 13 января 1714 г. ямщикам велено было предоставлять подводы по подорожным за прогонные деньги, «а вместо тех денег ямщикам жалованья не давать»². Таким образом, с этого времени основным источником заработка ямщиков в их государственной службе стали только прогонные деньги наряду с земельными наделами.

Сибирские ямские охотники занимались побочными занятиями, перепоручая гоньбу младшим членам семьи или наемным ярыжным.

Ямские охотники нанимались возить пушной и иной товар, обычно при возвращении на ям, чтобы не ехать порожнем, строили суда, вели с юртовыми татарами меновую торговлю и т.д. При этом отдельные ямщики держали на посаде лавки, брали на откуп «пролубный» сбор, т.е. сбор с пользования прорубями, третьи изготавливали светильники на свечи и т.д. Кроме того, они усиленно занимались хлебопашеством, несмотря даже на то, что с их сверхокладной пашни взимался выдельной хлеб. Приходилось нанимать работников-ярыжных из гулящих. А. А. Преображенский считает, что среди хозяев-нанимателей в социальном отношении преобладали крестьяне и ямщики. «Наличие среди наиболее активных хозяев ямщиков объяснимо, — пишет А. А. Преображенский. — Ямщицкие хозяйства лучше, чем другие (по роду своей деятельности), были обеспечены тягловой силой — лошадьми. Ямщики не порывали связей с сельским хозяйством. Наоборот, они использовали свое преимущество, и небезуспешно. Их экономическое положение в рассматриваемое время выглядит достаточно крепким. Регулярность найма (в некоторых хозяйствах по 5–10 и более ярыжных), значительные расходы на их оплату подчеркивают отнюдь не потребительский характер этих хозяйств»³.

¹ ГАТюмО. Там же. Л. 7–80, 10–11.

² ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 11. — № 8099. — С. 110.

³ Преображенский А. А. Урал и Западная Сибирь в конце XVI — начале XVIII века. — М., 1972. — С. 294–297.

О торгово-меновой деятельности ямщиков свидетельствуют Верхотурская, Туринская и Тюменская таможенные книги 70-х гг. XVII в. По Туринской таможенной книге 1674/75 г., торговля, мена, продажа туринских ямских охотников не выходила за рамки местного рынка, тогда как верхотурские ямщики часто с товарами, помимо своего местного рынка, выезжали за пределы города в сторону Соли Камской с рыбой. Виды мены и торговли верхотурских и туринских ямщиков ничем не отличались от таковой же у пашенных крестьян, посадских людей, стрельцов. Нами зафиксировано по туринской таможенной книге 80 сделок, совершенных туринскими ямщиками в 1674/75 г. В них участвовало 65 ямщиков¹.

Тюменская таможенная книга 1672/73 г. показывает очень малое число сделок, совершенных ямщиками: всего две по купле – продаже лошадей, семь – по продаже скота, две по купле – продаже дворов. В Тюмени один ямщик Ю. Камаров купил двух калмыцких ясырей (рабов), и тот был из Верхотурья. Два ямщика занимались хлебопашеством в больших размерах, так как, по таможенной оценке, у одного, Макейки Рябка, зерна было на 52 руб., а у другого, Ганки Мостовщикова с оброчным Семеновым, – на 63 руб.² Прав В. И. Курилов, считающий основой развития Тюмени XVII ст. аграрный сектор³. Тюменские ямщики в данном случае ничем не выделяются из других горожан.

Чем ямщики не могли заниматься – так это винокурением. Нарушителей запрета ожидало жестокое наказание: «А питье охотникам про себя держать велено, а не на корчму, а если его поймают за кормчество, то бить кнутом и выслать из слободы вон, а ево животы отписать на государя»⁴.

На протяжении XVII–XVIII вв. в Тюменском уезде ямщики закладывали и приобретали землю. 14 декабря 1726 г. в воеводской канцелярии была заключена поступная крепость на вечное владение сенным покосом за взятую денеж-

¹ Таможенная книга Туринска 1674/75 г. – С. 18–56.

² Таможенная книга Тюмени за 1672/73 г. // Таможенные книги сибирских городов XVII века. Вып. 4. Тюмень. Пелым / авт. – сост. З. В. Башкатова [и др.]; гл. ред. Д. Я. Резун – Новосибирск, 2001. – С. 29–33, 35–37, 45, 49, 52, 55, 62, 66, 69.

³ Курилов В. И. Таможенная книга Тюмени как зеркало хозяйственной жизни и быта сибирского города // Таможенные книги сибирских городов XVII в. – Вып. 4. – С. 11.

⁴ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 4 об.

ную ссуду между тюменскими ямщиками Г. Молоткиным и Н. Шабуровым. 18 марта 1727 г. тот же Г. Молоткин за взятые в долг 1 руб. 50 коп. заключил закладную крепость на сенной покос сроком на 7 лет с тем же Н. Шабуровым¹. За ссуду в 6 руб. пеший казак П. Черепанов и тюменский ямской охотник П. Дербышев 20 мая 1731 г. составили закладную крепость на владение последним землей в течение 5 лет². 9 октября 1738 г. ямщик К. Ерданов передал на вечное владение пашенную землю ямщику А. Шушкину «за прежний долг свой, за десять рублей»³. В 1743 г. между крестьянами, ямскими охотниками и разночинцами заключались кортомные (арендные) крепости, договорные записи, поступные крепости (сделки, дарственные) на землю⁴.

Наряду с земельными размежеваниями, спорами, куплями, продажами, закладом и арендой земли ямщики занимались промысловой деятельностью. Так, ямщик деревни Фуфаевой Иван Стеклов в челобитной в Тюменскую воеводскую канцелярию просил о разрешении ему рыбной ловли на оз. Кривом⁵. Ямщики брали в аренду рыбные ловли, оспаривали право пользования ими. Тот же Иван Стеклов в 1765 г. просил тюменского воеводу от имени ямского мира прислать обстоятельный ответ о причине отдачи рыбных озер в местах, где проживали ямщики, другим арендаторам, «ибо на одно сочинение обращения и квитанции больше половины гривны оброку обойдется»⁶.

О занятиях ямщиков лесными промыслами свидетельствует челобитная ямского охотника В. Шешукова об освобождении его от уплаты десятой деньги, которая была положена на него «за лесные промыслы»⁷.

Ямщики нарушали запреты Сибирской губернской канцелярии от 1750 и 1764 гг., в которых крестьянам, солдатам, ямщикам, детям боярским и разночинцам, не записанным в купечество, не разрешалось иметь торговлю⁸.

¹ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 2247. Л. 67.

² Там же. Д. 2248. Л. 23-24.

³ Там же. Д. 2250. Л. 26.

⁴ Там же. Д. 2398. Л. 1-81.

⁵ Там же. Д. 3616. Л. 1-2.

⁶ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3619. Л. 1-2.

⁷ Там же. Д. 1736. Л. 13.

⁸ Там же. Д. 3759. Л. 43-46.

Таким образом, доходы ямщиков состояли из денежного жалованья, получавшегося ими от казны до 1714 г., а затем от платы за прогоны, получавшиеся от проезжавших, а также от земельных наделов, выделявшихся им за службу, и от промыслов, которыми они занимались в свободное время.

1.4. Ямская гоньба до середины XVIII в.

В организации самой ямской гоньбы большое значение имели меры по пресечению требования лишних подвод, по урегулированию вопроса о прогонах и по установлению нормы груза, который ямщики обязаны были поднимать на подводе.

При Михаиле Федоровиче 8 марта 1627 г. князь Д. И. Пожарский, начальник Ямского приказа, издал роспись, определявшую, сколько кому следовало давать подвод. В том же году 12 мая было предписано сибирским детям боярским давать летним путем в Сибирь из Москвы две подводы да еще подводу проводнику, а зимним путем две подводы с санями. Правительство регулярно предписывало не посылать лишних гонцов, не писать в подорожные подводы сверх указа, не давать из Сибирского приказа выход и корм лишним гонцам и служилым людям и «доправлять» лишние подводы на виновных¹. 10 сентября 1701 г. последовал указ, категорически запрещающий дачу подвод без прогонов, а 27 ноября 1713 г. — о даче почтовых подвод за прогоны только для проезда, а не для клад². В 1728 г. был издан специальный сенатский указ «О нетребовании излишнего числа лишних лошадей против подорожной, о нечинении обид ямщикам...», подтверждавший вышеозначенные ограничения в выдаче подвод³.

Особо важным для сибирских ямщиков был вопрос о прогонах.

До 70-х гг. XVII в. при отправке какого-либо человека из Москвы прогоны обыкновенно выдавались из Ямского приказа. Если, например, гонец получал право требовать подводы без прогонов, то и эти подводы записывались «для счета» в Ямском приказе. Так осуществлялся контроль работы ямщиков. При

¹ Гурлянд И. Я. Указ. соч. — С. 199–200.

² РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 765. Л. 3, 3 об.

³ ПСЗРИ. Собр. 1-е — Т. 8. — № 5299. — С. 60–61.

отправлении гонца порядок был таков: приказ, пославший гонца, давал подорожную ему от своего имени или ее заказывали в Ямском приказе. В первом случае о величине прогонов сообщали в Ямской приказ и он их выдавал. Но если была «большая посылка» – ехало посольство, или с ревизией отправляли несколько бояр, то все дело решалось только Ямским приказом. Если в приказе вообще не было денег, то он «отписывался», и тогда прогоны выдавались из пославшего приказа¹.

В 1686 г., когда представители сибирских ямов «били челом» по поводу злоупотреблений, было установлено: служилым людям, посылаемым в Сибирь и из Сибири с денежной и соболиной казной и «мягкой рухлядью», гонцам и ссыльным давать подводы без прогонов. Всем же посланным на службу и возвращающимся с сибирской службы стали давать подводы по сибирским ямам не иначе как из прогонов. Для дальнейшего урегулирования этого вопроса было предписано послать с Верхотурья сына боярского с подьячим и двумя целовальниками и измерить дороги указной верстой (по 1000 саж. в версте). Последнее было исполнено в 1687 г., причем определилось, что от Тобольска до Тюмени – 110 верст, от Тюмени до Туринска – 74 версты 800 саж., от Туринска до Верхотурья – 98 верст 400 саж., от Верхотурья до Соликамска – 140 верст, от Тобольска до Демьяновского яма – 122 версты 800 саж., от Демьяновского до Самаровского яма – 142 версты, от Самаровского до Сургута – 134 версты 800 саж., от Самарова до Сухоруковых юрт, вниз Иртыша – 500 верст. Однако установленный принцип выдачи прогонов не соблюдался самой Москвой, и уже в 1688 г. оттуда требовали, чтобы стрельцам, посылаемым с отписками в Москву, подводы давались без прогонов².

Еще в 1609 г., при Василии Шуйском, было приказано соликамскому воеводе оберегать ямщиков «от насильства» служилых людей и не позволять класть на зимнюю подводу более 15 пуд., а на летнюю – более 4 пуд., если не садятся сами, а если же садятся, то «епанчу и чем сыту быть». До 1645 г. ямщи-

¹ Визилев А. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 80.

² Гурлянд И. Я. Указ. соч. – С. 202–203.

кам было предоставлено право взвешивать каждый тяжелый воз, причем был определен указанный вес – зимой 20 пуд. вместе с санями, а летом 15 пуд.¹ Судя по челобитным, служилые люди все-таки нагружали иногда возы вдвое и втрое больше.

О службе ямских охотников свидетельствуют «разгонные книги» (иначе назывались «ямские книги», «ямские разгонные книги», «подводные книги», «книги ямскому отпуску» и проч.), которые велись ямскими старостами под контролем воеводы. Как следует из древнейшей «разгонной книги» Тюмени 1633 г., тюменские ямские охотники отпустили за год 874 подводы – «собою, без найму» да «наймом» 494 подводы, за что заплатили 467 руб. 5 алтын 2 деньги, «обоего 1368 подвод». Если давалось судно, то каждый гребец приравнивался к одной подводе, т.е. коню. Например, на одном судне был кормщик и 14 гребцов, «всего дано 15 подвод» – замечает запись об этом отпуске². «Книга записи ямских подвод Туринского яма» показывает, что практически за сто лет мало что изменилось. Из нее видно, что ямские и почтовые подводы в 1737–1738 гг. давались едущим по подорожным из Туринска либо в Тюмень, либо в Верхотурье. Подорожные выдавала либо Ямская контора (СПб.), либо Ямская канцелярия (Москва), либо губернские и воеводские канцелярии. За 1737 г. по 186 подорожным было выдано 860 подвод. В 1738 г. число подорожных возросло до 241, а подвод – до 985. Например, по сведениям подорожной Сибирской губернской канцелярии 3 января 1737 г., было «дано из Туринска до Верхотурья генерала и кавалера Левашева сыну ево и при нем слугам ево ямских шесть подвод», прогонов взято 2 руб. 46 коп. 7 января, по подорожной Ямской канцелярии, было дано две подводы до Тюмени курьеру ингерманландского пехотного полка, прогонов взято 60 коп. 8 января, по подорожной Ямской конторы (СПб.), проехал на почтовых до Тюмени иркутский дворянин Дементьев на одной подводе за 25 коп. прогонов. По подорожной Верхотурской канцелярии, до Тюмени ехал сержант Борзунов с капралом и солдатами и денежной

¹ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2.

² Оглоблин Н. Н. Указ. соч. – Ч. 1. – С. 168.

казной на трех ямских подводах. Прогонов уплатили 90 коп.¹ Можно сделать вывод о том, что в XVIII в. прогонная плата всеми проезжающими вносилась регулярно.

В Сибири в XVII–XVIII вв. ездили на, так называемых, 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. Так, например, ехал в 1741 г. Г. Ф. Миллер от г. Тобольска до Тюмени: «21 марта вечером отправился из Тобольска с ямщицкой упряжкой, которая прошла до Тюмени без замены». При этом путешественник отмечал наличие почтовых станций, где, видимо, находились переменные почтовые лошади².

О скорости движения ямщиков с почтой говорилось в указе от 3 июня 1684 г., где предписано было ямщикам делать 7 верст летом и 5 осенью и зимой в час, а в случае опоздания без причины полагалось наказание: бить батоги³.

В Сибири, в местах, где не было ямщиков, ямские деньги с населения не собирались, потому что «посацкие люди и крестьяне вместо ямщиков гоняли всякие подводы». Об этом свидетельствует «Ведомость сибирских городов» 1701 г. Например, в Енисейском, Илимском, Иркутском, Якутском городах «гоняли всякие подводы без прогонов». А в Нерчинском городе вообще ямских денег не собирали и не гоняли подвод: «А иных сборов с посацких людей и пашенных крестьян не збирается для того, что Нерчинский город заведен в недавних летех, и распространяется вновь, и с китайским государством пограничной»⁴.

Условия почтовой гоньбы в Сибири были тяжелыми. Поэтому в гонщики набирались люди всех чинов и сословий, в том числе и стрельцы, и казаки, и торговые люди, «которые своею охотою пожелают служить ту ямскую службу». В других местностях России этого не допускалось. Упрочилась и фор-

¹ РГАДА, Ф. 290. Оп. 1. Д. 388. Лл. 1–19, 43.

² *Сибирь XVIII века в путевых описаниях Г. Ф. Миллера // История Сибири. Первоисточники. Вып. VI / сост. А. Х. Эллерт. – Новосибирск, 1996. – С. 289–297.*

³ *Лешков. Исторический очерк русского законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе или почтах // Москвитянин. – М., 1852. – Т. I. – Отд. III. – С. 35.*

⁴ *Первое столетие сибирских городов. – С. 148–153.*

мальная сторона выбора ямщиков. По существующей системе за нового охотника ручались все или, по крайней мере, большая часть односельчан. Для сибирской же гоньбы добропорядочность кандидата гарантировалась священником того прихода, в котором он жил. Священник подписывал «излюбленный список» в том, что будущий ямщик — «человек добр, семьянист и непьяница и животом прожиточен и государеву ямскую гоньбу ему гонять мочно»¹. В январе 1712 г. тюменские ямщики дали в воеводскую канцелярию поручительную грамоту о взятии на поруки «вновь ставшего ямщиком Волокитина»². О поруках ямщиков говорилось еще в 1624 г. в документах Ямского приказа³ (см. приложение 1 док. 2).

1.5. Реорганизация ямского дела во второй половине XVIII — первой четверти XIX в.

Изучая виды передвижения и формы их организации середины XVIII — начала XIX в., мы пытаемся проследить взаимосвязанные процессы эволюции ямской гоньбы от повинности ямщиков к подрядной ямской гоньбе притрактовых жителей разного звания, сближения социального статуса ямщиков со статусом государственных крестьян, а также отмены сословия ямщиков.

Почтовая гоньба, связанная с перевозкой почты, в Сибири была организована в первой трети XVIII столетия. По указу от 26 сентября 1731 г., полученному в Тобольске 17 октября 1731 г., велено было «в сибирских городах для государственных посылок и для посылок же партикулярных писем учредить почту на таком же порядке, как напред сего в прошлых годах такая почта была учреждена... от Тобольска до Китайской границы и от Москвы до Тобольска»⁴.

В 1744 г. в Тюменскую воеводскую канцелярию поступил указ из Ямской канцелярии, в котором, со ссылкой на указ Правительствующего Сената, приказывалось от Москвы до Тобольска для «возки одних только писем учредить ямской канцелярии почту, на каждом стану по шти (шесть — О. К.) лошадей и

¹ Вигилев А. Н. Указ. соч. — Ч. 2. — С. 40.

² ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3694. Л. 18.

³ РГАДА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 770. Л. 2 об.

⁴ ГАТюмО. Ф. 47. Оп. 1. Д. 3701. Л. 10.

отправлять ту почту однажды в неделю, и тех лошадей кроме воски оных писем никому не давать, разве от Сената или от Сибирской губернии посланы будут курьеры от Москвы до Царева Санчурска и от Верхотурья до Тобольска, где прежде сего та почта ямскими подводами была учреждена и для учреждения той почты и для поставки на оных станах лошадей и при них почтарей»¹.

В 1752 г. Ямская канцелярия по указу Правительствующего Сената разложила ямщиков на выти по 28 душ. Каждая такая выть выставляла по три лошади, что и продолжалось до 1785 г. В журнале Тюменской воеводской канцелярии в 1764 г. было записано, что «на ямские подводы указного весу, яко то в летнее по пятнадцати, а в зимнее время по двадцати пудов и на перегонах встречающихся ямских лошадей без отдыха не брать»².

Вообще во второй половине XVIII ст. ямщикам приходилось доставлять почту по двум дорогам, идущим в Сибирь. Так, в 1773 г. отправление почт из Московской почтовой конторы: «По Сибирской дороге»... через Нижний, Казань, Кунгур, Екатеринбург, в Тюмень, Тобольск, Тару, Томск, Иркутск, Нерчинск происходило в понедельник и пятницу. А также по старой Сибирской дороге через Царев Санчурск, Яранск, Котельнич, Орлов, Хлынов, Слободской, Кайгородок, Соль-Камскую, Верхотурье и Туринск³.

Ямщики проживали оседло в основном в Туринском, Тюменском, Ялуторовском и Тобольском уездах, но с 1804 г. выставляли лошадей даже во все уезды Томской губернии. По этой причине они должны были отлучаться от своих хозяйств с лошадьми и со всей ямской принадлежностью на расстояния до 1,5 тыс. верст. Это не могло не сказываться на состоянии их хозяйств.

До 1780 г. сибирские ямщики состояли в ведении государственной Ямской канцелярии и зависели от ямских управителей. «С этого же времени, — пишет

¹ ГАТюМО. Там же. Д. 4976. Л. 105.

² Там же. Д. 481. Л. 140.

³ Дорожной месящеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. — СПб., [1772]. — С. 40–41.

Г. С. Батеньков, — управление ими было отменено и ямщики поступили в заведение гражданского губернатора и непосредственно казенной палаты»¹. По указу от 21 января 1782 г. об учреждении легкой и тяжелой почты (пункт 5) было предписано «наряд ямщиков и их лошадей оставить под наблюдением директора экономий, попечений городничих и нижних земских судов... А потому прежде определенные в ямские управители ныне остались без всякой должности на содержании ямщиков, по одному только их отягощению. А потому... их из управительной должности исключить»².

С 1786 г. Тобольская казенная палата разрешила ямщикам исполнять ямскую повинность сообразно местным обстоятельствам: либо натурой, либо наймом. В последнем случае ямщики обязывались нанимать людей по законным договорам — «верных и надежных с поручительством или по одобрениям общественным». За нарушение этих правил целые ямские общества ставились в строгую ответственность. Начиная с 1786 г., содержание станов в некоторых селах и деревнях вместо ямщиков брали на себя крестьяне, но при условии взыскания с ямщиков денег за содержание ямской гоньбы. В первые годы деньги собирали с ямщиков не очень исправно. Так, за вторую половину 1789 г. с 55 душ тюменских ямщиков было собрано всего 53 руб. 90 коп. Деньги обычно взыскивались за полугодие и отсылались с выборными в уездное казначейство, где учитывались в счет оброчных платежей. Рапорты волостных судов о взыскании денег за ямскую гоньбу с ямщиков за содержание вместо них крестьянами почтовых станций за 1788 г. были постоянными.

С 1786 г. практика внесения денег ямщиками на содержание почтовых станций в тех уездах, где не было постоянных ямщицких поселений, становится общепризнанной. Из рапорта Тюменского яма в Тюменский земский суд видно, что в 1786 г. деньги с тюменских ямщиков собирались на содержание почтовых станций в Томском и Каинском уездах³.

¹ РГА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164.

² ТФ ГАТюмо. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2702. Л. 1.

³ ТФ ГАТюмо. Там же. Д. 2724. Л. 1-3; Д. 2735. Л. 1; Д. 2722. Л. 1-5; Д. 2715. Л. 2; Д. 2716. Л. 1.

Там, где компактно проживали ямщики, они занимались ямской гоньбой сами. Рапорт Коркинского волостного суда объявлял, что на почтоотправление по Тюменскому тракту на почтовый станец в д. Искинскую от Туринского яма отправлены 12 лошадей с ямщиком Мануилом Юрьевым¹. Ямщики часто сами заключали договоры с волостными земскими судами о содержании почтовых лошадей на станциях. Об этом свидетельствуют рапорты этих судов в Тюменский земский суд². Из рапорта Каинского нижнего земского суда видно, что в Каинском уезде в 1787 г. было 18 станций. На перевозке почты в 1787 г. от Тобольского, а в 1788 г. от Демьяновского ямов на каждой станции было задействовано по 12 лошадей. Содержание каждой станции обходилось в 423 руб. в год. В рапорте ставился вопрос о взыскании недоданных денег на содержание почтовых станций с ямщиков Тобольского наместничества³. В 1793 г. один из ямщиков г. Тюмени подрядился отправлять почтовую гоньбу на станциях в селах Колыонском и Почитанском Томского уезда, выставляя по шесть пар лошадей на каждой⁴. В 1797 г. на пути от Тары к Томску на станциях Тырышкина, Варламский Бор, Ташаринская выставлялось по 12 лошадей. Здесь были наняты Тюменского яма ямщики Петр Матвеев и Иван Шабуров⁵.

Не всегда ямщикам удавалось выполнить свои функции в полном объеме, и тогда власти поступали в соответствии с целесообразностью поддержания ямской гоньбы. Из Тобольской управы благочиния в Тюмень поступило сообщение, что ямщики, исправлявшие ям и почтовую гоньбу при Тобольской почтовой конторе, так как их лошади и упряжь пришли в упадок, для исправления почтовой гоньбы оказались непригодными. Так, например, вместо «пришедших в упадок» ямщиков Туринского и Тюменского ямов с их 14 лошадьми приказано было «нанять за счет ямских обществ, от коих они были присланы, вольных наемщиков»⁶. Из рапорта городского ямского волостного суда в Тюменский

¹ ТФ ГАТюмО. Там же. Д. 2702. Л. 3.

² ТФ ГАТюмО. Там же. Д. 2712. Л. 32.

³ Там же. Д. 4189. Л. 1.

⁴ Там же. Д. 2757. Л. 1.

⁵ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2760. Л. 17.

⁶ Там же. Д. 10. Л. 1.

нижний земский суд известно, что волостной суд нес ответственность за исправное отправление ямской гоньбы. Так как подрядчик Котовщиков из Тюмени вел гоньбу неисправно на ряде станций, то волостной суд передал гоньбу другим содержателям: крестьянам и ямщикам, за которых ручались односельчане или ямщики того же яма. При договоре это ручательство играло важную роль¹. Из рапорта Антошинского волостного суда известно, что ямщик Тюменского городского яма Василий Кычанов, содержавший станцию в д. Бачалиной, имел всего 10 лошадей, а должен был выставлять 12, но так как за него ручались «поручители Липчинской волости ямщики Семен Завьялов с товарищи», то они и должны были выставить еще двух лошадей².

В 1792 г. Тюменский городской ямской суд в рапорте отмечал, что за наем и отправление на почтовых станах почт и проезжающих в 1793 г. следовало заплатить 9877 руб. 65 коп. По Тобольскому уезду тюменские ямщики выставляли на содержание почтовых станов 124 лошади за 4032 руб. 65 коп. Тобольский купец Степан Иванович Тюленев, поручителем которого выступал енисейский купец Иван Максимович Темных, договорился содержать на 15 станциях Каинского и одной Томского уездов 167 лошадей за 5845 руб. в год, то есть по 70 руб. в год за одну пару. Тюменского яма ямщики всего по договорам с подрядчиками должны были заплатить за содержание и прогон 291 лошади 9877 руб. 65 коп.³

В это время на прочие повинности, как-то: на воинские надобности, содержание государственных дорог и исправление почтовых домов, на содержание переправ через реки и волостных правлений, на выставление для земских повинностей лошадей, исправление колодничьих казарм, на пожарные инструменты, сельские запасные магазины, установку верстовых столбов и прочие местные волостные повинности, предусмотренные законом, сбор с ямщиков происходил на общих основаниях с крестьянами⁴.

¹ ТФГАТюмО. Там же. Д. 2766. Л. 11.

² ТФГАТюмО. Там же. Д. 4189. Л. 13 а, 13 б.

³ ТФГАТюмО. Там же. Д. 2731. Л. 4, 6.

⁴ ТФГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1 Д. 2806. Л. 29.

О том, кто отправлял почтовую гоньбу и в каких местах, свидетельствует «Ведомость, учиненная на каких станциях от Тюменского яма наняты в разных округах состоящие по отправлению почтовой гоньбы разного звания люди и в каких местах» за 1789—1800 гг. В тобольской почтовой конторе и в ямском почтовом дворе содержателем 7 лошадей по найму являлся здешний купец, за которого ручались другие тобольские купцы. И в Тобольском уезде в юртах Байкаловых и Истяцких, и в д. Котошихиной 27 лошадей содержал тот же купец. В Тюменском уезде в д. Южаковой, в слободе Покровской, в с. Созоновском и д. Вилижаниной по 12 лошадей на каждой станции (всего 48) — ямщики и крестьяне тюменской округи. В Ялуторовском уезде в Успенском заводе, в слободах Бешкильской и Исецкой (по 2 лошади на станции) — ямщики. В Курганском уезде 10 лошадей на станциях содержали крестьяне Бутаковской волости Тарского уезда. В том же уезде в деревнях Секменево и Мешковой выставляли 24 лошади тоже крестьяне. В Томском уезде в г. Ачинске и шести селениях (Тырышкина, Орский Бор, Дубровина, Ташаринская, Турунтаева, Подъельничная) выставлялось по 12 лошадей, в юртах Татищевых, Калбаковских, Сунтуровских и Тишиных, в д. Пушкарево, селах Карнаухо, Большие Бровцы, Криволуцкое — по 2 лошади. Всех 114 лошадей на этих станциях содержали ямщики из Тюмени Петр Метелев и Иван Шабуров, нанятые под поручительство тюменских же ямщиков Григория Рыболова и Ивана Архимаритова «с товарищи». В Омской округе в форпосте Ачаирском две лошади содержал ямщик. В Ишимской округе в селениях Боровое, Тушнолобова, Абацкое, Камышлова, Орловское почту возили на 6 лошадях, в Ларихе, Казанцеве, Ильинском — на 4-х. Все 42 лошади содержались опять же нанятыми тюменскими ямщиками¹.

Практика содержания лошадей на почтовых станциях ямщиками, крестьянами и мещанами сохранилась и в первой четверти XIX в. Так, из расписания о содержании лошадей на почтовых станциях, составленного в 1800 г. на три года вперед, видно, что в г. Тобольске ямщик Дехтерев содержал с работниками при почтовой конторе 7 лошадей по 200 руб. в год за пару. В Тюменском уезде

¹ ГФГАТюмО. Там же. Д. 2766. Л. 14—15.

в селах Байкаловское, Южаково, Вилижанское, в Успенском заводе лошадей выставляли крестьяне, а в Покровском – тюменский ямщик с работниками, в с. Созоновском – тюменские ямщики.

Цена содержания одной пары лошадей колебалась от 59 до 166 руб. на разных станциях. При этом крестьяне получали суммы даже большие, чем ямщики. На станциях в Ялуторовском уезде и г. Кургане 17 лошадей держал мещанин Д. Черных с работниками – по 60 руб. 70 коп. за пару. В Тобольской округе в Истяцком и Колотиловском станах 15 лошадей содержали ишимские ямщики за 1390 руб. В с. Секменевском Тарской округи держателями были тюменские ямщики, за 6 пар получали 1099 руб. В Томской округе в д. Мешковой, в Орском Бору, в с. Ташаринском почту возили тюменские ямщики, а в д. Тырышкиной, в с. Колыонском – томские крестьяне, в с. Турунтаевском и д. Подъельничной – томские ямщики, в Ачинской округе в городском посаде – мещане. Чем дальше на восток, тем дороже обходилось содержание лошадей. Так, в Ачинске на одну пару приходилось затрачивать 270 руб. За всех почтодержателей ручались либо односельчане, либо мещане¹.

Всего на почтовых станциях ямщики выставляли 1058 лошадей, плата за которых в 1820 г. достигала 191 991 руб. 75 коп.²

По сведениям почтовых дорожников и месяцесловов на тракте между Тобольском и Тарой в 60-е – 80-е гг. XVIII ст. ямщики содержали подставы с лошадьми в двух местах по 60 голов в каждой: в д. Кусерятской и Зудиловском Форпосте, а от Тары до Томска семь подстав по 10 лошадей в каждой: в г. Таре, в Копьеве зимовье, в Турумовом зимовье, в Комлоцком зимовье, в Закатитском зимовье, в Обнорском бору, в Томске. Кроме этого на станах от Тюмени до Тобольска на 8 станциях по 6 лошадей, а от Тобольска до Тары на 17 станах по шести, а от Тары до Томска на 25 станах по две лошади. Но часть из них могла содержаться по найму от ямщиков местными жителями³.

¹ ТФГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2787. Л. 4.

² РГА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 164 об.

³ Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб., [1772]. – С. 31–34.

При активизации движения казенных транспортов власти привлекали для подводной гоньбы и коренных жителей Сибири. Ясачные татары Ентыкаевских юрт жаловались, что в 1787 г. их юрты приписали для отправления больших обозов и отвозки пассажиров с содержанием семи лошадей в д. Вилижаниной Яровской волости, и ентыкаевцы жаловались, что они при таких условиях не смогут платить ясак¹. В 1797 г. Айтаула Енбаев из юрт Шипчанских Есаульской управы жаловался в Тюменский уездный земский суд, что от отправления подводной гоньбы еще со времен губернатора Чичерина (1783 г.) несли они немалые издержки, до 100 руб. в год, отчего доходили до «всекрайнейшего изнеможения», ибо сверх подводной гоньбы занимались исправлением дорог и сопровождением каторжников². В записи 1797 г. в журнале Тюменского нижнего земского суда в ответ на жалобу Айтаулы Енбаева приводятся выписки из указов, которыми руководствовались при организации почтовой гоньбы местные власти. В ссылке на указ от 6 февраля 1736 г. сказано: «... ежели потребно будет лошадей больше поставить для почты, то наряжать уездных»; по указу от 10 мая 1762 г.: «... ежели потребно будет от 20 до 35 лошадей, то обвещать за сутки, а кто потребует от 30 до 50, то за неделю, и чтоб те приготовленные лошади более суток не ждали, разве заплачены будут простойные деньги на сутки за каждую лошадь по 25 коп.»³. Таким образом, у местных властей были формальные основания для того, чтобы привлекать к подводной почтовой гоньбе аборигенное население.

На востоке Сибири, где не было ямов, ямскую повинность выполняли податные крестьяне и разночинцы. В наказах в Уложенную комиссию 1767 г. приписные крестьяне с. Ладейского писали, что им приходилось сопровождать военных с казенными вещами по дороге из Иркутска в Тобольск. Приписные Абаканского, Караульного, Новоселовского и Балехтинского станков просили освободить их и разночинцев от почтовой и междудворной подводной гоньбы и прислать «отколь принадлежит поселить настоящих ямщиков как бы и в прот-

¹ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2734. Л. 1.

² Там же. Д. 4189. Л. 24.

³ ТФ ГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 4189. Л. 24.

чих сибирских городех оные находятца». Видимо, до крестьян доходили слухи о попытках сибирских властей заселить большую дорогу ямщиками из сибирских ямов. Приписные крестьяне с. Есауловского возили из Красноярска до Канского острога 208 верст, а если канские обыватели не помогали своими подводами, то от Канского до Удинского острога еще 30 верст, а если и там перемены не случалось, то до д. Туломской (еще 100 верст), а в сторону Тобольска до Черной речки – 131 версту, оттуда до Ачинского острога – 71 версту, а если и в Ачинском перемены не делалось, то еще до с. Боготольского 40 верст. Итого получался разгон в оба плеча в 600 верст. Наказ отмечал, что на этой дороге «малое число живущих людей находилось» и от таких длинных проездов люди приходили во «всекрайнее разорение» и не успевали к посеву. Эти же крестьяне содержали в течение года в складке с прочими станциями ямские и почтовые подводы» на 12 лошадях, которые должны были отправлять все крестьяне поочередно. Чтобы не отрываться от полевых работ, они нанимали «отправлять те 12 лошадей охочих и свободных людей» по 250 руб. ежегодно¹. Таким образом, наем вместо себя начал применяться в содержании почтовых лошадей с самого начала проведения почтовой дороги.

Часть разночинцев Кемского острога была поселена по Канской дороге до Удинска для почтовой и ямской гоньбы. Они тоже платили подушные деньги и прочие казенные сборы и перевоз держали за свой счет².

Из наказа ямщиков с. Боготольского, больше напоминающего жалобу, следует, что они содержали тракт на 208 верстах. Они писали, что от провоза многочисленных команд, ремонта дороги, содержания перевоза через р. Чулым и при этой уплате подушных и других денег приходят в крайнее разорение, а от содержания подводной гоньбы – в «видимое несостояние». Боготольские просили власти, если они хотели исправной гоньбы, то освободили бы их от платежа подушных денег, а оставить, «против яко действительных уже ямщиков, единственно при исправлении, как и в протчих местах, одной подводной гонь-

¹Беляский М. Т., Омельченко О. А. Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. // Источниковедение и археография Сибири. – Новосибирск, 1977. – С. 210–211.

²Беляский М. Т., Омельченко О. А. Указ. соч. – С. 218.

бе»¹. Таким образом, боготольские так называемые ямщики хорошо знали статус государственных ямщиков и просили его распространить на них, но просьба их не была услышана, может быть, в силу того, что гоньбу впоследствии власти стали сдавать с торгов.

На рубеже XVIII–XIX вв. происходит дальнейшее сближение социального статуса крестьян и ямщиков. В связи с невозможностью выполнять гоньбу в достаточной мере ямскими охотниками был поставлен вопрос о решении транспортной проблемы для всей Сибири в целом. Вопрос этот изучался в сибирских губерниях и был решен окончательно к 1822 г.

В приложении к отчету М. М. Сперанского за 1820 г. под названием «Записка о ямщиках, в Сибири состоящих» рассматривается история вопроса о начальном водворении ямщиков в Сибири, о местном управлении ими и предоставленных им выгодах, об отправлении ямщиками почтовой гоньбы и их «современном» положении. Итоги решения этой проблемы излагает «Рассмотрение о ямщиках» Первого Сибирского комитета в присутствии от 13 апреля 1822 г. за № 31, которое было высочайше утверждено 17 июня 1822 г.² Суть этих документов заключается в решении вопроса об организации проездов в Сибирь и обратно и изыскании для этого достаточных средств.

Автор приложения к отчету М. М. Сперанского Г. С. Батеньков (судя по рукописи, обнаруженной нами в рукописном отделе РГБ³) пишет, что в 1797 г. Правительствующий Сенат требовал от местного начальства подробных сведений о состоянии почтовой гоньбы, ямов и самих дорог. С целью улучшения гоньбы 19 января 1797 г. последовал высочайший указ, чтобы по тем почтовым станциям, где недостаточно лошадей, учредить необходимую прибавку; в губерниях, где есть ямщики, почты содержать нарядом по установлениям, а в случае недостатка ямщиков, расчисляя их на выти, сделать дополнение от городов и уездов. Исполняя эти указы, Тобольское губернское правление, учитывая, что ямщиков по пятой ревизии считалось 13 903 души, что их ямы и сами они

¹ Белаяцкий М. Т., Омельченко О. А. Указ. соч. – С. 220.

² РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3.

³ НИОР РГБ. Ф. 20. К. 1. Д. 20. Л. 3–13 об.

были расселены «удобно от проходящих путей», прибавило на каждую станцию по две лошади, доведя их число до пяти. С этого времени через каждые три года делалось расписание на отправление почтовой гоньбы. Тобольская губерния включала тогда все уезды будущей Томской губернии. По расписанию всего назначено было 249 станций. На них лошадей – 2256. Ямщики по числу вытей выставляли 1487 лошадей, а остальных – городские и уездные жители.

В 1804 г. была учреждена Томская губерния. Тобольское губернское начальство, чтобы избежать остановки в движении почт, сохранило прежний распорядок до 1805 г. Генерал-губернатор Сибири Селифонтов, рассматривая состояние почтовой гоньбы, обратил внимание, что при разделении губерний в Тобольской осталось 13 499 ямщиков, а в Томской – 535 душ, что делало отправку последними почтовой гоньбы по всей Томской губернии «отяготительным». Поэтому он сделал двойное предположение: 1) или в ямщики по Томской губернии зачислить потребное число из живущих на дорогах крестьян; 2) или всех ямщиков, не исключая и тобольских, обратить в крестьян, а почтовую повинность отправлять наймом, раскладывая сбор на всех жителей обеих губерний. Однако, не ожидая на это представление разрешения, он предписал выставлять лошадей по-прежнему и не делать нового расписания. Распоряжение его действовало до 1807 г. А с этого года каждая губерния отправляла почтовую гоньбу отдельно. Таковую выгоду в пользу Тобольской губернии исходатайствовало у генерал-губернатора И. Пестеля в 1806 г. на основании доклада министра внутренних дел высочайше утвержденное 2 мая 1805 г. собрание депутатов для раскладки повинностей. В 1810 г. этим же собранием депутатов отправку почтовой гоньбы по Тобольской губернии возложено было на одних ямщиков, которых для этого посчитали достаточным числом душ.

В указанных порядках до постановки вопроса о ямщиках в Тобольской губернии в 1820 г. ничего не изменилось. Ямщики выполняли свою функцию. В Томской губернии ямщики были введены в общую раскладку с прочими жителями, а по Иркутской губернии ямов не было.

В заключении автор приложения к отчету М. М. Сперанского Г. С. Батеньков отмечает, что с обращением почтовой гоньбы в денежную раскладку на ямщиков значение и обязанности этих людей совершенно не изменились. Г. С. Батеньков делает вывод, что ямщики составляли излишнее и ненужное исключение из общего порядка отправления повинностей. Если бы исправление почтовой повинности возложить по примеру прочих губерний на всех жителей, а ямщиков обратить в крестьян, то они приносили бы казне ежегодно дохода в 163 216 руб. и, сверх того, облегчали бы прочие состояния в исправлении тех внутренних повинностей, отправляемых денежным сбором, от которых они были освобождены. Так считали и автор «Записки...», и М. М. Сперанский, поставивший под ней свою подпись¹.

13 апреля 1822 г. Первый Сибирский комитет, рассматривая общее положение о земских повинностях в Сибири, обратил внимание на ямщиков и сделал следующее заключение: «Ямщики обязаны отправлять почтовую гоньбу. Но как водворены они не на нынешних главных дорогах, но на тех путях, кои существовали при начальном покорении Сибири, то и не имеют они возможности лично исправлять возложенную на них повинность, но, упражняясь в хлебопашестве и другой свойственной поселянам промышленности, выставляют почтовых лошадей наймом большею частью в местах от жительства их на тысячу верст и более удаленных, при том их недостаточно для отправления сей повинности на всех станциях, почему даже и в Тобольской губернии содержатся некоторые из оных на счет общего земского сбора...»

Таким образом, для пользы самих ямщиков, в Тобольской и Томской губернии обитающих, для уравнивания повинностей в Сибири и для выгод казенных, комитет признает справедливым, дабы все сии ямщики обращены были в государственные крестьяне и чтобы на них возложены были все обязанности по сему состоянию наравне с прочими»².

¹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 3. Л. 166 об. — 170.

² Прутченко С. М. Сибирские окраины: Областные установления, связанные с Сибирским Учреждением 1822 г. в строе управления русского государства. — СПб., 1899. — С. 183—184.

Высочайше утверждено данное мнение Первого Сибирского комитета 17 июня 1822 г. В именном указе, данном Сенату 22 июля 1822 г. «О преобразовании сибирских губерний по новому учреждению», отмечалось: «все ямщики, в Тобольской губернии живущие, по уважению того, что настоящие почтовые тракты от места их поселения отдали (вдали – *О. К.*), от звания сего и повинностей с будущего 1824 г. увольняются, и входят в состав государственных крестьян, неся равные с ними подушные и оброчные подати и повинности»¹. Подтверждением исполнения данного решения служит донесение генерал-губернатора Западной Сибири в Сибирский комитет: «...состоявшие по Тобольской и Томской губерниям ямщики во исполнение именного Высочайшего указа 22 июня 1822 г. уволены распоряжением местных начальств от сего звания и введены с 1824 г. в общий состав государственных крестьян с платежом подушных и оброчных податей и повинностей по сему сословию»². На момент перечисления в Западной Сибири их было 16841 душа³. Таким образом, правительство считало убыточным для казны наличие столь большого числа ямщиков, не обложенных подушной податью и оброком, тем более, что с середины XVIII в. к ямской и почтовой гоньбе по сибирским трактам широко привлекались крестьяне и разночинцы (платившие подушную подать и вносившие, кроме того, за пользование землей феодального собственника оброк)⁴. К тому же на всех почтовых трактах Сибири, в том числе и главном, к этому времени были устроены селения, почтовые станции, а население трактовых деревень готово было предлагать свои услуги по обслуживанию почтовой и другой ямщины.

Таким образом, ямщики были одними из первых в Сибири, объединившихся с государственными крестьянами. После того как сибирских ямщиков перевели в сословие государственных крестьян, в отчетах волостных правлений в 1825 г. появилось выражение: общинник «из ямщиков, переименованных в

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 38. – № 29124. – С. 315.

² РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 498. Л. 1 об.

³ Там же. Л. 2 об.

⁴ *Бояршинова З. Я.* О формировании сословия государственных крестьян в Сибири (XVIII – пера. четв. XIX в.). – С. 53.

крестьяне»¹. В губернских отчетах второй четверти XIX в. ямщики не упоминаются². Так прекратилась история сословия сибирских ямщиков, однако продолжалась другая история жителей Сибирского тракта, занимавшихся промыслами, связанными с транспортом.

Итак, мы определяем для XVIII – начала XIX вв., когда существовало сословие ямщиков, 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 с самого начала освоения этой территории и исполнителями гоньбы выступали податные сословия и подрядчики, заключившие договоры с теми, кто не желал самостоятельно отправлять натуральную гоньбную повинность.

§ 2. Гужевой извоз: организация и формы

С устройством тракта стали возрастать транзитные гужевые грузоперевозки. Нами представлена динамика роста объема перевозимых грузов в течение XIX в. по Московско-Сибирскому тракту через г. Томск, миновать который ввозимые и вывозимые транзитом грузы не могли (в пудах): 1802 г. – 10 000; 1815 г. – 45 202,5; 1825 г. – 102 260; 30-е – 40-е гг. XIX в. – 300 000; 1857 г. – 800 000; 1860-е – 1870-е – от 1,5 до 2,5 млн пуд. ежегодно; 1880-е – 1890-е – до 4,5 млн пуд. ежегодно³.

Динамика роста грузоперевозок в течение XIX в. была несомненной. До открытия Транссибирской железнодорожной магистрали по тракту проходило оживленное движение, так как он имел значение главной товаропроводящей

¹ТФГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 4017. Л. 3.

²Бояршинова З. Я. Указ. соч. – С. 54.

³Составлено по: Емельянов Н. Ф. Город Томск в феодальную эпоху. – Томск, 1984. – С. 123, 127, 131; Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век – Новосибирск, 1991. – С. 81, 104; ГАИО. Ф. 70. Оп. 1. Д. 1391. Л. 1–15 об.; Д. 1452. Л. 6, 18; Д. 1803. Л. 17; Д. 2034. Л. 25; Бойко В. П. Томское купечество во конце XVIII–XIX вв. – С. 130–131; Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Т. 2. – С. 283–284; Крит Н. К. Заметка о торговых путях из Китая в Россию через азиатскую границу // Изв. ИРГО. – СПб., 1865. – Т. 1. – № 2. – С. 36; Овсянников Н. Н. Об отношении сибирского транзита к нижегородской ярмарке // Нижегородский сборник. – Н. Новгород, 1871. – Т. 4–6. – С. 65; Сибирь под влиянием рельсового пути. – СПб., 1912. – С. 27; ГАТО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 66. Л. 129; Субботин А. Л. Торговые сообщения Восточной России и Сибири. – СПб., 1885. – С. 49; Соболев М. Пути сообщения в Сибири // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды. – СПб., 1908. – С. 25.

артерии, особенно на участке от Томска до Иркутска. Здесь ежегодно перевозилось до 4 млн пуд. грузов на 80–100 тыс. подводах, обслуживавшихся 20 тыс. ямщиков¹. М. Соболев приводил другую цифру – 16 тыс. возчиков между Иркутском и Томском². Зимой 1886–1887 гг. по Московскому тракту от Тюмени до Иркутска прошло 110 тыс. возов с чаем³. Цифры, определяющие количество грузов, вывозимых и ввозимых в Сибирь, весьма разнообразны. По сведениям Министерства путей сообщения, в 80-е гг. XIX в. это количество равнялось 6,3 млн пуд., по данным генерал-губернатора Западной Сибири 1873 г., оно составляло 15,5 млн пуд., а по материалам 13 торговых фирм, опрошенных в 1882 г., – 8 млн пудов⁴.

В том, что объем грузоперевозок увеличивался, мы убедились, проанализировав материалы «Известий иркутской городской думы» за 1890–1893 гг. и данные этой думы за 1883–1888 гг., опубликованные в «Материалах по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской... губернии» (см. приложение 2 табл. 8).

Из табл. 8 видно, что объем вывозимых через московскую заставу из Иркутска товаров в конце 80-х гг. XIX в. резко вырос и в начале 90-х гг. стабилизировался, особенно это относится к чайным грузам. Вывоз же прочих товаров в западном направлении увеличивался постоянно и за десятилетие с 1883 по 1893 г. их объем вырос в 3,5 раза. Более всего вывозимых грузов приходилось на московскую заставу. В 1883 г. из 44 460 возов, вышедших из Иркутска, 27 185 прошло через московскую заставу – 61,3 % от общего числа. Через 10 лет из 71 211 возов, отправленных из города, 46 312 прошло в западном направлении, т.е. 65,3 % всех возов.

Надо отметить, что основной объем вывозимых товаров приходился на чай, который доставлялся в иркутскую таможенную из Кяхты. Из всего чая, вывозившегося из Иркутска, в московском направлении ежегодно проходило от 90

¹ Сибирь под влиянием рельсового пути. – СПб., 1912. – С. 27.

² Соболев М. Пути сообщения в Сибири // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды. – СПб., 1908. – С. 30.

³ Горюшкин Л. М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. – Новосибирск, 1967. – С. 70.

⁴ Соболев М. Пути сообщения в Сибири... – С. 25.

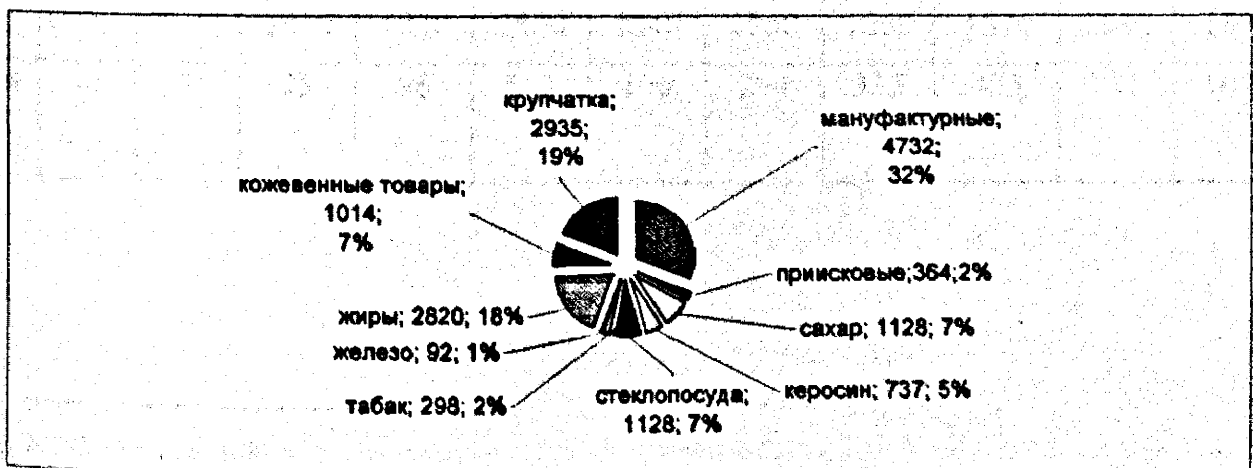
до 99 % всех чайных возов. В 1887 г. на возы с чаем, ушедшие в западном направлении, пришлось 72,5 % от всех вышедших из города возов с грузами. А в 1893 г. из всех прошедших через московскую заставу возов 78,9 % приходилось на чайные. Отсюда видно, что чайная торговля с Китаем оказывала особое влияние на развитие извозного промысла у крестьян Сибири. Однако абсолютизировать влияние чайной торговли на извоз не следует, так как развитие и расширение местных рынков способствовало развитию извозного промысла в значительной степени. Это подтверждают данные о привозе в Иркутск грузов в рассматриваемые годы (см. приложение 2 табл. 9).

Данные табл. 9 показывают, что ежегодно в Иркутск приходило в среднем свыше 130 тыс. возов с грузами. В основном это были товары местного спроса, которые производились в сельских районах, прилегавших к Иркутску. По Московскому тракту в город прибывали большей частью товары, производимые либо в метрополии, либо в отдаленных от Иркутска районах Сибири. Так, из 27 339 возов с товарами, прошедших через Московскую заставу в 1891 г., на товары из Европейской России или товары отдаленного производства приходилось (в %):

Диаграмма 1

Количество возов с товарами из Европейской России или товарами отдаленного производства, прошедших через Московскую заставу в 1891 г.

(Наименование товара; кол-во возов; % от общего кол-ва возов)



Продукции местного рынка (мука пшеничная, ржаная, овес, сено, солома) поступило 11 012 возов, т.е. менее половины. А вот по Якутскому тракту ос-

новой привоз в 1891 г. составила продукция ближайших к городу сельскохозяйственных районов. На муку пшеничную, ржаную, овес, сено, солому приходилось 90 764 воза, т.е. 96,2 % всех возов с товарами. Интересно отметить, что из всех возов с товарами, прибывших в Иркутск в 1891 г., по Московско-Сибирскому тракту сельскохозяйственной продукции проходила только девятая часть. Это было связано с тем, что и сельскохозяйственная продукция находила хороший сбыт на Московском тракте.

Представление о том, что уменьшение кяхтинской торговли с Китаем во 2-й половине XIX в. отрицательно скажется на положении крестьянства Сибири, занимавшегося извозом, не подтвердилось, потому что, судя по имеющимся данным, объем торговли постоянно возрастал. Так, И. С. Персии в «Записке о последствиях упадка кяхтинской чайной торговли для Сибири» отмечал влияние кяхтинской торговли на развитие извоза. По его сведениям, на ежегодные перевозки между Кяхтой и Тюменью тратилось купцами до 5 и более млн руб. сер. Разрешение ввоза кантонского чая через западную границу России, по его словам, потрясло, а в 1863 г. разрушило почти до основания кяхтинскую чайную торговлю¹. Однако факты говорят о другом².

Таблица 3

Количество чая (в пуд.), ввезенного в период с 1750 г. по 1890 г.
через Кяхту

Период	1750	1800	1801- 1810	1811- 1820	1821- 1830	1831- 1840	1841- 1850	1851 1860	1861- 1870	1871- 1880	1881- 1890
Вес чая (тыс. пуд.)	10	70	75	96	143	190	294	335	405	791	1077

¹ ГАИО. Ф. 293. Оп. 1. Д. 548. Л. 1.

² Составлено по: Герсвинов. Замечания о торговых отношениях Сибири к России // Отечественные записки. – СПб., 1841. – Т. 14. – № 4. – С. 29; Газемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири. – СПб., 1854. – Т. 2. – Прил. таб. XX; Корсак А. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем. – Казань, 1857. – С. 293; Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах. – СПб., 1892. – С. 468; Чем отразится пошлина на чай для Сибири // Восточное обозрение. – 1885. – № 12. – С. 3.

Таким образом, в пореформенные годы наблюдается резкое увеличение ввоза чая. Через Сибирь в Европейскую Россию шло более половины всего ввозимого в страну чая. Приведем эти данные¹.

Таблица 4

Количество чая (в пуд.), ввезенного в период с 1887 по 1892 гг. через европейскую границу и Иркутскую таможню

Годы	Через европейскую границу	Через Иркутскую таможню
1887	607 320	1 429 914
1888	695 367	1 210 769
1889	702 001	1 188 971
1890	834 720	1 001 914
1891	743 810	1 109 698
1892	798 980	1 217 046

Из приведенных цифр видно, что сухим путем, т.е. через Сибирь, провозилась большая часть чая, что требовало значительного внимания при организации перевозок.

Помимо чайной доставки по тракту росло количество перевозимого сырья и грузов из Европейской России. Таким образом, социально-экономическое развитие Сибири тесно было связано с транспортной системой, в которой особое место принадлежало Сибирскому тракту, принимавшему на себя львиную долю грузоперевозок особенно ценных грузов до строительства железной дороги.

Организация извозного промысла в Сибири в XVIII–XIX вв. находилась под влиянием торгового капитала, в довольно крупных размерах проникавшего в Сибирь с конца XVIII в. Извоз как подводная повинность в Сибири сложился еще в XVII в. В дальнейшем, со строительством трактов и дорог, роль повинности постоянно повышалась. Ввод в действие Московского тракта резко осложнил крестьянскую жизнь. В конце XVIII и первой половине XIX в. гужевые по-

¹ Гулишамбаров С. И. Торговля, промышленность и пути сообщения в Сибирь. – СПб., 1893. – С. 24 ; ГАИО. Ф. 32. Оп. 1. Д. 5225. Л. 44.

ставки грузов для казенных нужд осуществлялись по мере необходимости, все больше поставки подвод заменялись подрядами или сборами денег. Например, в 1810 г. из г. Иркутска в центр транспортировалось 40 подвод с серебром и медью. Их до Калтайского станца по территории Томского округа переправили силами спасских крестьян, в пользу которых с остальных жителей волостей по раскладке начальства собрали деньги. В дальнейшем денежные сборы вместо натуральных поставок стали обычным явлением. «Не случайно, — пишет Н. Ф. Емельянов, — что М. М. Сперанский окончательно упорядочил этот вид повинности, поскольку со стороны государственных крестьян стали проявляться массовые недовольства, поступали многочисленные жалобы»¹.

С расширением местного рынка, с развитием сибирского торгового капитала, золотодобывающей промышленности в Восточной Сибири, с продолжающимся расслоением сибирского крестьянства роль торгового капитала особенно возрастала, что накладывало свой отпечаток на все виды крестьянских промыслов, особенно на извоз, который был рычагом, двигавшим не только торговлю, но и в целом развитие Сибири, в частности экономику притрактовой зоны от Урала до Амура.

Изучение извозного промысла дает возможность проследить одну из сторон деятельности сибирского крестьянства, особенно притрактового населения, которая оказала значительное влияние на развитие крестьянской промышленности, породила целые отрасли крестьянских промыслов².

Извозный промысел был широко распространен в Сибири и выступал связующим звеном между сельскохозяйственным и промышленным производством. Товарный обмен между хозяйственными территориями Сибири, а также соседними восточными странами развивал эту форму промыслового труда. В ней наиболее ярко отражался процесс вовлечения крестьянских хозяйств в товарно-денежные отношения.

¹ Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху. — С. 204—207.

² См.: Соловьева Е. И. Сибирский рынок и крестьянская промышленность второй половины XIX в. // Проблемы истории советского общества Сибири. — Новосибирск, 1970. — Вып. 2. — С. 138.

О географическом факторе, способствовавшем развитию извоза, писал Ю. А. Гагемейстер: «Почти каждая губерния имеет свою речную систему, а воды разных систем между собою не связаны, так что переходы из одной в другую требуют гужевой перевозки»¹.

Возвращавшийся из Сибири М. М. Сперанский, находясь в Тюмени, дал характеристику организации извоза в целом и сделал в дневнике следующее примечание: «Извоз имеет четыре главные смычки: 1) от Иркутска до Томска; 2) от Томска до Тюмени; 3) от Тюмени до Казани; 4) от Казани до Москвы»². Надо добавить еще одну – от Кяхты и Нерчинска до Иркутска.

2.1. Транспортные фирмы-доставщики

В транспортировке товаров большую роль в пореформенный период играли торгово-транспортные фирмы. Они выполняли ту функцию, о которой писал К. Маркс: «За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к употреблению, когда он закончит это передвижение»³. Далее К. Маркс отмечал, что «транспортная промышленность, являясь продолжением процесса производства в пределах процесса обращения, одновременно составляет самостоятельную отрасль производства, а потому и особую сферу вложения производительного капитала»⁴.

Исследование процесса выделения транспортной промышленности в отдельную отрасль производства является актуальным для изучения развития капитализма в Сибири.

В. П. Зиновьев отмечает, что в Сибири в специалистах по перевозкам была чрезвычайная нужда, так как преодолевать «снежные пустыни» было делом небезопасным. Для профессиональных возчиков и организаторов нужны были условия: большой объем грузов, высокая оценка труда, мало-мальски проходимые дороги. Все эти условия сложились только к XIX в., когда появилась дос-

¹ Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири. – Т. 2. – С. 506.

² Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов в Сибири // В память графа М. М. Сперанского. – СПб., 1872. – С. 83.

³ Маркс К. Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – Т. 24. – С. 170.

⁴ Там же. – С. 171.

таточная масса грузов. Доставка грузов была делом хлопотным, так как доставщик-подрядчик должен был договариваться с артелями ямщиков, с дворниками (содержателями постоянных дворов), с хозяевами груза и их доверенными, с чиновниками, которые брали провозные пошлины. Кроме того, доставщик должен был знать особенности пути, организовать охрану каравана на дороге и на постоянных дворах. Таким образом, доставщик был обязан иметь хорошие организаторские способности, разбираться в людях и лошадях, быть физически крепким человеком, способным постоять за себя и за артель. Доставщики выделялись из рядчиков ямщицких артелей, из купеческих приказчиков, доверенных, то есть из людей, лично знакомых с нелегким ямщицким трудом или ходивших с обозами. Доставщики знали сотни людей — от простых ямщиков до купцов-миллионеров¹.

Интересно, что большинство транспортных фирм возникло на базе торгового капитала, сформировавшегося именно в области товарного извоза. Этот вывод мы сделали путем изучения отдельных персоналий хозяев фирм-доставщиков. Наиболее яркой фигурой является хозяин транспортной фирмы Евграф Кухтерин. В сказах и преданиях, записанных А. Мисюревым, Е. Кухтерин представлен как бывший ямщик, грабивший «горбунщиков» — приискателей, которые шли с приисков по домам с «золотишком»².

Появление многих богатых людей среди крестьян и купцов современниками объяснялось так же: либо это были «чаерезы», нападавшие на обозы, либо просто убийцы-ямщики, ограбившие жертву и таким образом разбогатевшие. Подобной ошибочной точки зрения придерживаются и некоторые исследователи, в частности, представлявшие Е. Кухтерина как грабителя-«чаереза»³.

В данных преданиях, по словам того же А. Мисюрева, «присутствует гиперболизация, значителен налет легендарности»⁴. Связано это было в основном с незнанием рассказчиками конкретных исторических событий. Трактовавшему на-

¹ Зиновьев В. П. Доставщики // Труды ТОКМ. — Томск, 2002. — Т. XII. — С. 49–50.

² Мисюрев А. А. Сибирские сказы, предания, легенды. — Новосибирск, 1959. — С. 101–102.

³ История Сибири. — Л., 1968. — Т. 3. — С. 63.

⁴ Мисюрев А. А. Указ. соч. — С. 221.

селению было непонятно, как из им подобных крестьян-ямщиков могли появиться крупные купцы-«миллионеры», монополизировавшие целую отрасль транспортных перевозок.

Формирование группы подобных Е. Кухтерину доставщиков товаров было обусловлено активностью промышленного и торгового капитала, втягивавшего Сибирь в общероссийский рынок и проникавшего посредством транспортных перевозок за границу, на китайский рынок.

Происходит специализация. Торговый и промышленный капитал, возраставший в стране в целом, не мог старыми методами организации обмена, когда купцы отправляли своих приказчиков с обозами и уже приказчики сами являлись организаторами доставки товаров, сохранить свои высокие доходы. Требовалось огромное число приказчиков, а затраты на перевозки возрастали. Поэтому появление специализировавшихся на этом деле фирм снимало с хозяев товара дополнительные хлопоты и давало экономию средств, так как фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность товара. Кроме того, специалисты-доставщики хорошо знали местные условия, лучше и быстрее организовывали доставку грузов в указанный срок.

Именно в сфере транспорта появляются в пореформенное время крупные доставщики из крестьян, живших на Московско-Сибирском тракте. В основном это были выходцы из крестьян-ямщиков, традиционно занимавшихся извозным промыслом. Опыт, накопленные знания, средства передавались из поколения в поколение. В частности, это подтверждает и история семьи Кухтериных. В Томском государственном архиве (в маклерских книгах) крестьяне Кухтерины фигурируют еще в 20-е гг. XIX в. Так, по контракту от 5 марта 1828 г. крестьянин Тюменской городской волости Николай Тимофеевич Кухтерин с товарищами подрядился доставить из Томска в Тюмень 627 мест чая (1300 пуд.) за 21 сутки¹, а 1 декабря 1828 г. К. Т. Кухтерин из той же волости с товарищем подрядились доставить из Томска в Тюмень 735 пуд. груза².

¹ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 64.

² Там же. Л. 229.

Предположение о том, что кто-то из них мог быть предком Евграфа Кухтерина, мы решили проверить, обратившись к материалам ревизских сказок, хранящихся в Тюменском государственном архиве и его Тобольском филиале. Оказалось, что фамилия Кухтериных была распространенной в Тюменской ямской городской волости¹. Так, по ревизским сказкам 1794 г., в Тюменской ямской городской волости числилось Кухтериных 40 душ мужского пола.

В 20-е гг. XIX в. после перевода в сословие государственных крестьян многие из бывших ямщиков продолжали заниматься ямским промыслом, но уже как предприниматели. Условия для этого были благоприятные. Тюмень являлась как бы воротами в Сибирь. Здесь скапливались грузы, направляемые на восток и вывозимые из Сибири и Китая. Возможность заключить выгодный подряд на доставку товаров давала ямщикам огромные преимущества. По данным Ф. С. Кузьминой, в 20-х гг. XIX века в руках крестьян Тюменского округа было сосредоточено до 70 % грузоперевозок между Тюменью и Томском. С этим согласен В. П. Бойко². Традиционность данного занятия, меньшая привязанность к земле (большинство ямщиков жили в городе и только числились крестьянами городской волости) приводили к тому, что наиболее удачливые из них стали выделяться и играть особую роль в транспортных перевозках.

Был ли Евграф Кухтерин, которого журналисты называли «королем томских ямщиков», сыном упомянутого в маклерской книге г. Томска за 1828 г. Николая Кухтерина? На этот вопрос можно ответить положительно. В архиве Тюменского городского волостного правления, в ревизских сказках за 1834 г. в одном из разделов, названном «Бывшие ямщики, переименованные в государственные крестьяне, причисленные из устраненной ямской волости к здешней, по указу Тобольской казенной палаты от 7 числа июня 1826 г. за № 1166», встречаем следующую запись: «Тюменской округи д. Шукиной из бывших ямщиков Тимофей Козмин Куфтерин, умер в 1817 г., Тимофеев сын Константин – 40 лет, Тимофеев другой сын Николай – 32 лет, Николаев сын

¹ ТФ ГАТюО. Ф. 154. Оп. 8. Д. 113; Д. 440.

² Бойко В. П. Указ. соч. – С. 136.

Евграф – новорожденный 3-х дней 20 июня 1834 г.»¹. В подгородной д. Шукиной было только три семьи, и все Кухтерины. Среди них Евграф Кухтерин – потомственный ямщик, отец которого брал довольно крупные подряды на доставку грузов, а сын его закрепил успех. Томские историки В. П. Зиновьев и Н. М. Дмитриенко проследили судьбу Е. Н. Кухтерина после его появления в Томске, представив указ Томской губернской казенной палаты: «Крестьянина Тобольской губернии Тюменского уезда Троицкой волости дер. Шукиной Евграфа Николаева Кухтерина с женою Александрою Николаевою 32 лет от роду и детьми сыновьями имеющими от роду Алексеем 9 лет, Александром 10 месяцев и дочерью Япросиньею 7 лет согласно его прошению и на основании представленных им увольнительного приговора и свидетельства 2-й гильдии временного купца г. Томска на 1870 год от 23 декабря 1869 г. за № 1057 перечислить во 2-й гильдии купцы на 1870 г. с взысканием с него за билет 3 класса по 2-й гильдии 15 руб., в чем и дать знать городской думе. Сентября 7 дня 1870 г.»².

Таким образом, из временного купца 2-й гильдии в полновесные томские купцы Е. Н. Кухтерин вступил в возрасте 36 лет³. Итак, мы видим, что Е. Н. Кухтерин появился в Томске в пореформенные годы, как и другие купцы-доставщики грузов, вышедшие из тюменских крестьян, тоже перебравшиеся в Томск, так как город этот стоял на более удобном для фирм-доставщиков месте. Здесь происходила перевалка грузов, прибывавших водою из Тюмени на пароходах и направлявшихся в Восточную Сибирь. И наоборот – из Иркутска приходили в обозах грузы для перегрузки их на суда или для отправления их транзитом на возах через Западную Сибирь в Европейскую Россию. Сюда-то, после того как развилось пароходство, и устремились купцы-доставщики, и среди них Е. Н. Кухтерин – основатель транспортной фирмы.

¹ ГАТюмО. Ф. 33. Оп. 1. Д. 32. Л. 97 об.

² Цит. по: Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П. Купеческая семья Кухтеринных // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Барнаул, 1995. – С. 192–193.

³ Там же. – С. 193.

В 1871 г. кяхтинский первой гильдии купец М. Ф. Немчинов отправлял из Иркутска на Нижегородскую ярмарку чай с Е. Н. Кухтериным¹, т.е. Е. Кухтерин выступал как доставщик.

15 июля 1887 г. в Томске Кухтерины зарегистрировали коммерческую фирму – торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья». Учредителем стал сам Евграф Николаевич, а распорядителем торгового дома – 26-летний Алексей Евграфович Кухтерин, который и подписал учредительный документ и все контракты фирмы «за безграмотностью» родителя. Младшие сыновья должны были войти в состав торгового дома на правах членов-участников по достижении ими 25 лет. Торговый дом «Е. Кухтерин и сыновья» успешно действовал в течение 30 лет².

В торгово-промышленном календаре на 1896 г., вышедшем в Томске, фигурирует торговый дом «Евграф Кухтерин и сыновья», принимающий на доставку товары в Сибирь и Европейскую Россию. Фирма имела главную контору в Томске, а частные конторы – в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Казани, Перми, Екатеринбурге, Тюмени, Иркутске, Кяхте, на ярмарках Нижегородской и Ирбитской³.

С развитием железнодорожного транспорта фирма Кухтериных не исчезла, а сумела приспособиться к новым условиям, расширив число своих контор. Кроме выше названных, они имелись в Кривошековой, в Ачинске, в Чите, в Минусинске и в с. Тулуне. Цель их оставалась прежней – доставка товаров в Сибирь и Европейскую Россию⁴. Только осенью 1907 г. в томских газетах появилось объявление о прекращении транспортировки кладей фирмой Кухтериных с января 1908 г. Кухтерины благодарили «господ грузоотправителей за оказанное доверие в течение многих лет»⁵.

Объемы извозных операций Кухтериных были значительными. Например, фирма Е. Кухтерина за год, с 1 июля 1886 по 1 июля 1887 г., доставила товаров

¹ ЦГАРБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 38. Л. 2.

² Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П. Указ. соч. – С. 194–195.

³ Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Томск, 1895. – С. 505.

⁴ Дорожник по Сибири и Азиатской России. – Томск, 1899. – Кн. 1. – Объявления. – С. 39.

⁵ Дмитриенко Н. М., Зиновьев В. П. Указ. соч. – С. 194.

от Кяхты и Иркутска до Томска и от него в разные пункты 419 516 пуд. (преимущественно чая); из Томска летом было отправлено товаров в Иркутск 84 249 пуд., в Ачинск и Красноярск – 435 пуд. Зимним путем в Иркутск и Кяхту – 222 185 пудов, Красноярск – 21 256, Ачинск – 3299, в Мариинск – 64 пуд. Всего за год фирмой было доставлено 751 006 пудов¹.

Основное движение товаров, доставляемых этой фирмой, было между Томском, Иркутском, Кяхтой и Ирбитом. Об этом свидетельствуют данные, представленные в таблице (см. приложение 2 табл. 7).

Данные табл. 7 показывают, что около половины чая из Кяхты шло через конторы торгового дома «Евграф Кухтерин и сыновья», Кузнецова и К^о из Томска, где чай встречали и другие доставщики, он отправлялся через конторы Бахарева (3028 мест), «Российского общества страхования кладей» (2483 места), общества «Россиянин» (2520 мест), общества «Надежда» (350 мест). Остальные партии были отправлены опять же через конторы Кухтерина и Пушкинова².

В 1863 г. И. Завалишин в путевых заметках отмечал, что тюменские ямщики славились от Москвы до Кяхты, «многие от этого промысла разбогатели... иные кнутовищами взошли в разряд сибирских полубогов, очутились миллионерами»³.

Можно сказать, что Тюмень и ее округа явились гнездом, откуда вышла часть основателей транспортных фирм и купцов, предки которых занимались извозным промыслом.

Как и Е. Кухтерин, из тюменских крестьян вышел Ф. Х. Пушкинов – тоже хозяин транспортной фирмы, томский первой гильдии купец. Фамилия Пушкиновых была широко распространена в Успенской волости Тюменского округа и в с. Успенском, лежавшем на тракте. Многие из крестьян Пушкиновых занимались извозом по традиции. В маклерских книгах эта фамилия появляется в 20-е гг. XIX в.⁴

¹ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 2.

² Ирбитский ярмарочный листок. – 1893. – 13 февр.

³ ТФГАТюмО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1. Л. 561.

⁴ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 47–47 об., 59–59 об., 64, 234–234 об.

Братья Федор и Филипп Пушниковы, по ревизской сказке 1858 г., числились крестьянами с. Успенского Тюменского округа. В это время Федору было 29 лет, а Филиппу — 37. В 1862 г. в книге томского городского словесного суда Филипп подписывался как крестьянин Тюменского округа Успенской волости, хотя уже имел своих подрядчиков, которые заключали договоры с крестьянами-ямщиками на доставку грузов из Иркутска в Томск¹. Его брат Федор пошел дальше. В 1866 г. он был томским второй гильдии купцом и, по сведениям маклерской книги, заключал подряды на доставку в Иркутск различных грузов². В 1878 г. Федор Харлампиевич Пушников был уже купцом первой гильдии, имел своих приказчиков, которые должны были принимать на доставку товары «заграничные, российские и китайские, входить по доставочному делу в подряды с казною, с обществами и частными лицами, за доставленные товары учинять расчеты», а также рассчитываться с возчиками или взыскивать с них за не доставленный вовремя или утерянный товар³. В 1887 г. по размерам дополнительного сбора с прибыли он занимал почетное шестое место среди томских купцов. В 1894 г. оборот этого известного купца составил 1 072 891 руб., а прибыль — 23 635 руб. В том же году он понес убытки в 4700 руб. при доставке на Ирбитскую ярмарку 8736 мест чая разных сортов⁴.

За 1886 г. транспортная фирма Ф. Х. Пушникова перевезла в Москву, на Нижегородскую ярмарку, в Иркутск и из Иркутска в Томск и далее 337 780 пуд. различных товаров⁵. Историк Г. А. Ноздрин указывает, что в 1887–1888 гг. во главе транспортной фирмы, державшей перевозку грузов в Сибири, стоял А. И. Пушников⁶, хотя В. П. Бойко датой смерти Ф. Х. Пушникова называет 1896 г.⁷ Может быть, инициалы *А. И.* даны ошибочно.

Из крестьян Тюменского округа, занимавшихся извозом, некоторые вышли в первогильдейские купцы. Отметив замечание Ип. Завалишина о том, что в

¹ ГАТО. Ф. 332. Оп. 1. Д. 22. Л. 15 об., 17 об.

² ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 22. Л. 26; Д. 24. Л. 91.

³ Там же. Д. 43. Л. 52 об.

⁴ Бойко В. П. Томское купечество... - С. 147.

⁵ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 4–4 об.

⁶ Очерки истории благотворительности в Сибири в конце XIX — начале XX в. — С. 181

⁷ Бойко В. П. Указ. соч. — С. 147.

Каменской слободе у крестьян «хлебопашество не главный промысел, а ямщина», в результате занятия которой «некоторые из подгородних ямщиков (Шешуков, Подаруев и многие другие) вышли этим столь выгодным в старину промыслом в богачи, первостатейные купцы, почетные граждане с медалями на шею и орденами»,¹ мы обратились к архивным материалам и исследованиям.

В фондах Тюменской городской думы, в маклерской книге за 1824 г., удалось обнаружить упоминание о крестьянине Каменской волости Кузьме Семеновиче Шешукове, который заключил контракт на доставку груза из Тюмени в Томск². Его сын Кондратий, 1802 г. рождения, с юношеских лет занимался извозом товарных грузов. Вместе с крестьянином И. Кропивинным в 1831 г. он подряжался по договору с бергмейстером алтайских заводов Я. Черницыным доставить из Нижнего Новгорода в Барнаул для заводских нужд припасы и материалы весом 780 пуд. на 44 возах за плату по 8 руб. за пуд. Попутно они доставили из Екатеринбурга в Барнаул для заводских нужд наждак весом 258 пуд. за плату в 1012 руб. Приобретя капитал на перевозке товарных кладей и казенных грузов, семья Шешуковых записалась в тюменское купечество. Главным же занятием Кондратия Кузьмича была подрядная перевозка грузов для кяхтинской торговли. В 1840 г. он заключил с комиссионером московского купца Колесова иркутским купцом Л. П. Мичуриным контракт на доставку из Иркутска до Нижнего Новгорода 200 мест китайского чая. Деньги, накопленные в подрядных перевозках, он вкладывал в кяхтинскую торговлю и золотопромышленность. В 1850 г. объем его торгового оборота на Кяхте составлял 235 тыс. руб., а в 1861 г. возрос до 391 тыс.³ В 1855 г. Кондратий Кузьмич Шешуков — тюменский первой гильдии купец — представил в городскую думу одобritельное ручательство от тюменских купцов «на вступление в подряды или поставку». Сведения из кяхтинской таможни свидетельствовали о том, что Кондратий Шешуков имел доверенных в Кяхте и с него за товары была взята пошлина в

¹ Завалишин И. По сибирским дорогам. Тюмень // Якорь. — 1864. — № 9. — С. 133–141.

² ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 561. Ч. 3. Л. 17 об.

³ Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. — Новосибирск, 1999. — Т. 4. — Кн. 3. — С. 25.

2350 руб. У Кондратия был сын Николай – тоже купец¹. За успехи в коммерции и благотворительную деятельность Кондратий Кузьмич Шешуков в 1855 г. был возведен в потомственное почетное гражданство².

В 1828 г. Иван Подаруев, крестьянин Успенской волости, с товарищами заключил подряд на доставку 850 пуд. груза из Томска в Тюмень в очень короткий срок – в 15 суток³. В 1855 г. он был тюменским первой гильдии купцом, ведшим торговлю на Кяхте⁴.

Пермский первой гильдии купец В. Н. Бахарев в 1877 г. открыл в Томске контору по транспортировке кладей⁵. Он был сыном крепостного крестьянина князей Голицыных, выходца из с. Верхнемулейского Пермской губернии того же уезда и, по сведениям, имеющимся в маклерской книге г. Томска за 1853 г., заключал крупные подряды на доставку грузов из Томска в Тюмень, Москву, Ирбит⁶.

В 1886 г. транспортная контора В. Н. Бахарева в Томске отправила 49 122 пуд. груза, из них сухим путем до Ачинска, Красноярска, Минусинска, Енисейска, Иркутска – 10 468 пуд., получила из Москвы, Нижнего Новгорода и Ирбита 4651 пуд и отправила в Ирбит, Казань, Москву 2494 пуд. Остальные товары были перевезены водою из Тюмени и Омска⁷.

В Томске имели транспортную контору и пермские первой гильдии купцы братья Каменские, доставлявшие грузы в Нижний Новгород и Казань⁸. В. П. Зиновьев определяет время регистрации фирмы (1872 г.) и уточняет имена братьев – Федора и Григория Кузьмичей, которые начали свою деятельность еще в 50-е гг. XIX в. наряду с Кухтеринными и Пушниковыми. Сын Григория Кузьмича был членом Государственного совета. Самого же Григория Кузьмича

¹ ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 562. Л. 7, 19, 35.

² *Краткая энциклопедия по истории купечества...* - Т. 4. - Кн. 3. - С. 26.

³ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 30

⁴ ГАТюмО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 562. Л. 48.

⁵ ГАТО. Ф. 230. Оп. 1. Д. 42. Л. 63.

⁶ ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 2259. Л. 10 об.-12, 22 об., 73 об. - 74, 77-90.

⁷ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 2 об. - 3.

⁸ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 43. Л. 64 об., 69 об. - 71.

современники характеризовали как «человека скромного, честного, стойкого и глубоко религиозного»¹.

В 1886 г. томская контора братьев Каменских перевезла по Московско-Сибирскому тракту в Иркутск и Красноярск 9223 пуд. грузов, из Тюмени зимним путем в Томск – 11 964 пуд., из Томска в Европейскую Россию зимним путем – 23 117 пуд. Всего же за год контора Каменских перевезла и водою, и сухим путем 121 360 пуд.²

В Иркутске в 70-е гг. XIX в. действовала транспортная фирма «Герасим Малых и сыновья», которая осуществляла перевозки по всей Сибири³. Фамилия крестьян Малых встречается в томской маклерской книге за 1853 г., где указано на место, откуда вышли Малых, – с. Урик Кудинской волости Иркутского округа⁴. Родоначальник фамилии Герасим Осипович происходил из этого села, а его сыновья – продолжатели дела – жили в Иркутске (Егор) и Томске (Александр). Александр был одно время купеческим старостой. Его дочь Елена была замужем за Александром Евграфовичем Кухтериним. Семья Малых впоследствии разорилась на золотопромышленных делах⁵.

Главным занятием торгового дома братьев Кузнецовых в Иркутске, образовавшегося в 60-е гг. XIX в., была доставка грузов на золотые прииски Олекминского округа из Томска и Иркутска водой и гужом до приисков, а также доставка чаев из Иркутска до Томска и Москвы⁶.

Контора торгового дома Алексея Губкина, занимавшегося транспортировкой товаров, перевезла с 1 ноября 1886 г. по 20 сентября 1887 г. из Иркутска в Томск 392 тыс. пуд. чая и обратно – 12 тыс. пуд. сахара, т.е. всего 404 тыс. пуд.⁷

Серьезными конкурентами вышеназванным фирмам-доставщикам были учрежденная в 1847 г. в Петербурге компания «Надежда», занимавшаяся одно-

¹ Цит. по: Зиновьев В. П. Доставщики. – С. 52.

² ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 3-3 об.

³ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 62. Л. Л. 15-15 об., 18 об.; ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 43. Л. 30 об., 50, 166; Д. 42. Л. 9,

40.

⁴ ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 2259. Л. 2-4 об.

⁵ Зиновьев В. П. Указ. соч. – С. 51.

⁶ Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. – Реклама.

⁷ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 5 об.

временно страхованием кладей во время транспортировки и имевшая агентства в Барнауле, Красноярске, Кургане, Перми, Томске, Тюмени, Иrbите, Иркутске, и «Российское общество морской, речной, сухопутной страховки и транспортировки кладей...», с конторами в Тюмени, Томске, Красноярске, Иркутске¹.

Компании по транспортировке кладей вытеснили в конце XIX в. крестьян-предпринимателей, бравших ранее подряды на «свозку» товаров у грузоотправителей. Для середины XIX в. никаких сведений о транспортных конторах еще нет, но известно, что в конце века они монополизировали доставку крупных партий грузов на большие расстояния.

В изученных нами книгах иркутского городского маклера за 1846 и 1847 гг.² все контракты заключались либо группой крестьян, либо отдельными крестьянами-хозяевами, имевшими возможность перевозить крупные партии грузов. В контракте от 4 января 1846 г. читаем следующее: «Мы, нижеподписавшиеся тюменской округи Туголымской волости крестьяне: Василий Мятелев, Василий Касвинин, Алексей Мятелев, Михайло Жерковников и Успенской волости Лев Желтоухов, дали сей контракт иркутскому купцу Павлу Перетолчину в том, что заподрядились у Вас. Перетолчина, доставить из Иркутска до Тюмени кирпичные чай счетом шестьсот мест,³ которые приняты нами заширенными в кожах и за штемпелями кяхтинской таможни во всей добротe и целости. В таком же виде обязуемся доставить в Тюмень». Здесь мы видим, что крестьяне выступают как подрядчики все вместе, т.е. артелью.

Но в этих же книгах отмечены и более крупные контракты, заключенные отдельными крестьянами. Например, в феврале 1847 г. Томской губернии того же округа Семилужинской волости д. Аркашевой крестьянин Данило Нехоросhev и той же волости д. Малышкиной Илья Корнилов подрядились доставить на собственных лошадях 1250 пуд. до г. Томска⁴. Если в среднем на воз прихо-

¹ Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. — Реклама.

² ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 41. Л. 83; Д. 45. Л. 110.

³ Вес места кирпичного чая равнялся 4 пудам, а байхового — 3 пудам 20 фунтам. (См.: *Материалы для изучения...* СПб., 1892. — Вып. 18. — Т. 2. — С. 153)

⁴ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 41. Л. 3 об.

дилось от 20 до 25 пуд.,¹ то каждому из этих крестьян принадлежало более 25 лошадей. По контракту от 22 апреля 1846 г. видно, что Данило Нехорошев с товарищами – Романом Сартаковым, Петром Кологривовым и Тобольской губернии Тюменской округи Богандинской волости Осипом Колмаковым – были со своими рабочими². Отсюда ясно, почему мог ходить в извоз более чем с 25 лошадьми Данило Нехорошев.

О таких предприимчивых крестьянах в Западном Забайкалье писал М. М. Шмулевич. Он отмечал, что занятия извозом были ограничены: им занимались не на всех территориях и в свободное от сельскохозяйственных работ время. Основными «свозчиками» были крестьяне Ильинской волости Иволгинского отдельного общества и отчасти крестьяне Итанцинской волости. Географическое расположение Ильинской волости в начале Московского тракта в пределах Забайкалья приводило к тому, что первыми, к кому обращались купцы и казна, были именно крестьяне «приморских» деревень. Неблагоприятные условия для хлебопашества способствовали обращению к извозному промыслу крестьян этой волости, а также Итанцинской и Боянхосунского отдельного общества. Большое место в перевозках занимала соль, которая в значительных количествах шла на засолку омуля. Богатые крестьяне нанимали возчиков, которым платили меньше, чем сами получали от казны. Разница шла в доход подрядчиков. Так, например, Аксентий Собенников в 1810 г., подрядившись везти соль в Харацайскую стойку, нанял трех ясашных, которым платил по 23 коп. с пуда, сам же получил с казны по 46 коп. Чистый доход составил 280 руб. В том же году Собенников в компании с крестьянами Рябовым и Сусловым нанял 24 крестьян на перевозку в Урлук 3169 пуд. соли. Казна заплатила подрядчикам за перевозку 1299 руб. 59 коп. (по 41 коп. с пуда), а они возчикам – 792 руб. 25 коп. (по 25 коп. с пуда). Норма прибыли у подрядчиков составила 64 %³.

В отчете «Об извозной промышленности» за 1846–1847 гг. верхнеудинский земский суд отмечал, что «главных подрядчиков, которые могли бы вы-

¹ ГАИО. Там же. Л. 18 об., 45.

² ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 103. Л. 131.

³ Шмулевич М. М. Указ. соч. – С. 95.

ставить большое число подвод в Верхнеудинском округе, находятся только 10 человек». Среди них называлось имя богатого пестеревского крестьянина Федота Заиграева, который не уступал по масштабу своих торговых операций местным купцам, извлекая от извоза немалую прибыль. В 1819 г. он заключил контракт на поставку в Верхнеудинск свыше 48 тыс. пуд. муки. В 1828 г. подрядился доставить из Верхнеудинска в Чертовкинскую пристань для Александровского винокуренного завода 49 852 пуда хлеба. В том же году он перевез вместе с нанятыми им крестьянами хлеб для Селенгинского солеваренного завода на 10 358 руб. В 1833 г. Заиграев заработал на доставке муки в селенгинский провиантский магазин 5806 руб., в 1835 г. он же перевозил вино от имени купца Шевелева¹. Судьба этого предприимчивого человека показывает, что на перевозках грузов богатые крестьяне зарабатывали немалую прибыль.

Крестьяне-доставщики были и впоследствии, но в 70–80-е гг. XIX в. их оттесняют более сильные в финансовом отношении транспортные фирмы и подчиняют себе.

Скорее всего, на раннем этапе, хозяйства крестьян-предпринимателей имели комплексный характер. Примером может служить знакомство М. М. Сперанского в 1820 г. с семейством Кондинских в Забайкалье, состоявшим из 34 человек, имевших 70 работников, занимавшихся хлебопашеством (до 100 дес.), извозом заводских тяжестей, сбором пушных товаров и торговлей (все нужные для завода товары оценивались в млн руб.)².

Транспортные фирмы – высшее звено в организации гужевых перевозок. Они сами являлись посредниками-доставщиками, фирмы принимали на свою ответственность доставку товара за определенную попудную плату, а для перевозки чая из иркутской таможни – за плату с «места»³. Ф. Бродель считал, что крупные транспортные фирмы возникали вдоль путей большой национальной и международной торговли. При этом крупные перевозчики товаров появились в Европе не одномоментно. Лаконичные данные свидетельствуют о существова-

¹ Шмулевич М. М. Указ. соч. – С. 96–97.

² Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири. – С. 56.

³ ГАИО. Ф. 447. Оп. 1. Д. 64; ГАРБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 92, 97, 109.

нии в 1665 г. на пути из Антверпена или Гамбурга в Северную Италию подобных фирм. В Англии специализация перевозчиков груза была более поздней. Во Франции только после 1789 г. рождаются крупные извозные предприятия. Их было примерно 50 — в 1801 г., 75 — в 1843 г.¹ В. Зомбарт пишет, что изменения в организации ломового извоза при перевозке грузов на дальние расстояния происходят в Германии уже в первой половине XIX в. благодаря улучшению дорог, образованию Таможенного Союза (1833 г.). «Прежде всего появление более крупного экспедитора губит мелкого ремесленника-ломовика... Сперва ломовой извозчик попадает лишь в косвенную зависимость от капитала. Вскоре, однако, экспедитор становится организатором транспорта; извозчики поступают к нему на службу, а, в конце концов, лошади и экипажи становятся собственностью купца, извозчик же нисходит до положения наемного работника у этого последнего. Таким образом, завершается процесс образования капиталистического транспортного предприятия»². Следовательно, Сибирский тракт повторял путь, пройденный Европой, с задержкой в 70—30 лет, естественно, с некоторой спецификой: временные артели извозчиков вместо цехов, сохранение в собственности за наемными извозчиками их лошадей и экипажей, сезонность извоза, влияние худшего состояния путей сообщения на риски при доставке товаров, сохранение внутри артели наемных работников у связочников, а не у самих фирм-подрядчиков.

Современники отмечали изменения, произошедшие в организации крупных поставок грузов. Корреспондент газеты «Сибирь» писал: «Промысел этот в течение полувека претерпел несколько фазисов. Мы укажем на два последние. Лет 30 и более местные купцы сами доставляли для себя товары: для доставки чаев, например, командировались приказчики, которые обязаны были и нанимать возчиков, и сопровождать транспорты. С измельчением капиталов, не каждому торгующему стало возможно самому ездить на ярмарки и содержать особых приказчиков для сопровождения кладей. Увеличение торговли в кредит

¹ Бродель Ф. Указ. соч. — Т. 2. — С. 351—353.

² Зомбарт В. История экономического развития Германии в XIX веке. — СПб., [б. г.]. — С. 229—230.

еще усилило потребность в особых посредниках не только при покупке, но и при доставке товаров»¹.

В личном фонде купца М. Ф. Немчинова встречаем копии контрактов, заключенных им с фирмами-доставщиками. Один из контрактов заключен с доставщиками торгового дома Герасима Малых (1877 г.) (см. приложение 1 док. 6)². Этот типичный контракт показывает, что фирмы-доставщики несли полную ответственность за сохранность груза и доставку его точно в срок. Но в документе не было указания на перевозочные средства доставки и лошадей, как это делалось при заключении контракта с богатыми крестьянами или артелями. По этому контракту купец мог проследить за движением своих товаров (см. приложение 1 документ 7)³.

Фирмы-доставщики полностью не вытеснили из транспортных перевозок крестьян-предпринимателей. При действии семи транспортных контор в 1886 г. все грузовое движение по Великому Сибирскому пути, как называл Н. М. Ядринцев дорогу водою и сухим путем из Европейской России на восток Сибири, составило через их посредничество 2 765 417 пуд.⁴ Из записей, сделанных Н. М. Ядринцевым и хранящихся в его архиве, видно, что все грузовое движение по Великому Сибирскому пути далеко не исчерпывалось этими цифрами, так как значительное число грузов, по его словам, шло «помимо транспортных контор, а также нужно принять во внимание значительное местное движение грузов, особенно сырых произведений, как то: хлеба, масла, меду, воску, кедровых орехов, местного спирта, овчин, кожи, сала и других, которые направляются по Сибирскому тракту в Восточную Сибирь как из южных хлебобородных округов Бийского, Барнаульского, так и Минусинского округа Енисейской губернии. Хотя количество этих грузов и не подвергается точному учету, но ввиду того обстоятельства, что Восточная Сибирь, всегда давая недород

¹ Обозные операции // Сибирь. — 1885. — 17 февр.

² ЦГА РБ. Ф. 111. Оп. 1. Д. 97. Л. 91.

³ ЦГА РБ. Там же. Д. 76. Л. 6.

⁴ ГАИО. Ф. 295. Оп. 1. Д. 132. Л. 7.

хлеба и других продуктов вместе с громадным потреблением приисками, нуждалась в большом ввозе, количество этих грузов должно быть великое»¹.

Заключались и казенные подряды на перевозку грузов. Например, Артиллерийское управление Омского военного округа объявляло торги на перевозку с 1 января 1886 г. по 1 января 1888 г. артиллерийских тяжестей во все места Восточно-Сибирского военного округа по главному Московскому тракту до г. Иркутска. Подряд сдавался только одному лицу².

Транспортные фирмы являлись посредниками между купцами – хозяевами товаров и извозчиками-крестьянами, которые были исполнителями транспортных перевозок. Эти фирмы и переняли у бывших обозных приказчиков всю технологию получения прибыли, особенно при организации доставки чая.

2.2. Обозные приказчики и извозчики-«связочники»

В XVIII – первой половине XIX в. при транспортах с чаем, отправляемых из Кяхты на Нижегородскую ярмарку или в Москву, кяхтинские купцы назначали доверенных из своих приказчиков, снабжая их деньгами на путевые расходы. Приказчики эти назывались «транспортными обозными молодцами»³. Эти самые молодцы должны были нанимать возчиков и сопровождать транспорты. При заключении контрактов в каком-либо городе, стоящем на пути следования, обозные приказчики обязательно оговаривали условие, что крестьяне-подрядчики должны доставить в конечный пункт одну или две повозки с приказчиками и бесплатно груз, обычно в размере 10 пуд.⁴ Например, тюменский помещик А. М. Киселев при заключении подряда на доставку из Томска в Иркутск 500 пуд. груза обязался предоставить одну повозку для приказчика и провезти бесплатно 50 муксунов, 2 пуда стерляди и одного осетра. Другие подрядчики за 10 суток подрядились доставить из Томска в Иркутск 290 пуд. груза, взяв по 5 руб. с пуда за доставку, «на вольнонаемных лошадях, на наших са-

¹ ГАИО. Там же. Л. 7 об.

² Тобольские губернские ведомости. – 1886. – № 2. – С. 2.

³ Производитель и промышленник. – СПб., 1859. – № 79. – С. 409.

⁴ ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1606, 1610, 1504, 1749.

нях» с одной повозкой для одного человека и 13 пуд. груза бесплатно¹. Такое условие считалось одним из источников прибыли для обозных приказчиков. Традиция эта сохранилась и во второй половине XIX в., но выражалась уже не так ясно — за один пуд извозчику просто не доплачивали. П. А. Словцов считал, что этот обычай зародился в XVIII в., когда жители Иркутска, даже «хозяйки тамошние низкого состояния не пряли и не ткали, потому что тогда не сеяли ни конопли, ни льна». Поэтому обозные, ехавшие с купеческими кладями в Восточную Сибирь, договаривались с ямщиками о пряже на каждый воз. Они действительно возили на продажу пряжу, закупаемую по дороге, потом пряжу и холсты. В XIX в. то же «слово» практиковалось при ряде на провоз дополнительного груза обозными ямщиками, но под этим подразумевалось у «обозного» и ямщика вычесть по несколько рублей с воза из хозяйской цены за провоз, в пользу обозного².

При так называемом «ближнем», или «бесконном», извозе подрядчик, заключив договор с владельцем товара, на его санях, но без лошадей «гнал бесконную», т.е. менял в определенных пунктах ямщиков с лошадьми и нанимал других, выигрывая во времени при доставке товара.

Обозный приказчик в Сибири назывался у извозчиков ногтем. Д. И. Стахеев так толковал это слово: «По всему вероятно, сказал это слово извозчик-крестьянин, потому что во время длинного пути он более других видел все тайные и явные деяния обозного приказчика, и не раз, вероятно, испытывал на своем кармане дорожные последствия... которые отражались на нем в виде вычета за недостающий будто бы в ящиках чай, за истертую кожу и прочее. Вынес извозчик на своих плечах такие вычеты, вздохнул и сказал: “Эх-ма, молодец! Не приказчик, брат ты, и не человек, а просто, значит, ты ноготь, царапаешься прямо за сердце!” “Цапок ты, ровно ноготь!” — говорят иногда крестьяне своему собрату, плутоватому крестьянину. “Нашему писарю ногтем бы быть!”»³. «Жалобы на мошенничества при дорожных расчетах приходилось записывать по-

¹ ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 11. Л. 214 об.-216.

² Словцов П. А. Указ. соч. — С. 406. — Ст. 2.

³ Стахеев Д. И. От Китая до Москвы. — СПб., 1870. — С. 76.

всеместно», — отмечал А. А. Кауфман. «Из ста разве один не обманывает», — говорили хозяева-«связочники»¹.

Современник считал, что обозные приказчики наживались несколькими путями. Так, один из обозных молодцов принял в Кяхте для доставки в Москву партию чая, состоящую из тысячи мест. В одном заширенном (укупоренном) месте неквадратного чая было от 3 пуд. 20 фунт. до 3 пуд. 25 фунт. В тысяче мест 3375 пуд. За провоз этой тяжести от Кяхты до Москвы бралось приблизительно 7 руб. 50 коп. с пуда. Следовательно, за 3375 пуд. надо было уплатить 27 тыс. руб. Приказчик в результате махинаций с оплатой (за неполный вес груза, за безвозмездно провозимый груз на каждом возу, из-за влияния сырого воздуха на увеличение веса чая и торговлю им по пути следования, в результате оплаты ямщикам части заработка натурой — товаром гораздо выше его рыночной стоимости) получал прибыль в несколько тысяч рублей. В приводимом примере современник подсчитал доход приказчика в 8 тыс. руб. за 4–5 месяцев².

В 1821 г. М. М. Сперанский отмечал, что «прежде за целостью (товаров — О. К.) наблюдали приказчики; ныне они обязаны только производить подряды. Наем платится иногда весь чистыми деньгами, иногда часть из срока»³.

Фирмы-доставщики брались везти товары и без хозяйских приказчиков, под свою ответственность. Однако, в сущности, вся ответственность ложилась на плечи крестьян-возчиков. Фирмы не ликвидировали посредников — они являлись необходимым звеном в системе организации перевозок. Например, фирма-доставщик объявляла цену от Иркутска до Томска в 6 руб. 50 коп. с места чая, составитель партии — мелкий подрядчик, нанимая отдельных возчиков, выражал себе 2–3 руб. с воза, сам ехал «объездным», пил, ел по-барски за счет возчиков, слал телеграммы, разъезжал за счет той же артели, а в конце доставки в Томске объявляли мужикам, что везли не по 6 руб. 50 коп., а по 6 руб. 25 коп. «Иной “объездной”, предводительствуя сотней и более возов, пропьянствовав

¹ *Материалы для изучения...* Вып. 18. — Т. 2. — С. 149.

² *Кяхтинец*. Несколько слов о доставке и доставщиках чая из Кяхты в Москву // *Производитель и промышленник*. — 1859. — № 74. — С. 418.

³ *Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири* // В память графа М. М. Сперанского. — СПб., 1872. — С. 64.

всю дорогу, — писала газета “Сибирь”, — все-таки в два пути зашибает сот 7–8 за “здорово живешь”, тогда как сиволапые приплачивают (как ныне) по 5–6 руб. с дуги, а если что потрачено, то “кончают” (продают — *О. К.*) и своих мучеников-коней...»¹.

Расплата натурой сохранилась и во второй половине XIX в. Оплата «гнильем» — подмоченным кирпичным чаем, дешевым ситцем и т. п. — доходила иногда до 50 %.²

А. Павлов в заметках о путешествии по Западной Сибири писал, что за доставку клади от Тюмени до Перми доставщики платят, смотря по времени года, от 50 коп. до 1 руб. 20 коп., причем плата наполовину идет товаром: чаем, сахаром, сапогами, броднями, ситцем и т. п. «Это своего рода торговля, и довольно прибыльная — конечно, не для извозчиков. Выдавая в счет уплаты за провоз чай низшего сорта, приобретенный дешевле 1 руб., подрядчик ставит извозчику цену 1 руб. 30 коп., сапоги вместо 2 руб. — 2 руб. 50 коп., гнилой ситец идет также по хорошей цене». По исчислениям тюменской городской комиссии, еще в начале 60-х годов XIX в. расплата товаром доставщиков с извозчиками определялась не менее как в 100 тыс. руб.³

Таким образом, фирмы-доставщики создали для себя как бы особый, свой рынок для сбыта товаров — источник постоянных прибылей, которым являлась масса извозчиков-крестьян. И, видимо, это было одним из важных стимулов при организации фирм-доставщиков.

Фирмы-доставщики действовали через посредников или «подрядчиков», которые брали на себя перевозку партии товара на 40–60 подводах от 1100 до 1700 пуд.⁴ Эти подрядчики нанимали артель возчиков во главе с «объездным». Количество подрядчиков зависело от формы транспортировки товаров. При дальнем извозе, или так называемой возке товаров «на протяжных», крестьяне-извозчики избирали из своей среды старшего, который вел переговоры с грузо-

¹ Обозные операции // Сибирь. — 1885. — 17 февр. — С. 3.

² Там же.

³ Павлов А. 3000 верст по рекам Западной Сибири: Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. — Тюмень, 1878. — С. 16.

⁴ Материалы для изучения... Вып. 18. — Т. 2. — С. 147.

отправителями, распределял места остановок для корма, указывал, кому ехать впереди и т.п. Обычно при таком извозе подрядчиками выступали богатые при трактовые крестьяне. Они, имея от 20 до 50 собственных лошадей и беря подряд, делали расчет не только на свой транспорт, но и на возможность эксплуатации бедняков. Например, крестьянин деревни Малая Балда Тобольской губернии Ушаков пускал в извоз 30 коней¹. Естественно, это предусматривало наличие работников. Подрядчики, выступая от имени артели, давали подряды владельцам товаров, подобные приведенным выше. Если подряд брался у транспортной конторы, то договор заключался с ней.

Таким образом, между торговой фирмой и извозчиком имелся целый ряд посредников, которые получали от извоза более или менее значительный доход. В лучшем случае — при «бесконном» извозе — крупный подрядчик нанимает подрядчика, который «гнал бесконную» и сам не входил в соглашение с конными возчиками. Тогда между торговой фирмой и ямщиком — только два посредника. Но бывало, что число их возрастало до четырех: крупный подрядчик, мелкий подрядчик бесконный, местный (сельский) подрядчик и, наконец, представитель артели в лице «объездного», но этот вариант встречался редко.

Помимо подрядчика со своим транспортом в извозе участвовали «связочники» — главная масса извозчиков. «Связка» — комплект лошадей, управляемых одним возчиком, — была единицей всех расчетов. На связку были как обычные дорожные расходы (вроде платы хозяевам постоянных дворов за прокорм лошадей), так и экстренные расходы, вызываемые утратой товара, и только провозная плата, а затем чистый доход рассчитывались по числу пудов или мест груза. Число подвод в связке ограничивалось возможностью ямщика своевременно управляться с запряжкой и уборкой лошадей, а также постоянно наблюдать за ними во время пути. Связка обычно состояла из пяти подвод. Самостоятельно заниматься извозным промыслом в качестве связчиков могли только крестьяне, имевшие пять лошадей, многолошадные хозяева выпускали в извоз число лошадей, кратное пяти. Что же до хозяев, имевших одну или двух лошадей, то

¹ Материалы для изучения... Вып. 1. — С. 237.

они поступали вместе со своими лошадьми в «обломный» наем. Четырехлошадные нанимали работника с одной лошадью или «принимали» только одну лошадь у какого-либо «одинокого» односельчанина. Трехлошадные либо прибегали к одному из двух только что указанных способов, либо чаще принимали еще трех лошадей «от хозяина» и шли со связкой из шести лошадей. При расчете такой связчик получал из причитавшейся на связку суммы чистой прибыли плату, равную плате наемного работника (16–20 руб.), а остаток, причитающийся на лошадей, делился поровну между ним и хозяином лошади¹.

Связчик — владелец лошадей сам отправлялся с обозом и нанимал работников только в том случае, если шел с несколькими связками. Но бывало и так, что владелец сам не ходил в извоз, а посылал лошадей с одними только наемными работниками, поручая надзор за ними «подрядчику». Например, в решении Ишимского волостного суда отмечалось, что «крестьянин Коровин поручил подрядчику Медведчикову 15 лошадей при трех работниках для проезда в Иркутск и обратно с купеческими товарами; письменных сделок, доверенностей или договоров между ними никаких не было»². Права и имущественная ответственность связчика от замены себя работником нисколько не изменялись. Увеличивалась только плата работнику или старшему из работников, которому вместе с тем предоставлялись некоторые «хозяйские» права, такие, как право продавать лошадей в случае необходимости покрытия каких-либо экстренных расходов и т.п. Возчики несли ответственность за пропажу или порчу товара и даже за повреждение таможенных печатей на тюках с чаем. Для упаковки они получали от доставщиков рогожи-циновки, которые сдавали вместе с товаром.

Связочники составляли артель — главную транспортную силу при товарном извозе. Зная, как детально, до мельчайших подробностей, были предусмотрены условия «заподрядка» между доставщиками и подрядчиками, выступавшими от имени артели, крестьяне имели в виду, что за каждую неисправность, происшедшую даже не по их вине, а, например, из-за стихийного бедствия, с них взы-

¹ Материалы для изучения... Вып. 18. — С. 152.

² Материалы для изучения... Там же.

щется без снисхождения. Поэтому во время «сходки» в артели возчиков была круговая порука. Это выражалось в покрытии издержек при общей ответственности как за обычные дорожные расходы, так и за убытки, явившиеся результатом просрочек, порчи товара или утраты его. За убыток отвечал весь обоз пропорционально числу «дуг» (лошадей).

Изъятие из круговой поруки допускалось только в исключительных случаях, когда у кого-нибудь из связчиков были слабые лошади или нагрузка на них слишком тяжела. В таком случае возможные потери товара оставались на ответственности самого связчика, но такое изъятие из правил оговаривалось заранее особым соглашением. Подобное соглашение обнаружено в деле Семилужинского волостного суда за 1886 г., инициированного крестьянином Ершуновым по спорному делу с крестьянином Никитиным. «Сын мой Гаврило Ершунов, — пишет истец, — в декабре месяце прошлого 1885 года крестьянину села Семилужного Василию Никитину для отвоза из города Иркутска в Томск наложил чаю счетом двадцать восемь мест, имеющих весу 24 байховых по 3 п. 20 ф. и 4 места плиточного по 5 пуд. Всего сто четыре пуда, что и обошлось на 4 лошадей по 26 пуд. на каждую, а на четвертую лошадь, т.е. седовую для ямщика, 30 пудов. Сын мой, видя, что Никитин кладет не по силе лошадям, предупредил его в этом, говоря, что лошади Никитина с таким грузом должны отставать одна от другой на дальнейшее расстояние и через то может быть потеря чаю, что и случилось на самом деле. На этот вопрос Никитин обязался, какие бы-то в пути следования встретятся с его лошадью убытки, он всю ответственность принимает на себя. В Красноярском округе в ведении Заледеевской волости дорогой у Никитина украдено одно место байхового чая, за которое доставщик Куренков взыскал с меня 155 руб. По расчету Никитину причитается получить с меня 56 руб., за исключением которых Никитин обязан доплатить мне 99 руб.»¹. Таким образом, ответственность Никитина была очевидна, почему и возник иск Ершунова, который был, видимо, связчиком в артели с Никитиным.

¹ Материалы для изучения... Там же. — С. 151.

В отчете о состоянии Иркутского округа в 1879 г. отмечалось: «Правильных артелей, занимающихся постоянной перевозкой тяжестей, не существует. Таковые устраиваются для единовременной свозки товаров в более отдельные местности, как, например: до г. Томска или Верхнеудинска. И по возвращении к местам жительства артели эти разделяются»¹. Эта цитата перекликается с материалами статьи «Сибирского вестника», где говорилось: «Найдется ли на всем этом громадном пути хотя бы одно село или деревня, действующая как самостоятельная артель? Едва ли. В каждом селении, занимающемся транспортировкой кладей, все жители его наперед безошибочно знают, когда, сколько людей и лошадей выйдет в дорогу и сколько груза в общей сложности поднимает село. Между тем, каждая почти семья действует отдельно... Иногда собираются и артели, состоящие из нескольких семей, но и они, несмотря на круговую поруку и значительную подъемную силу, не действуют самостоятельно, то есть не берут подряда из первых рук, а идут к тому же крупному подрядчику, у которого находятся в полной зависимости, забирая по разным условиям, под опасением больших неустоек значительную часть будущего заработка. Чем больше взято вперед, тем тяжелее условия, и произвольно назначаемая комиссионером провозная плата становится ниже»². А вот пояснение, почему артель была временной: «...то друг другом не довольны, то поругались, то с домашними работами надо управляться, и состав артели постоянно менялся»³.

Хотя артель и создавалась на условиях круговой поруки на период перевозки товара, но в ней не было равенства. Тот процесс расслоения, в котором находилось сибирское крестьянство, проявлялся и в организации артели. Здесь и богатые крестьяне, бравшие подряды и выступавшие в роли «объездных», здесь же и «связочники», основные артельщики. Здесь и крестьяне, имевшие по 5 и более лошадей, и крестьяне, «присоглашенные» с меньшим количеством лошадей, от 1 до 3. Здесь же и наемные работники, которые нанимались в извоз без своей тягловой силы.

¹ ГАИО. Ф. 90. Оп. 2. Д. 114. Л. 8 об.

² Народные промыслы в Сибири // Сибирский вестник. – 1885. – 24 окт. – С. 3.

³ Материалы по исследованию... М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 407.

На невыгодность извоза для имевших менее 4–5 лошадей указывали все исследователи. Это подтверждают расчеты, приведенные И. Молодых, изучавшим промыслы крестьян Хомутовской волости Иркутского округа. Ученый, сам занимавшийся расчетами в присутствии ямщиков и подрядчиков, заинтересованных в правильности этого расчета, приводит в качестве примера расчет с артелью одного ямщика, «сходившего» в Томск удачнее товарищей, и другого — хуже товарищей. Так, Д. Еропов, имевший 9 лошадей при двух ямщиках заработал чистый доход в 51 р. 70 к., а Е. Колокольников с 4 лошадьми, как говорили крестьяне, «наехал себе на шею» 10 руб. 69 коп.¹

Здесь все «зависит главным образом от степени состоятельности ямщика, — отмечал И. Молодых. — У богатого кони постоянно на корму, потому едят в дороге меньше, выносливее, почему меньше приходится нанимать везти воз, чтобы лошади по очереди отдыхали. У богатого и одежда, и сбруя, и сани не требуют большого ремонта, так как постоянно содержатся в исправности»².

Некоторые крестьяне, имевшие одну или двух лошадей, нанимались в «облом» вместе со своими лошадьми и поступали на всю дорогу на полное содержание извозчика — «связочника» или подрядчика и получали за свой труд и за работу лошади «обломную» плату³. Случаи подобного найма уходят своими корнями в дореформенный период. У нас имеются материалы дела, слушавшегося в Кяхтинском словесном суде, по претензии крестьянина Боянхосунского общества Луки Иванова в том, что за доставку до Иркутска чаев 15 мест и обратно груза до Усть-Кяхты «купецкой клади» 56 пуд. ему не уплачено 19 руб. 99 коп. сер. Во время мытарств по поводу уплаты этих денег у него пала лошадь стоимостью 30 руб. сер. Из объяснения кяхтинского мещанина Матвея Шишмакова, подряжавшего крестьян на свозку грузов, видно, что он посчитал Луку Иванова за работника крестьянина Александра Корнакова и не знал, «с чьими лошадьми, своими или Корнакова, приехал Иванов, и он Иванова не

¹ Молодых И. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // Изв. ВСОИРГО. — Иркутск, 1890. — Кн. 21. — № 1. — С. 49–50.

² Там же. — С. 48–49.

³ Материалы для изучения... Вып. 18. — Т. 2. — С. 150.

только не подряжал доставить товаров, но и не знал его, и потому признавал за работника Корнакова». Рассчитался же Шишмаков за доставку груза с Корнаковым, так как подряжал его¹. Из этого дела видно, что подобный найм работников с лошадьми встречался и раньше.

В извозчицкой артели постоянно встречались наемные работники. Они состояли на полном довольствии извозчиков-хозяев, получая одинаковую пищу с хозяевами-связочниками. А. А. Кауфман отмечал, что заработок в извозе значительно выше, нежели в соответствующее время года при найме на земледельческие работы, и, что особенно важно, вся плата получалась целиком при выезде «в дорогу», так что работники могли тут же внести казенные платежи или покрыть другие одновременные расходы. Иногда наемными были просто годовые работники, которых хозяева посылали в извоз, но в большинстве случаев они нанимались специально для этой цели ежемесячно или «на сходку», т.е. на дорогу из Томска в Иркутск и обратно, независимо от случайных колебаний ее продолжительности. Но все их заработки доставались не даром: из-за необходимости совершать переходы днем и ночью, на морозе и т.д. работа в извозе была очень трудной и доступной только молодым и сильным людям, оказывая на их здоровье разрушительное влияние².

Численность извозчиков была следующей. В Тобольской губернии в 1887 г. было зарегистрировано 1377 ремесленников, занятых извозом. Население Тобольского округа постоянно занималось в зимний период перевозкой купеческих товаров. Развитию извозного промысла в Туринском округе Тобольской губернии способствовала Ирбитская ярмарка и зимние рыбные промыслы по Конде и Оби. Отсюда рыба зимой шла в Европейскую Россию и на уральские заводы³.

В 1889 г. в Томской губернии извозничали 6609 чел., а в Томском округе в 1894 г. — 31,9 % от общего числа хозяйств, занятых промыслами. Наиболее раз-

¹ ГАРБ. Ф. 92. Оп. 1. Д. 117. Л. 9–11.

² Материалы для изучения... Вып. 18. — Т. 2. — С. 149–150.

³ Соловьева Е. И. Извозный промысел в Сибири во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) // Из истории Сибири. — Новосибирск, 1972. — С. 53.

вит был извоз в подгородних волостях, а центром его была Спасская волость, где жители 114 дворов постоянно занимались извозом. В с. Спасском, деревнях Батуриной, Петуховой, Лучановой, Белоусовой, Вороновой извозничали жители 10–15 дворов. В Ояшинской волости было 84 извозчика (в д. Вершининой – 21, Алаевой – 10, Заледеевой – 9, в с. Дубровине – 15). Много их было в Ишимской (73) и Тутальской (70) волостях, находившихся на Сибирском тракте по обе стороны г. Томска. В Каинском округе в 90-е гг. XIX в. извозом занимались 279 хозяев. В Мариинском округе 1/4 часть населения занималась извозом и другими промыслами¹.

Важное место извозный промысел имел в хозяйствах крестьян Восточной Сибири. В Енисейской губернии в 1890–1891 гг. извозом занималось 6012 хозяйств, или 8,6 %². В Иркутском, Балаганском и Нижнеудинском округах – 7033 из 63 218 мужчин рабочего возраста, т.е. 1/10 часть рабочих рук. Из 100 чел. рабочего населения извозом было занято: в Иркутском округе – 9 чел., в Балаганском – 7,1, в Нижнеудинском – 27,8 чел.³

В Забайкальской области число хозяйств, занимавшихся извозом, составляло 15,1 % от всех хозяйств, или 14 165. Особенно большое количество населения занималось извозом в округах Селенгинском (23,5 %) и Нерчинском (21,6 % всех хозяйств), в остальных шести округах, кроме Акшинского, число хозяйств извозчиков превышало 10 % от их общего числа⁴. Благодаря большому количеству лошадей у населения заработок от извоза в Забайкалье составлял около двух млн руб. ежегодно⁵. Таким образом, основной силой в извозе были крестьяне притрактовых волостей.

2.3. Формы гужевого извоза

Из форм гужевого извоза уже названы были две. Первая – дальний извоз, когда крестьяне собирались в артель во главе с «объездным», и ближний, так

¹ Соловьева Е. И. Указ. соч. – С. 54.

² Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – Иркутск, 1893. – Т. 3. – С. 711.

³ Материалы по исследованию... М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 403.

⁴ Разумов Н. И. Забайкалье: Свод материалов высочайше утвержденной комиссии для исследования местного землевладения и землепользования под председательством статс-секретаря Куломзина. – СПб., 1889. – С. 373.

⁵ Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1895 год (год второй). – Томск, 1894. – С. 221.

называемый «бесконный». На своих лошадях, со своей упряжью крестьяне выходили в путь в несколько сот и даже тысяч верст. При отправке артель запасалась санями, дугами, оглоблями, а в летнее время — осями и всеми необходимыми предметами на случай поломки и порчи перевозочных средств в пути¹. Отправляясь в дальнюю дорогу, крестьяне заранее готовили своих лошадей. До отхода обоза с места загрузки лошадь тщательно откармливались дней десять. Когда обоз двигался в путь, то в первый день лошадь совсем не кормили, во вторую «пряжку» (остановку) давали только одну пудовку овса на пять лошадей и каждой только по глотку воды. Умеренность пошла невольно отнимала у них охоту к еде. Затем после каждой пряжки выдача овса и воды постепенно увеличивалась до того количества, какое сама лошадь сможет съесть. После этого она получала свободу пить и есть сколько угодно. Без этой предварительной выдержки лошадь, «по уверению ямщиков, в три дня исхудает и во всю дорогу не воротит потерянного жиру»².

Чтобы преодолевать до 60–70 верст в сутки, дальние обозы имели свои особые приемы. Верст 30–40 проходили без остановки, потом заезжали на постоянный двор погреться и дать отдых лошадям. Через 5–6 часов снимались с места и двигались дальше, делая маленькие остановки. И так изо дня в день. «Лошадь ходу не боится, лишь бы кормить ее хорошо». Старались сытно накормить на «постоялом», да и в пути регулярно давали лошадям овса. Засыпали овес в кормушку, которая подвязывалась к узде или (чаще) прикреплялась к задку воза, идущего впереди. Длинным поводом подвязывали проголодавшуюся лошадь к возу с кормушкой — и так до тех пор, пока она не насытится. Когда видели, что лошадь больше не хочет есть, ее заводили вперед, прикрепляли кормушку к задку ее воза и давали кормиться следующей лошади. Зимой обычно овес засыпали, перемешав со снегом, «чтобы жажда лошади не давила»³. Идя за кормушкой, лошадь в дороге наедалась досыта и, приходя на постоянный

¹ *Материалы по исследованию...* СПб., 1888. — Вып. 1. — С. 89.

² *Завалишин Ип.* Описание Западной Сибири. — М., 1862. — С. 59.

³ *Завалишин Ип.* Указ. соч. — С. 58; *Полов Н.* Очерки старой ямщины в Прибайкалье // *Жизнь Бурятии.* — 1925. — № 5–6. — С. 116.

двор, нуждалась уже не в корме, а в отдыхе. При такой организации кормления лошадей обозы двигались быстрее (см. приложение 4 рис. 13–14, 18, 19).

В Забайкалье в первой половине XIX в. обычно возили на одноконных подводах по 20 пуд. на каждой, делая в сутки 50–70 верст. Таким образом, расстояние от Верхнеудинска до Иркутска через Байкал (зимой 310 верст) покрывали за 4,5–6 суток, а до Читы (450 верст) за 6,5–9 суток. Перевозка грузов там производилась в основном по следующим направлениям: Кяхта – Байкал – Иркутск (Игумнова дорога); Кяхта – Чертовкинская пристань (на Байкале); Верхнеудинск – Чита; Верхнеудинск – Нерчинск; Чертовкинская пристань – Верхнеудинск. Конечно, при такой длительности переходов с грузом по дорогам Восточной Сибири надо было иметь выносливых лошадей и средства на покупку кормов. Поэтому перевозки на дальние расстояния, тем более большим караваном, были не под силу бедняцкой части деревни и составляли монополию немногих богатых крестьян¹.

В обозе ямщик следил, чтобы лошадь выглядела не хуже, чем у других: шерсть чистили скребницей, разбирали гриву, хвост всегда подвязывали. Считалось дурным тоном, если лошадь в обозе шла с распущенным хвостом: «От почты эта мода пошла»².

Отправляясь в дальний путь, надо было следить и за возом. Уложить кладь – дело нелегкое. Среди ямщиков находились люди, особенно славившиеся умением укладывать грузы. Существовало несколько специальных терминов, относящихся к разного рода увязке. Много было разных форм узлов. Знатоки по укладке и увязке знали, как полуторасаженой веревкой хорошо обвязать большой воз, чтоб он лежал не шевелясь, не хуже, чем окруженный длинной веревкой.

При уходе в извоз брали с собой маленькие часовенки, которые ставились на передней подводе в обозе. Укрепляли часовенки на столбиках, выточенных из дерева и раскрашенных разными красками, преимущественно зеленой, крас-

¹ Шмелевич М. М. Очерки истории Западного Забайкалья. – С. 93, 96.

² Попов Н. Указ. соч. – С. 116.

ной и синей¹. Под зеленой крышкой внутри помещалось маленькое распятие, икона Божьей Матери или чтимого святого, сверху крест, под ним маленький мелодичный колокольчик величиной немногим больше наперстка. Иногда икону окружало несколько колокольчиков. Такая божница хранится в Томском краеведческом музее (см. приложение 4 рис. 47). Ямщики в пути относились к часоушке с благоговением и молились на нее перед выездом или приближаясь к опасному месту. «Начнешь спускаться к пади и думаешь: “Ну, сохрани, Мать Божия”. Скинешь шапку, перекрестишься на часоушку»². Поводов обращения к Божьей Матери было немало. Один из главных – грабежи на дорогах. В Сибири существовал целый «промысел» – срезание мест «чаерезами» или тюков с товарами³. Грабители-чаерезы пользовались знанием местности, элементом внезапности. Нехорошая слава была у сел Воронино и Халдеево (особенно дорога от Семилужного до Халдеево под Томском). В деревнях своих чаерезов знали, да помалкивали. В с. Халдеево недобрая слава была у семей Колясовых, Базиных, Золотаревых⁴. Газета «Восточное обозрение» писала: «Тянущийся обоз ждет каждую минуту нападения в темноте. Объездные ездят кругом каравана. Возчики кричат, аукают, чтобы показать, что не спят. Это какой-то военный отряд. Люди запасаются палками (дрючками), оружием; объездной имеет его всегда... Обозные ямщики, отправляясь со станции, крестятся... Приезжих из России удивляет, что в Сибири обыкновенно мчат не под гору, а в гору. Разгоняют лошадей с горы и мчат во весь дух. Ямщики таким образом спасаются, чтобы грабители не остановили их в логу, в овраге. Лошади для этого заранее приучены. Ямщик, ободряя лошадей, кричит: “Грабят!”. И ему достаточно подняться на облучке, как лошади это знают»⁵.

О грабежах на дорогах оставили воспоминания бывшие извозчики. Федор Ананьевич Веретнов – 80-летний житель с. Батой в 1925 г. описывал деятель-

¹ Ровинский П. Очерки Восточной Сибири // Новая и древняя Россия. – 1875. – № 1. – С. 68.

² Попов Н. Указ. соч. – С. 117.

³ И-а. Заметка о крестьянах, живущих на большом тракте // Сибирь. – 1878. – 19 нояб. – С. 3.

⁴ Поскутова М. Г. Несколько слов о чаеделах и чаерезах // Труды ТОКМ: сб. ст. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 54–55.

⁵ Сибирская безопасность в городах и на дорогах // Восточное обозрение. – 1886. – 2 сент. – С. 2–3.

ность грабителей так: «Зимой-то чай часто срезали; у нас тут шайка работала — красноярские татары Олейко да Савка, да кое-кто из наших с ними. Наденут это зимой белый саван и вперед уедут — лошади в тайге поблизости, а сами лягут на снег в канаву — ево и не видать. Идет обоз — ямщики зазевались, подпоз — чик! И готово! На лошадей и гони! Ищи! Ямщики поахают, поругаются, да и дальше»¹.

Михаил Нашивошников — старый знакомый В. Сурикова, из с. Дрокино, с которого художник писал этюд для картины «Взятие снежного городка», вспоминал: «Когда доставка была срочная, тогда обозы шли день и ночь и ямщики выбивались из сил, валились с ног, с самой малости могли заснуть на ходу. Вот тогда и случались в обозах „нещастья“ — грабители крали не только места с обоза, но иногда уводили целый воз с товаром. Это ложилось большой тяжестью на ямщиков, смотря по договору: если в обозе пред подрядчиком была круговая порука, то страдала вся артель; если ряда была отдельно с каждой связкой, то ямщик, у которого увели воз или стащили „место“, отвечал всем своим состоянием, а потому он возвращался иногда зимой почти голый — без лошадей и упряжей, все было продано для оплаты потеряннго»².

О грабежах на сибирских дорогах пишет Т. К. Щеглова. По ее данным, в 1885 г. на перегоне от Тюкалинска до Ирбитской ярмарки у Кочугова, Антонова, Кухтерина и Каменских было вырезано 70 ящиков чая, у Кочугова отбито 1,5 воза мануфактурного товара, у Компанейцева и Каменских — по одному возу. Кроме того, около Ялуторовска отбито 9 кошев разного товара, а у Бахарева — воз с 15 пудами желтого воска. Общая сумма потерь, понесенных шедшими на Ирбитскую ярмарку обозами транспортных контор, в 1885 г. составила 11 тыс. руб. Потери при крестьянском извозе бывали еще выше, и, в отличие от транспортников, крестьяне не всегда гарантировали доставку в полном объеме и в срок. Поэтому крупнейшие предприниматели Западной Сибири к концу

¹ ККМ. Ф. 7886. Д. 100 : М. В. Красноженова. Дневник этнографической работы в деревне в 1925 г. Л. 21.

² Там же. Д. 101 : М. В. Красноженова. Этнографическая работа в 1926 г. Л. 3.

ХІХ в. предпочитали обращаться к транспортным конторам, возмещавшим убытки и потери¹.

Доставив груз и получив деньги, извозчики старались возвращаться назад не порожняком, а подрядиться в новую артель.

При «бесконнице» (ближнем извозе) подрядчик, взявший на себя перевозку товара, не имел собственных лошадей, а только собственные сани и телеги, да и те нередко брал напрокат. Погрузив товар, он вез его на перекладных, запрягая на каждой «пряжке» новых лошадей, принадлежащих местным крестьянам и следовавших под их управлением. С целью сбережения на экипажах на «бесконные» возы почти всегда навьючивали количество товара, соответствовавшее грузу пары лошадей, поэтому возы запрягались парой. Главное преимущество «бесконного» способа перевозки товаров заключалось в быстроте перевозки: в то время как при извозе «на протяжных» на каждой станции делалась остановка в несколько часов, чтобы лошади успели отдохнуть, при бесконном извозе терялось время только на перепряжку лошадей – от 0,5 до 1 часа на станцию. Поэтому «бесконный» способ перевозки применялся при необходимости спешной доставки товара. На Барабе скорость передвижения была организована так, что «из Томска ставили клади на срок в Тюмень не менее 100 верст в сутки»².

Крестьяне подряджались со своими лошадьми везти груз на санях подрядчика на небольшие расстояния, верст за 100-200, а то и ближе. Получив плату, они возвращались, а подрядчик нанимал новых возчиков с лошадьми. Крестьяне при таком извозе надолго не уходили из дома. Но и условия доставки были несколько иными. Возчики должны были гнать своих лошадей рысью и расчет они получали обычно не с пуда, а по количеству верст и сообразно быстроте езды, что диктовалось, например, необходимостью поспеть с ценными товарами к открытию ярмарок³.

¹ Щеглова Т. К. Ярмарки Западной Сибири и Степных областей во второй половине ХІХ в. : Из истории российско-азиатской торговли. – Барнаул, 2002. – С. 38.

² Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири. – С. 29.

³ Стахов Д. И. От Китая до Москвы. – СПб., 1870. – С. 120.

До начала 90-х гг. XIX в. размеры «бесконного» извоза и доставлявшийся им заработок были очень значительны: в больших трактовых селах останавливалось в день по десятку «конвоев» (обозов), по 50–60 двухконных подвод в каждом. Следовательно, запрягалось в день до 1000–1200 лошадей. «В то время «один конвой выходит, а два стоят – дожидаются; вернулся с пряжки, покормил коней – хоть сейчас опять запрягай»; во время «свалки» лошадей никогда не расхомутивали, и многолошадные дворы свободно зарабатывали по 15–20 руб. в сутки. В общем, возка «возов» давала в то время весьма значительный заработок, являясь для среднесостоятельной части населения важнейшим из связанных с трактовым местоположением источников благосостояния. Вопрос о местах остановок «бесконных обозов» был поэтому для трактового населения вопросом первостепенной важности и весьма определенно регулировался местными обычаями. По этому обычаю, санкционированному и местной администрацией, право возки «бесконных» было привилегией «станочных» селений (Семилужное – Турунтаева – Ишим – Колыон – Почитанка – Бериккуль – Подбельничная – Суслово – Тяжин...), которым такая привилегия присваивалась в возмещение лежавшей на них «кормежной» повинности, и привилегия эта поддерживалась даже насильственными мерами; если «бесконные» воза запрягались в промежуточном между «станками» пункте, то на «станках» их останавливали и выпрягали лошадей; если «бесконные» проезжали мимо «станка» ночью, то лошадей останавливали на возвратном пути, снимали с них хомуты, а возчиков нередко били¹.

Таким образом, нормальным порядком следования «бесконных» обозов было следование по «станкам», и «станочное» население извлекало из этого движения наибольший заработок. Частично зарабатывали и промежуточные между «станками» селения. Это случалось при особенно плохой дороге, когда лошадям оказывалось не под силу вывезти воз до следующего «станка», или при очень хорошей, когда для сбережения времени данное расстояние делали вместо трех в две «пряжки».

¹ Материалы для изучения... Вып. 18. – Т. 2. – С. 172.

В начале 90-х гг. «бесконный» извоз пришел в полный упадок. Главная причина заключалась в развитии пароходства по Чулыму, а также в увеличении числа ямщиков, занимавшихся извозом «на протяжных». В связи с развитием пароходства все летнее движение между Ачинском и Тюменью происходило по воде, и летний «бесконный» извоз совершенно прекратился. В то же время благодаря «умножению ямщика» значительно упали фрахты, так что вместо прежних 2,5–3 руб. средняя провозная цена между Томском и Иркутском стала не выше 1,7–1,8 руб. с пуда. «Бесконная» же перевозка требовала более высоких фрахтов, нежели перевозка «на протяжных» – в последнем случае издержки, которые должна была покрыть провозная плата, сводились к содержанию лошадей и возчиков. При «бесконном» извозе надо было оплачивать еще и труд «бесконных» возчиков и их лошадей¹.

Однако в «Материалах по исследованию... Восточной Сибири» мы встречаем несколько иной взгляд на «бесконный» (ближний) извоз. При той же организации, т.е. при доставке грузов на небольшие расстояния, этот извоз считался «бессрочным» – время пребывания грузов в пути увеличивалось, так как, считают авторы «Материалов...», «возит “бесконную” преимущественно тот, кто не рискует связать себя круговой порукой, не надеется на силу своих лошадей, на исправность снасти. Большею частью везут “бесконную” малолощадные, так как в дальний извоз ехать менее чем с пятью лошадьми невыгодно»². При «бессрочном» извозе от Иркутска до Томска ходили зимой от 32 до 35 дней, а летом – 45–50. При срочной доставке товаров, которая, как определяют авторы тех же «Материалов...», «совершалась путем связочного извоза», срок определялся в 24–26 дней³. Обыкновенно от Томска до Иркутска устанавливался 28-дневный срок (в действительности доставка продолжалась от 25 до 30 дней, иногда и дольше). За просрочку по договорам выплачивалась неустойка: за каждые сутки при возке «российских» товаров в Иркутск по 10 коп. с пуда, при возке чаев в Томск – 50 коп. с «места». Неустойка эта в случае опоздания в Иркутск часто

¹ Материалы для изучения... Вып. 18. – Т. 2. – С. 173.

² Материалы по исследованию... М., 1890. – Т. 2. – Вып. 4. – С. 407.

³ Там же. – С. 408.

прощалась, а при осенней доставке чая в Томск всегда взыскивалась, так как груз должен был поспеть к Ирбитской ярмарке¹.

А. А. Кауфман же отмечал, что «бесконный» способ перевозки употреблялся преимущественно при необходимости спешной доставки товаров². Скорее всего авторы «Материалов...» имели в виду иную форму «бесконного» извоза, которая не предусматривала срочной доставки грузов.

Существовала еще другая форма извозного промысла, подсобная при дальнем извозе. Это так называемая возка «конных» возов, т.е. замена в следовавших на «протяжных» уставших, захромавших и вообще нуждавшихся в отдыхе лошадей. Такая замена могла понадобиться в любом месте, поэтому эта форма извозного промысла не была приурочена к какому-либо определенному пункту: «конные воза» возили крестьяне всех селений, расположенных вдоль линии тракта. Имея в каждом отдельном случае совершенно случайный характер, снабжение обозов подставными лошадьми в общей сложности доставляло населению довольно существенный заработок³.

Между Томском и Тюменью существовала особая форма перевозки товаров, ранее нами не упоминавшаяся. Это езда на возках-розвальнях. Из Томска до Тюмени ценный груз, обычно чай, следовал с удвоенной скоростью, отправляясь на возках тройками, а иногда четверками и пятерками лошадей, в зависимости от количества груза (см. приложение 4 рис. 23).

Причина перемены саней на большие возки в Томске была в том, что в Восточной Сибири по всему тракту на расстоянии 1500 верст от Иркутска до Томска пролегалo немало возвышенностей, логов, подъемы на которые, как и спуски, были довольно круты и продолжительны. Дорога же по Западной Сибири шла равниной. Поэтому при отправлении из Томска чай или другие срочные грузы нагружались на громадные сани по 20 и 30 ящиков, т.е. от 65 до 95 пуд., и запрягались в эти сани по 3–5 лошадей «цугом», т.е. гуськом⁴. Розвальни

¹ Материалы для изучения... Вып. 18. – Т. 2. – С. 153.

² Там же. – С. 171.

³ Там же. – С. 173–174.

⁴ Мисюрев А. А. Указ. соч. – С. 212.

в Томске стояли на улицах у купеческих домов, потому что они не могли пройти в ворота по «чрезмерной широте их отводов-розвалов»¹. Отводы делались широкими для того, чтобы возок не опрокинулся и не свалился на бок в ухабе. В «Книгах на записку денег, собираемых с проходящих через г. Томск с товарами возов» в 30–60-х гг. XIX в. отмечаются пароконные, троечные, четверочные и пятерочные возки². Во избежание воровства при езде на каждом таком возу сидел человек, которого называли «лежень». «Лежня» нанимали. Возки при выезде из города всегда бежали рысью, а то и вскачь, так как каждый ямщик считал это своей обязанностью: «Пусть-ка, мол, люди подивятся да поглазекуют, как мы откалываем»³.

Обычно перевозкой на возках занимались потомственные ямщики. Они имели своих «дружков» в местах перемены лошадей, были всегда верны друг другу. Споров о поверстной плате не было, так как она устанавливалась с приказчиком первым ямщиком-дружком, да так и шла верст на 500, а то и на всю тысячу. При таком извозе ямщики и лошади менялись часто. «Лишь только успеют “прибежать” и прежний ямщик выпряжет своих лошадей, как в оглоблях возков появлялись свежие кони, так как они держались наготове в хомутах», — отмечал Д. И. Стахеев. «Дружки» везли кладь по 10 верст в час⁴. Следовательно, до 200 верст в сутки с учетом времени на перепряжку. Это подтверждают сведения о справочных ценах на сухопутную перевозку в Томской губернии в 1838 г., где отмечалось, что срочные троечные возки следовали в сутки от 150 до 200 верст в зависимости от погодных условий⁵.

Преимущество «возков» при срочной доставке грузов отмечалось современниками. Так, один торговец из Ирбита до Енисейска на протяжных доставил груз за 36 суток по 2 руб. 60 коп. с пуда, а на возках — за 14 суток по 3 руб. с пуда. «И такому порядку в Сибири все следуют», — отмечал корреспондент⁶.

¹ Стахеев Д. И. Указ. соч. — С. 145.

² ГАТО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 1452, 1614, 1961, 2101, 2129, 2166, 2404, 2577.

³ Стахеев Д. И. Указ. соч. — С. 9, 155.

⁴ Стахеев Д. И. Указ. соч. — С. 159–160, 164, 174.

⁵ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 103. Л. 45, 46, 67 об., 108 об.

⁶ Несколько слов об относительном значении ярмарок: Нижегородской, Ирбитской, Тюменской и Крестовской

// Ирбитский ярмарочный листок. — 1865. — 20 февр.

Отметим, что авторы «Материалов для изучения...» об этой форме извоза в конце 80-х гг. XIX в. не упоминают, но выявленные нами данные свидетельствуют о том, что этим способом купечество пользовалось в середине 70-х гг. и не собиралось от него отказываться¹.

Еще в 40-е гг. XIX в. у крестьян-старожилов сохранился в памяти обычай «захватывать возки». «Бегут встречать на вершнях, верст 10 бегут. Кто первый добежал — тот и повезет», отставшие и опоздавшие теряли заработок².

Преимущество возков было в весе перевозимого груза. Для сравнения возьмем данные по одноконным возам в Германии и Сибири. В. Зомбарт, цитируя барона фон-Редена, пишет: «Согласно наблюдениям над многими немецкими дорогами средняя величина груза приходящегося на лошадь тридцать лет тому назад равнялась от 10 до 16 центнеров; двадцать лет тому назад — от 20 до 28 центнеров; в самое последнее время (середина XIX в. — О. К.) она возросла до 28–32 центнеров. Нередки теперь и четырехлошадные упряжки, которые в состоянии везти от 100 до 120 центнеров»³. Итак, сибирская лошадь в XVII — начале XIX ст. везла летом до 15, а зимой до 20 пудов груза, в середине XIX в. от 25 до 28 пудов, редко 30. Это от 3,2 до 4,8 центнера на одну лошадь. По сравнению с немецкой лошастью сибирская могла перевозить груза в 3–5 раз меньше в начале XIX в. и в 6–7 раз меньше ко второй половине того же столетия. Отчаянная разница. Но сибирский крестьянин и доставщики приспособлялись к географическим и климатическим условиям, и качеству имевшихся лошадей. Во — первых, был организован связочный извоз из пяти упряжек. Если исходить из расчета 25 пудов на лошадь, то связка перевозила 20 центнеров — показатель груза на одну лошади в Германии 30-х гг. XIX в., т.е. брали числом упряжек, которыми управлял один человек. Во — вторых, привлекали более сильных и выносливых лошадей во второй пол. XIX в. Этот вопрос регулировался их закупками на притрактных ярмарках и проведением элементарной селекционной работы, когда стали приобретать в табуны породистых жеребцов.

¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 10.

² Мисюрев А. А. Указ. соч. — С. 97, 212.

³ Зомбарт В. История экономического развития Германии в XIX веке. — С. 229–230.

В – третьих, сохранение езды на возках, которые брали до 15 центнеров. В – четвертых, гнали т.н. «безконную» гоньбу, т.е. меняли уставших лошадей, увеличивая вес груза до 30–32 пудов (4,8–5,12 центнера на лошадь в связке). Однако, крестьяне не могли улучшить качество полотна дороги из-за ее огромной протяженности и их относительной малочисленности, феодальных методов содержания тракта и суровых климатических условий, к которым должна была приспособливаться сибирская лошадь.

И все-таки абсолютное большинство товаров доставлялось на одноконных подводах. Следовательно, господствующей формой при перевозке товаров по всей Сибири являлся дальний извоз, где основной транспортной единицей выступала «связка».

2.4. Значение извоза

Итак, мы рассмотрели все категории крестьян, участвовавших в извозе. Возникают вопросы: что же заставляло крестьян пускаться в дорогу? Почему их основной поговоркой была: «Держись правой рукой за соху, а левой за бич»?¹ Здесь опять нужно учитывать экономическое положение крестьян. Газета «Сибирь», ставя на первое место извоз, писала: «Подобные промыслы у крестьян подгородных и трактовых деревень приносят прямые выгоды уже вполне разбогатевшим крестьянам, особенно многосемейным. Одиночки и малоконные этих источников не имеют»². То же отмечал и «Сибирский вестник»: «Извоз, составляющий пока, без сомнения, главную статью дохода всего придорожного населения Сибири, хотя и дает кусок хлеба массе людей, но действительную прибыль приносит лишь нескольким подрядчикам, которые сумели забрать в руки все транспортное дело. Но как бы там ни было, положение труженика-извозчика еще довольно сносное. Извозчик, отправляющийся в дальний путь, хотя и подвергался иногда серьезным убыткам и нападениям злоумышленных охотников до чужой собственности и много терпит от разных перемен погоды, но он все-таки, следуя по большим трактам, получает всегда обильную горячую

¹ По деревням // Сибирь. – 1887. – 17 мая. – С. 9.

² Сибирские крестьяне // Сибирь. – 1881. – 22 февр. – С. 1.

пищу, зимой спит в тепле, под кровом, и часто в дороге живет лучше, чем дома»¹.

Подобное отмечает и А. А. Кауфман: «Для кого, в самом деле, выгодно занятие, дающее возможность содержать зимою нужных для летней работы лошадей? ... Очевидно, только для богатея, имеющего 10–20 лошадей, засевающего 30–40 десятин... У него 15–30 лошадей, конечно, не найдет себе зимой работы «по хозяйству», а стоять даром в течение 2/3 зимы хозяин-капиталист своим лошадям не даст»².

Основная же масса среднего и бедного крестьянства видела в извозе возможность получить сразу, в виде задатка, значительную сумму денег для уплаты податей и других сборов. Об этом говорят и исследователи³, и сами крестьяне. Например, еще в 1843 г. тыретский старшина М. Селезерцев жаловался в Балаганскую степную думу, что «крестьяне Заларинской слободы обвозят Тыретскую деревню и провозят в Зиминскую, а из Зиминской прямо в Заларинскую, через что приносят всем жителям крайнюю обиду и приводят в разорение по той причине, что они, провозя через сию деревню, беря значительное количество денег, оплачивают за себя государственные подати, а жители (д. Тыретской – О. К.) лишаются того»⁴.

На извоз как на источник государственного дохода смотрели и сибирские власти. Генерал-губернатор Восточной Сибири в 1864 г. писал в отчете, что в руках местного населения, даже по приблизительному исчислению, остается не менее 1,5 млн руб. от провоза в Восточной Сибири привозных из Европейской России товаров и кяхтинских чаев. Окладных же сборов со всего населения края поступило около 1 млн руб. Упадок извоза, по его мнению, «без сомнения отразится самыми неблагоприятными последствиями и относительно исправного поступления государственных податей, так как извоз составляет один из

¹ Сибирский вестник. – Томск, 1885. – № 23. – С. 3.

² Материалы для изучения... Вып. 18. – Т. 2. – С. 164.

³ Малодых И. Указ. соч. – С. 50.

⁴ ГАРБ. Ф. 3. Оп. 1. Д. 358. Оп. 1. Д. 358. Л. 8–8 об.

главнейших источников денежного дохода для сельских обывателей Восточной Сибири»¹.

Крестьяне смотрели на извоз как на способ прокормить себя и лошадей в дороге, не затрагивая запасов, приготовленных на зиму дома. Отсутствие в течение нескольких месяцев зимой давало возможность прокормить рабочих лошадей до лета, а при случае — реализовать излишки сена на рынке². «Действительно, они при благоприятных обстоятельствах скоро наживаются, заводят лучших лошадей и сбрую, берутся смелее за извоз; но падеж лошадей, внезапное возвышение цен овса и сена, порча дороги, метель, и оттого отсрочка поставки одним разом расстраивают их состояние, и редкий ямщик-хозяин не испытывал этого переворота», — отмечал в середине XIX в. Ю. А. Гагемейстер³.

Извозом крестьяне занимались обычно в осенне-зимнее время, когда заканчивались полевые работы, когда устанавливались дороги и замерзали реки. «Эх, кабы не нужда, черт разве сунул бы брать летнюю доставку», — говорили крестьяне одному из корреспондентов «Сибирской газеты»⁴. Летом шли полевые работы, цены на доставку грузов повышались, но желающих идти в извоз было мало. Да и невыгодно: возрастал риск «наезда на шею», так как расходы на ремонт были больше («за колесо случается 5 рублей заплатить, а зимой все сани 5 рублей стоят»); увеличивалось количество перевозов через реки, а за них надо было платить по 30 коп. с лошади; значительные расходы на смазку — ведра дегтя хватало на две «пряжки»; частые вычеты за подмочку товаров летом повышались, да и кражи летом случались чаще, чем зимой⁵.

Поэтому возрастали цены на доставку грузов в весенне-осенний период. В 1848–1852 гг. доставка пуда в среднем обошлась от Иркутска до Томска: весной — 2,38 руб., летом — 2,45, осенью — 3,03, зимой — 1,72 руб. Высшая цена стояла весной 1848 г. — 4,62 руб., низшая — зимой 1849 г. — 1,41 коп.⁶ Цены за

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 9. Д. 247. Л. 30.

² Там же. Ф. 90. Оп. 2. Д. 207. Л. 160.

³ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. — Т. 2. — С. 666.

⁴ Из разъездов по Ачинскому округу // Сибирская газета. — 1885. — 7 июля.

⁵ Материалы для изучения... Вып. 18. — Т. 2. — С. 167.

⁶ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. — Т. 2. — С. 665.

перевозку понижались с востока на запад. Если разделить дорогу из Кяхты до Нижнего Новгорода на участки, то примерно в это время за одну копейку пуд груза перевозился на расстояние:

Таблица 5

Расстояние от Кяхты до Нижнего Новгорода (в верстах), на которое можно было перевезти пуд груза за одну копейку

Расстояние (в верстах)	От Кяхты до Иркут- ска 563 вер- сты	От Иркут- ска до Том- ска 1553 вер- сты	От Томска до Тюмени сухопутно 1551 верста	От Том- ска до Тюмени водой	От Тю- мени до Перми 735 верст	От Перми до Нижнего Новгорода 973 версты
Кол-во груза (в пуд.)	8	7	13	30	12	24

Таким образом, средняя плата за доставку пуда от Кяхты до Нижнего составляла 4 руб., или по 1 коп. за 13,3 версты, но при этом избиралось лучшее время года. Иногда неспешно удавалось доставить товар с ярмарки до Кяхты за 2,50 руб., но он тогда бывал в дороге до девяти месяцев; если же требовалось доставить груз за два месяца, то плата утраивалась. Это именно случалось с товарами, которые провозились сухим путем от самого Нижнего Новгорода, и тогда они назывались горными¹.

Товарно-денежные отношения, как отмечали современники, захватывали крестьян, занимавшихся извозом. Н. Ушаров писал: «Наглядевшись дорогой всякого люда, которые по большей части так и норовят содрать с него лишнюю копейку, извозчик недоверчив и расчетлив до мелочничества, до смешного. Постоянно видя кругом только расчеты и деньги, деньги и расчеты, он привык считать деньги выше всего на свете...»². Эти же отношения влияли на образ жизни притрактных крестьян. «Близость к городу развивает новые потребности, каких не знают захолустные мужики. Здесь и щегольства больше, и они

¹ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. Там же. — С. 664—665.

² Ушаров Н. Ильинская волость // Иркутские губернские ведомости. — № 30. — С. 3.

щедрее на плату духовенству, и до вина большие охотники», — писала газета «Сибирь»¹. В отношении восточно-сибирских трактовых крестьян современники отмечали: «Посещение отдаленных селений и городов даже благоприятно действует на быт крестьян, знакомя их с иными обычаями, а иногда и с неизвестными отраслями труда и хозяйства. Так, многие крестьяне вывозят из Томской губернии семена хлебных растений улучшенных пород; отсюда же привозят они лошадей более крупной породы, чем туземные»². Труд ямщиков-возчиков требовал большой выносливости и физической силы. Подвергаясь многим невзгодам, лишениям, днем и ночью под открытым небом, везли они тяжелый груз и людей по ухабистой дороге, занесенной снежными сугробами или размытой дождями. Память жителей тракта старших поколений, писал в 1959 г. А. А. Мисюров, — и в наше время сохраняет предания о ямщицком труде и быте. Когда в притрактовом селе собираются вместе несколько пожилых людей, нередко темой их беседы служат воспоминания о «сильнушших», «удаляющихся» людях³.

Таким образом, в жизни притрактового населения извоз играл большую роль. Его организация носила предпринимательский характер. Формы организации перевозок менялись в связи с усилением торгового капитала, который концентрировал перевозку грузов в руках транспортных фирм. Крестьяне все больше попадали в зависимость к фирмам-доставщикам, что давало возможность последним понижать провозную плату и усиливать эксплуатацию крестьян. Этот процесс способствовал социальному расслоению притрактового населения.

Хотя организация извоза во многом была традиционна, но формы подряда, найма, расчета совершенствовались, становились более гибкими по мере социально-экономических изменений во второй половине XIX в.

Что касается технической стороны при организации «дальнего» и «ближнего» извоза, то приемы его с небольшими изменениями сохранялись на про-

¹ Сибирские крестьяне // Сибирь. — 1881. — 22 февр.

² Иркутск и Иркутская губерния с очерком прочих губерний и областей Сибири. — Иркутск, 1870. — С. 94.

³ Мисюров А. А. Сибирские сказы, предания, легенды. — Новосибирск, 1959. — С. 211.

тяжении всего XIX в. При этом нельзя не учитывать географический фактор: более сложный рельеф местности Восточной Сибири и равнинность Западной.

Во второй половине XIX в. организация гужевого извоза достигла своей наивысшей точки. Этот вид промысловой деятельности соответствовал невысокому уровню развития производительных сил Сибири, но в отсутствие железных дорог был единственным средством при организации обмена между районами страны. Поэтому организация фирм-доставщиков способствовала более интенсивному товарообмену между Европейской Россией и Сибирью в условиях экстенсивного развития сухопутного транспорта в крае.

Проведение железной дороги вдоль Сибирского тракта заставило крестьян в большинстве случаев обратиться к хлебопашеству. Однако на первых порах возчики пытались конкурировать с железной дорогой. В «Обзоре Томской губернии за 1896 г.» писалось: «Извозом занимаются и по Московскому тракту, несмотря на существующую железную дорогу. Замечательно то, что стоимость провоза на лошадях от Томска до Красноярска была почти одинакова со стоимостью провоза по железной дороге, а если принять в расчет накладные расходы — плату за провоз товара на железнодорожную станцию и за доставку его со станции в склад получателя, а также издержки за двукратную перекладку товара, то доставка на лошадях могла обойтись на 1–2 коп. с пуда дешевле против ж/д. Очевидно, возчики за выгодою не гнались, а довольствовались только тем, чтобы прокормить в течение зимы себя и лошадей, тем более, что упряжь осталась от прежних годов»¹. Однако уже в 1898 г. в подобном «Обзоре» отмечалось, что вдоль железной дороги промысел заметно уменьшается, «обратившиеся к земледелию извозчики находили это занятие хотя и более тяжелым, но зато более постоянным и выгодным»². В 1897 г. семей, занятых извозом, вместо 1072 в 1896 г. в Томском округе осталось 865, в Мариинском, вместо 613 — 426³. Железная дорога одержала победу над извозом. Но он не исчез полностью, а стал приспособливаться к подъездным путям. В начале десятки, а позже

¹ Обзор Томской губернии за 1896 год. — Томск, 1897. — С. 9.

² Обзор Томской губернии за 1898 год : Приложение ко Всеподданнейшему отчету. — Томск, 1899. — С. 8.

³ Обзор Томской губернии за 1897 год. — Томск, 1898. — С. 8.

млн пудов грузов, перевозимых железной дорогой, доставлялись к ней гужевым транспортом.

§ 3. Почтовая гоньба. Легковой извоз

Выше нами был рассмотрен товарный извоз, игравший важную роль в жизни притрактового населения. Кроме того, население «станочных» селений, т.е. тех, где располагались почтовые станции, занималось перевозкой пассажиров и почты.

До появления подрядной и вольной гоньбы почтовая и ямская гоньба была обязательной повинностью крестьян, трудной и дорогостоящей. В 40-е гг. XVIII в. подводная гоньба по Московскому тракту стала осуществляться регулярно. С 1738 по 1743 гг. силами чаусских крестьян она велась через Барабинскую степь, в дальнейшем, по их настойчивому требованию, к чаусским крестьянам были приписаны жители Сосновского, Верхотомского и Спасского станов, которые стали обслуживать участок тракта от Чаусского острога до Бергамацкой слободы. В 1742 г. появился указ о создании от Томска до Красноярска и Енисейска почтовых станков, на которых предписывалось содержать по одному двору и четыре лошади. Всем, кто изъявлял желание поселиться на станке, разрешалось в течение двух лет не платить оброков и других сборов. Им дозволялось беспошлинно торговать пивом, квасом, табаком, сеном, овсом и «харчами». В 1749 г. этот указ был снова возрожден, поскольку желающих поселиться на станках оказалось очень мало. Указ предписывал в случае, если не окажется охотников, снарядить самых «подлых», кто будет не в состоянии выполнять мирские повинности, за которые следовало платить «нароцкие» деньги по третям года. В 60-е – 70-е гг. XVIII вв. на тракте между Тобольском Тарой на 17 станах по шести, а между Тарой и Томском на 25 станах содержалось по две лошади и в нескольких пунктах подставы из ямских лошадей для ямской же гоньбы. Две подставы до Тары имели по 60 лошадей: в д. Кусерятской и Зудинском форпосте, а между Тарой и Томском на семи подставах было по 10 лошадей: в Таре, в зимовье Копьеве, в зимовье Турумове, в зимовье Комлацком, в зимовье Закатитском, в Обнорском Бору, в г. Томске. Всего между То-

больском и Иркутском в это время насчитывалось 84 станков или станов. Расстояния между ними не соответствовали указным — от 20 до 30 вест, а были большими из-за незаселенности тракта и неустройства дополнительного числа станов. Поэтому расстояния между ними были от 20 до 46 верст, что создавало трудности в отправлении почтовой гоньбы, так как на дистанции свыше 30 верст лошади не могли выдержать систематической гоньбы со скоростью не менее 10 верст в час без постоянного отдыха требовавшего не менее трех часов отстоя после возвращения на станцию¹.

Проезжавшие по тракту по делам службы крестьяне за подводы платили прогонные деньги — по 1 деньге зимой и 1 коп. летом за версту, с купцов на станах брали «наемные» деньги, чиновники по уезду обслуживались бесплатно. Но все же оплата подвод не облегчала положение крестьян. Они обязательно в течение всего года по очереди или подряду поставляли подводы для почтовой или ямской гоньбы. Не случайно в 1748 г. уртамские крестьяне просили воеводскую канцелярию убавить размеры этой повинности: содержание подвод на станциях и форпостах разоряло их, отвлекало от хозяйства². Однако, власти продолжали привлекать податных жителей к гоньбе на тракте. Так, по «Расписанию, учиненному в Томском нижнем земском суде, сколько в каждой именно волостях имеется учрежденных в селениях станциев и чрез какие расстояния верст разгон подвод и с каким числом душ все принадлежащие тягости исправляемы быть должны и сколько душ от которой именно волости в стороне имеющихся причисляется к состоящим на трактовой дороге», в 1796 г. в Тырышкинской волости в д. Тырышкиной к Каинску от Крутых Ложков на 20 верстах, к Томску до Чеуска — 26 в., к Колывану до д. Крохалевской на 20 в., а всего на 66 верстах была приписана 721 душа муж. пола заводских, государственных и экономических крестьян из близлежащих трактовых и нетрактовых дере-

¹ *Дорожной календарь на 1762 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* — СПб., 1762. — С. 39–46; *Дорожной календарь на 1766 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* — СПб., 1765. — С. 31–32; *Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* — СПб., 1772. — С. 27–61; *Дорожной месяцеслов на 1776 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве.* — СПб., 1776. — С. 38–61; ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 24. — 1744 г., 17 янв. — С. 296.

² *Емельянов Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху.* — С. 207–208.

вень: Тырышкиной, Воробьевой, Черемшанской, Табатчиковой, Панафидиной, Мысовской, Подволошной, Вахрушевой, Грязнушенской и Соколовой. Тоже в Чаусской волости на тракте от самого Чаусского острога к Каинску до Тырышкиной на 26 в., и к Томску до Оры на 19 в., а всего на 45 верстах должны были содержать разгон подвод 583 чел. из Б. Ояшинской, М. Ояшинской, Самочерновой, Кисловой и Чаусска¹. Подобную гоньбу отправляли крестьяне всех населенных мест, приписанных к трактам.

При исполнении почтовой повинности крестьянам приходилось испытывать трудности разного рода. Так, в рапорте Гилевского волостного суда в Тюменский земский суд сообщалось, что «17 июля 1787 г. следующие с московской подчтой подпорутчик Павел Алабин и табольский подчталион Ермолай Иванов бесчувствия пьяны, требуют для препровождения от селения до селения в канвой по десяти человек, но в его бумагах указано от Москвы до Перми в опасных местах брать по 10 человек. Они же требовали здесь. Подпорутчик Алабин устраивал уличного десятника держащею в руках плетью, также и на волостного пищика подчталион Иванов замахивался неоднократно ударить и потому их исподпристрастные требования наряжены были в канвой д. Артамоновой крестьяне ... А в д. Ерковой требовали от десятника вместо канвою девку, а естли де девки нет, то бабу хорошую, на что десятник им стал проговаривать, что у нас в селении таковых не имеется, а за оную его отговорку начали стегать немилосердно плетью...». Крестьяне просили Тюменский земский суд «...защитить ... дабы чрез таковое от проезжающих предобиждение обывателям не могли придти во всекрайнее разорение»².

Для выполнения подводной гоньбы по станам избирались ямские старосты, которые по крестьянским сотням устанавливали очередность поставки подвод, следили за подрядом и порядком обслуживания тракта. В 1748 г. уртамский ямской староста снарядил для подводной гоньбы своих крестьян в две очереди на Ташеринский станец во главе с десятником, но один десятник не

¹ ГАНО. Ф. 110 : Чаусский волостной суд. Оп. 1. Д. 12. Л. 172-172 об.

² ТФГАТюмо. Ф. 10. Оп. 1. Д. 1. 2709. Л. 6-7.

явился, в результате старосте за каждую неявившуюся по очереди подводку пришлось платить по 1 руб. От д. Ояшинской до Дубровинской в это же время гоняли подводки крестьяне Умревинского, Чаусского и Сосновского острогов по очереди под руководством Петра Пономарева. Через Барабинский волок тракт обслуживали крестьяне-подрядчики из д. Криволуковой Трусков и Еремин, которые жаловались начальству, что им пришлось обслуживать лишних 60 верст в сторону Тары, поскольку ямщик Ячищев сбежал неизвестно куда. Крестьяне и местные власти считали подряды более надежным средством, хотя и дорогим. Как правило, от станца до станца приходилось 20–30 верст, от Чаусского острога до Тартасского форпоста на 563 верстах имелись в 1748 г. 16 станцев, на которых содержались по 8 лошадей, и подводчикам станца на подмогу выдавалось по 100 руб. Один подрядчик Саломатов обслуживал треть пути через Барабу¹.

Н. Ф. Емельянов отмечает, что фактически крестьяне до полного устройства ямских станций не освобождались от подводной гоньбы, а их создание растянулось на целые десятилетия. За 40 лет попытка заменить крестьян при подводной гоньбе ямщиками не увенчалась успехом. Указ Сибирской губернской канцелярии к Ямской канцелярии мая 1756 г. об отстранении крестьян от подводной гоньбы по тракту от Тары к Томску и замене их тобольскими и демьяновскими ямщиками был исполнен частично, так как тех ямщиков, которые переселились на тракт или исполняли гоньбу наймом подрядчиков, не хватало. И крестьяне в условиях роста объемов ямской и почтовой гоньбы вынуждены были тратить еще больше средств. Так, в 1800 г. нелюбинские и богородские крестьяне истратили по 73,5 коп. с души, одновременно выставляя подводки натурой. В 1802 г. крестьяне Колыонской волости потребовали за подводную гоньбу с нелюбинских крестьян примерно по 2 руб. с души, потому что отправляли ее за них. В 1800 г. администрация Томского уезда запретила крестьянам подрядаться в подводную гоньбу, поскольку это должны были делать ямщики Тарского уезда. Но не всегда находились ямщики-подрядчики, и тогда подклю-

¹ Емельянов Н. Ф. Указ. соч. — С. 208–210.

лись крестьяне. Оплата по подряду зависела от размера участка пути, количества выставляемых лошадей и вида самой гоньбы. В 1806 г. власти снова разрешили заключать подряды. Уже в 1806 г. пара лошадей на тракте по подряду стоила 270–325 руб. в год. Сами крестьяне, если удавалось, подряжались за 200 руб.¹

То же происходило и в Восточной Сибири. Почтовые тракты здесь тянулись более чем на 10 тыс. верст. Чтобы обеспечить их нормальное функционирование, было создано 388 почтовых станций, на которых постоянно содержалось 3130 лошадей. В Иркутской губернии вместе с Забайкальем и Якутской областью было сосредоточено 2/3 всех станций (243), 2030 лошадей, 45 пар оленей и 9 нарт собак. Чрезвычайная отдаленность большинства селений от трактовых дорог исключала возможность отправления почтовой гоньбы натурой и вынуждала крестьян отбывать эту повинность наймом. Лишь в притрактовых селениях, и то в отдельных случаях, эта повинность носила натуральный характер. Так, по сообщению генерал-губернатора Восточной Сибири, в 1824 г. в Енисейской губернии из 48 492 душ муж. пола государственных крестьян содержали почтовые подводы натурой 3951, наймом – 44 541 душа².

Главным устройтелем ямской гоньбы и междудворной был воевода, техническими руководителями – крестьянские миры. Ямская гоньба неоднократно меняла свои формы. Но основной формой являлся наем крестьянами особых подрядчиков, которые и осуществляли гоньбу на своих или чаще всего на наемных подводах. Для оплаты затрат крестьяне собирали между собою деньги, а для заключения договора и раскладки сборов время от времени созывались съезды крестьянских уполномоченных; платежи разверстывались ими по тяглым десятинам. Так как государство до конца первой четверти XVIII ст. пользовалось подводами бесплатно, все материальные издержки ложились на пашенных крестьян³.

¹ Емельянов Н. Ф. Указ. соч. – С. 221–224.

² Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 342.

³ Шерстобоев В. Н. Илимская пашня. – Иркутск, 1949. – Т. I. – С. 414–415.

До начала 20-х гг. XIX в. ни местные власти, ни губернские правления не вмешивались в организацию найма крестьянами подрядчиков на почтовую гоньбу. Как правило, этот наем был «почти везде безгласным, безотчетным и потому чрезвычайно дорогим»¹. При этом земские чиновники часто вступали в сговор с подрядчиками, увеличивая расходы крестьян в связи с подорожанием содержания гоньбы.

В целях пресечения многочисленных злоупотреблений и уменьшения сборов на почтовые повинности в июле 1822 г. по решению М. М. Сперанского частные наймы по подводной гоньбе были преобразованы в общий наем, который совершался на открытых торгах под надзором губернского начальства «не безгласно и безотчетно по селениям и по прихотям земских чиновников, но ... с отчетами, всем казенным сборам свойственным». Поэтому земская гоньба была причислена к общим денежным повинностям². На наем почтовых лошадей ежегодно стали объявляться торги. Как и до начала 20-х гг., подряды брали отдельные зажиточные крестьяне или целые крестьянские общества. Из земских повинностей М. М. Сперанский считал важнейшей содержание почт. В 1819 г. в записке «О дополнительных правилах об отправлении обывательской гоньбы» он приказал: «1. Немедленно вызвать желающих принять на себя содержание почтовых лошадей в уездах Иркутском и Нижнеудинском и открыть торги установленным порядком... 5. Разослать правила о почтовой гоньбе, чтобы исключить злоупотребления при требовании подвод. 6. Торги должны быть повсеместно окончены к 15 ноября или по крайней мере к 1 декабря... 7. О торгах опубликовать повсеместно»³. Таким образом, М. М. Сперанский начал заниматься вопросами организации почтовой гоньбы сразу по прибытии в Сибирь.

Почтовая гоньба в Сибирь от Москвы до Тобольска существовала с 1733 г. Обеспечивала ее Ямская канцелярия по маршруту: Москва – Владимир – Муром – Нижний Новгород – Козмодемьянск – Царево-Санчурск – Яранск – Котельничий – Хлынов – Кайгородок – Соль-Камская – Верхотурье – Туринск –

¹ Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 342.

² Емельянов Н. Ф. Указ. соч. – С. 214; Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 343.

³ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 494. Л. 2.

Тюмень – Тобольск. В 1754 г. почта ходила один раз в неделю, преодолевая расстояние в 2409 в.¹ Берг-коллегия предложила перенести почтовый тракт по маршруту: Нижний Новгород – Казань – Кунгур – Екатеринбург – Тюмень и до Тобольска, и возить почту два раза в неделю. Сенат, сохранив Верхотурскую почтовую дорогу, приказал Ямской канцелярии учредить «особливую... почту» через Екатеринбург до Тобольска и содержать на каждой станции по 4 почтовые лошади. Курьеры могли ездить только от двора ЕИВ, а все остальные через Верхотурье. По новому почтовому тракту посылали только письма, а посылки конфисковывались².

Со временем почтовая связь распространилась по всей Сибири. В связи с открытием Енисейской губернии в 1824–1827 гг. на главном Сибирском тракте в округах Ачинском и Красноярском Енисейской губернии за счет казны было выделено на постройку трех почтовых домов 30 тыс. руб. Потратили 25 тыс., сэкономив 5 тыс. руб.³ А в самом Красноярске в 1823–1824 гг. была учреждена губернская почтовая контора на общем положении, с подчинением оной всех почтовых мест и станций Енисейской губернии⁴.

Вся деятельность крестьянства притрактных сел по перевозке пассажиров и почты к XIX в. объединена нами под названием «легковой извоз», или «ямщина». Из ямщины мы выделяем на Московско-Сибирском тракте три вида легкового извоза по характеру его организации: контрактная гоньба (почтовая); вольная гоньба, связанная с перевозкой пассажиров; и междудворная обывательская (земская) гоньба – повинность крестьян перевозить по служебной надобности представителей администрации, сопровождать арестантские партии или посылать нарочных из села в село. Как бы юридически различно ни были оформлены эти виды легкового извоза, на Московско-Сибирском тракте они в совокупности вовлекали крестьян трактовых сел в извозный промысел, прида-

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 14. – № 10302. – С. 232.

² ПСЗРИ. Там же. С. 232–233.

³ РГИА. Ф. 1264. Д. 714. Л. 39 об. – 40.

⁴ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 628. Л. 1.

вая ему предпринимательскую направленность, служа в целом развитию товарно-денежных отношений в зоне влияния Сибирского тракта.

Оценка очевидца Ф. А. Веретнова в 1925 г. подтверждает высокую роль извозного промысла в жизни трактовых сибиряков: «Когда тут проходил тракт - хорошо было! Раньше царствовал здесь народ! Жили богато! Бедноты не было! На тракту Батой (селение) держал 10 пар почт. «Московская» почта сразу брала 8-9 пар, ну «Иркутская», та меньше, 4-5 пар. К Петрову дню золото везли - караван приходил. Слитки золота клали в колоды и прикуют к возу, пудов по 25 на возок. Ехали вооруженные сопровождающие да на каждой возок по одному постороннему пассажиру с разрешения начальника каравана. Лошадей по 5 иной раз запрягали.

Хрестьянин хорошо зарабатывал: почтовые всегда в разгоне «по казенной надобности», а «вольные» работали! Ну, обозы сплошь шли... Кроме обозов, почты ехало по тракту много проезжающих, кто по службе, а кто просто по своей надобности. Проезжали от государя кульеры и фельегеры - ну тогда беда! Кульер ездил по часам: от Батоя до Кускуна 1,5 часа, ямщику доставалось не дай бог! А фельегер без часов - строго и скоро - бежало 5 коней, а он один»¹.

3.1. Контрактная почтовая гоньба

По Московскому тракту, протянувшемуся от Пермской губернии до Забайкальской области на 3408 верст (через губернии Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую), было расположено 150 станций, из них на трех от границы Пермской губернии (Тугулымской, Успенской и Тюменской) существовали вольные почты купца Михайлова². На 147 станциях содержалось 2936 лошадей, или 1468 почтовых пар³.

Всего же в Сибири, по данным Ю. А. Гагемейстера, в середине XIX в. в губерниях было:

¹ ККМ. Ф. 7886. Д. 100. Л. 20 об. - 21.

² РГА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 11.

³ Ступник по Сибири. - Иркутск, 1887. - С. 8-29.

Количество почтовых дорог (в верстах), станций, перевозов, почтовых лошадей (пар) в середине XIX в. в губерниях и областях

Количество	Тобольская губерния	Томская губерния	Енисейская губерния	Иркутская губерния	Забайкальская область	Якутская область	Кяхтинское градоначальство
Почтовые дороги (версты)	7511	2267	2334	3186	2521	Не указано	Не указано
Станции	162	131	53	174	60	129	2
Перевозы	63	78	Не указано	Не указано	230	Не указано	Не указано
Лошади почтовые (пар)	902	793	278	836	276	564	15

Все же протяжение главного Сибирского тракта от границы Пермской губернии до Иркутска составляло 3188 верст, от Иркутска до Кяхты через Байкал – 522,5 версты, а через Тункинскую крепость по Кругоморской дороге – 650 верст¹.

Для того чтобы содержать почтовую гоньбу, надо было иметь почтовые станции. Почтовые станции или дома строились по определенным правилам и чертежам. Например, в Барнаульской чертежной в 1818 г. были даны планы станционных домов с. Чаусску, д. Тырышкиной, Орскому Бору, д. Дубровиной, Ташаринской, с. Ояшу, д. Проскоковой, д. Варюхиной и Калтайской. На достаточно типовом плане имелись: 1) двор для приезжих с двумя воротами; 2) навес для поставки ямских повозок; 3) крыльцо; 4) сени и в них очаг; 5) горница с перегородкой для проезжавших; 6) изба для ямщиков; 7) заднее крыльцо; 8) нужное место; 9) чулан; 10) амбар с ледником; 11) задний двор; 12) поветы для поклажи сена и под ними двор для лошадей (см. приложение 4 рис. 22, 29)². В

¹ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Т. 2. – С. 660–664.

² ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 11. Д. 462.

1825 г. в чертежах добавляется: горница для проезжавших чиновников, горница для почтового смотрителя, в избе ямщиков перегородка для арестантов¹. Станционные дома строились подрядчиками за счет земских средств или помещения снимались первое время у трактовых крестьян. Например, в селении Тырецком Балаганского округа постройка станции губернским властям обошлась в 2108 руб. 20 коп. Торги по подряду на ее сооружение состоялись 20 мая 1859 г. в Иркутской губернской строительной комиссии². Подобные торги состоялись 26 июня 1859 г. на постройку почтовых домов на станциях Рыбинской, Ключевской и Ключинской Канского округа соответственно за 2696 р. 37 к., 2696 р. 37 к. и 1485 р. 13 к., а также прошли торги на исправление Черемховского почтового дома³.

После появления губернских периодических изданий объявления о торгах на содержание почтовой или земской гоньбы печатались в них. Например, ишимский окружной исправник объявлял, что «им на местах расположения почтовых станций: Ишимской, Боровской, Тушнолобовской, Кусеряжской, Безруковской и Карасульской назначены торги с узаконенною через три дня переторжкою. Желаящие явиться на эти торги должны предъявить о личности своей надлежащие документы и благонадежные залогов»⁴. Таким образом, право содержания почтовых лошадей на станциях получали лица, вступившие в подряд с казной и заключившие контракт на определенный период, обычно на трехлетие. Эти лица обязывались возить почту и пассажиров. Подряд заключался во время торгов, о которых объявлялось заранее. Обычно торги проводились при окружном полицейском управлении или на месте расположения почтовой станции⁵. Для участия в торгах следовало представить ручательство доверителей, т.е. односельчан, где говорилось о том, что данное лицо или группа лиц могут содержать на станции необходимое число лошадей со всей упряжью и оснасткой для провоза почты и пассажиров. Ручательство подтверждалось

¹ ЦХАФ АК. Ф. 50. Оп. 11. Д. 465.

² Иркутские губернские ведомости. — 1859. — 3 мая. — С. 3.

³ Там же. — 1859. — 26 июня.

⁴ Тобольские губернские ведомости. — 1886. — 17 мая. — С. 6.

⁵ Там же. — № 11, 20.

подписью всех членов схода, затем фиксировалось в волостном правлении и заверялось окружным исправником и участковым земским заседателем¹.

Из отчета генерал-губернатора Западной Сибири за 1880–1881 гг. видно, что вступившие в торги крестьяне, имевшие ручательство от своих обществ, в случае надобности при разорении получали помощь от общества или общество принимало содержание почтовой гоньбы на свой счет².

Крестьяне, по каким-либо причинам утратившие возможности выполнять контракт, передавали часть своей нагрузки другим лицам. Так, в заявлении в томскую подвижную комиссию крестьянин Матвей Карпов писал, что крестьянин Нижне-Каинской волости с. Булатова Иван Михайлов, заключивший контракт на поставку трех пар почтовых лошадей на Булатовскую почтовую станцию с 1893 по 1896 гг., передал право содержания одной пары почтовых лошадей на той же станции ему, Карпову, который представил при этом и одобри- тельное ручательство общества³.

Бывали случаи, когда власти отбирали у почтосодержателей право подря- да. У крестьянина Ояшинской волости Томской губернии Попкова, который держал по подряду две почтовые пары на Болотинской станции, «по причине несостоятельности» (изнурения лошадей) отобрали почтовую гоньбу и переда- ли его поручителям, т.е. заставили их возить почту и проезжающих. По описи имущества Попкова как несостоятельного почтосодержателя значилась сумма в 343 руб. 15 коп. С него взыскали переплаченные ему 47 руб. 49 коп., а штраф 93 руб. 50 коп., который взимался с подрядчика за невыполнение контракта, был списан на основании «всемиловитвейшего манифеста» (Николай II взошел на престол). Почтосодержание было отдано по контракту на торгах другим кре- стьянам⁴.

Неурожай хлебов и трав мог разорить почтосодержателей. Из прошения Павла Петрова мы узнаем, что он являлся содержателем Ишимской почтовой

¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 67–69.

² РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 474. Л. 16.

³ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Л. 234.

⁴ Там же. Д. 913. Л. 80–107, 189–190, 279–283.

станции и земской гоньбы с 1 января 1891 г. по 1 января 1896 г. за 4039 руб. в год, или по 11 руб. 19 коп. в сутки. Он содержал 70 лошадей и 18 ямщиков. «Но феноменальный неурожай хлебов и трав, который не запомнят даже старожилы» привел его к разорению. Содержание лошадей и ямщиков в сутки обходилось ему около 55 руб. Кроме того, 27 лошадей пало от бескормицы. Находясь на поприще почтосодержателя 20 лет, он еще ни разу не прибегал к помощи казны и теперь просил ссуду, говоря, что «из зажиточного крестьянина превратился в бедняка»¹. С этим прошением перекликалось другое – крестьян Егора Васильева, Якова Иванова, Селивестра Лузина и Степана Каргаполова. Они в 1889 г. заключили на торгах и переторжках контракт на отправление в течение 7 лет почтовой гоньбы на станциях, смежных с г. Ишимом – Боровской и Тушнолобовской, и в силу падежа лошадей понесли убытки (20 лошадей на ст. Боровской стоимостью в 750 руб. и 19 – на Тушнолобовской на 600 руб.). Крестьяне объясняли, что они оказались в безвыходном положении еще и в связи с повышением цен на фураж и другие продукты². Такое случалось и с зажиточными крестьянами.

Почтовая гоньба требовала значительных затрат как на первоначальное обзаведение, так и на содержание в исправности лошадей, экипажей и прочего снаряжения. Поэтому она сосредотачивалась в руках зажиточной части населения. Справочные цены, собиравшиеся накануне заключения подрядов с почтосодержателями-крестьянами в Енисейской губернии по приказу начальника Иркутского почтово-телеграфного округа на 24 марта 1888 г., показывают, что годовое содержание одной лошади со сбруей, повозками и ямщиком на Рыбинской почтовой станции Ачинского округа обходилось в 705 руб.³

Вообще содержание почтовых лошадей в Восточной Сибири обходилось дороже, чем в Западной, так как там был дороже фураж, особенно овес.

Мы видим, что подряд на поставку одной почтовой лошади требовал значительных материальных затрат и мог быть выполняем только зажиточными

¹ТФГАТюмО. Ф. 479. Оп. 2. Д. 5. Л. 29–30.

²Там же. Л. 6.

³ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 3352. Л. 185–195 об.

крестьянами. Содержание одной почтовой лошади обходилось гораздо дороже, чем непочтовой. Так, содержание 522 лошадей на почтовых станциях Тобольской губернии в 1863 г. обошлось в 7377 руб. сер., т.е. в среднем на одну лошадь приходилось 148 руб. 23 коп. затрат, а прокорм одной непочтовой упряжной лошади обходился в г. Тюмени и Ялуторовске по 40 руб., в Ишиме и Омске – по 30 руб.¹ Разница, как видим, огромная. Почтовая лошадь требовала качественного корма – овса и мягкого хорошего сена, а непочтовая могла обходиться сеном с небольшим добавлением овса. Поэтому стоимость содержания почтовых лошадей напрямую зависела от урожаев овса и сена. Кроме того, повышала стоимость содержания почтовых лошадей и необходимость приобретать особый инвентарь: повозки и другие принадлежности, которые не нужны были при других обстоятельствах.

В 1850 г. в Томской губернии на 131 станции выставлялось почтовых лошадей 937 пар, на содержание которых употреблялось из сумм земского сбора 95 350 руб. 85,5 коп. сер., в том числе в пересекавшихся Московско-Сибирским трактом округах: Томском – 14 станций (206 лошадей), Каинском – 18 станций (252 лошади), Колыванском – 14 станций (128). На их содержание требовалось: в Томском округе – 48 726 руб. 7 коп., Колыванском – 9105 руб. 13 коп., Каинском – 28 361 руб. 95 коп. Так как в Томском округе от Московского тракта существовали ответвления почтовых трактов, то в чистом виде затраты на содержание одной пары на Московско-Сибирском тракте можно вычислить только по Каинскому округу. Всего на одну станцию в среднем выставлялось 14 лошадей. Содержание одной почтовой лошади обходилось в 112 руб. 54 коп. в год. В Томском округе – в 236 руб. 36 коп.² Содержание обывательских и этапных лошадей в 1850 г. обходилось:

¹ТФГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 35. Л. 50 об. – 51.

²ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 197. Л. 339, 264–264 об., 286 об. – 287.

Содержание обывательских и этапных лошадей в 1850 г. (в руб.)

Округ	Обывательские лошади	Этапные лошади
Томский	3938 руб. 79,5 коп.	4532 руб. 67 коп.
Каинский	1527 руб. 34 коп.	4174 руб. 84,5 коп.
Кольванский	2795 руб. 31,5 коп.	928 руб. 79 коп.

Данные, приведенные в таблице, свидетельствуют, что на содержание обывательских лошадей приходилось затрат в Каинском округе в 15 раз меньше, чем почтовых, а на содержание этапных лошадей больше, чем обывательских, в 2,5 раза. В Томском, соответственно, в 12 раз меньше, чем на почтовых, и чуть больше на содержание этапных. Всего же из 179 230 руб. 43,5 коп. расхода земского сбора более половины средств уходило на содержание почтовых лошадей¹.

В 1852 г. на содержание почтовых лошадей и станций расходовалось: по Тобольской губернии – 95 254 руб., по Томской – 124 265 руб., по Енисейской – 101 552 руб. Средства распределялись большей частью между содержателями почтовых станций².

В документе «О сделанных главным начальством Западной Сибири распоряжениях к отдаче в содержание почтовой, этапной и обывательской гоньбы в Томской губернии в 1861–1863 гг. и об открытии происшедшей по сему случаю передержки» можно найти объяснение очень осторожному подходу крестьян к заключению подрядов на почтовую гоньбу. В частности, неурожаи прежних лет могли сказываться на ценах на хлеб в тот год, когда, казалось бы, урожай был неплохой, но постоянная мысль о возможности разорения сдерживала подрядчиков. В г. Мариинске при неурожае в один год цены на хлеб повысились в несколько раз, поэтому все опасались принять на себя подряд за ограниченную властями плату, зная, что прежние почтосодержатели, отправлявшие гоньбу по

¹ ГАТО. Там же. Л. 264–264 об.

² Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Т. 2. – С. 664.

цене в 374 руб. за пару, пришли в совершенное разорение¹. По Каинскому округу почтосодержатели в 1861 г. отзывались, что лет 20 тому назад, когда почта проходила 2 раза в неделю и когда требовалось под каждую почту две-три пары лошадей, они получали за возку почты вознаграждение от казны до 100 руб. ассигнациями и такую цену находили для себя весьма выгодной, потому что крестьянину, имевшему от 20 до 200 лошадей и полные закрома хлеба, не составляло никакого затруднения отделить от этого числа две лошади для почтовой гоньбы и свезти почту, получая за это хотя 100 руб., которые почтосодержатели считали для себя чистой прибылью, так как при этом они не были отвлекаемы от своего самостоятельного промысла — земледелия и скотоводства.

В начале 60-х гг. XIX в., по мнению главного начальника Западной Сибири, почтовая гоньба совершенно изменилась — по главному Сибирскому тракту проходило шесть почт в неделю и под каждую тяжелую почту употреблялось не менее шести троек, т.е. 9 пар лошадей, которых содержали в Каинском округе на каждой станции. При этом сверх почт каждую неделю проходили две-три эстафеты, не считая проездов курьеров, фельдъегерей и других лиц по казенной надобности. При таком изменении условий крестьянин, вступавший в подряд с казной по содержанию почтовой гоньбы, не имел уже возможности заниматься домашним хозяйством без упущений по почтовой гоньбе, а, оставляя хозяйство, должен был уже вполне посвятить себя другому, столь же самостоятельному, занятию, и почтовая гоньба становилась для него главным делом. Однако последовавшие сряду в минувшие три года неурожай и падежи скота (в одном с. Иткульском Каинского округа в 1858 г. пало более 2 тыс. лошадей) заставили крестьян изменить свой прежний взгляд на выгоды почтовой гоньбы².

В 1890 г. из Томска на запад почта уходила четыре раза в неделю — по понедельникам, вторникам, четвергам и субботам; в сторону Иркутска — ежедневно; кроме того на прилегающие тракты — (Барнаул — Семипалатинск) — по вторникам и субботам; в Бийск и Кузнецк — по субботам; в Нарым — летом ежене-

¹ РГИА. Ф. 1265. Оп. 10. Д. 142. Л. 4.

² РГИА. Там же. Л. 6-6 об., 70 об.

дельно по пароходному расписанию. Приходила с запада – ежедневно, с Иркутского тракта – четыре раза в неделю¹.

В основном содержанием почтовой гоньбы занимались крестьяне тех же селений, где находились станции. Количество почтосодержателей, т.е. лиц, составлявших почтовые пары, зависело от числа лиц, вступивших в подряд, и от конкурентной борьбы на торгах. Так, в Каинском округе Томской губернии на 16 станциях Московско-Сибирского тракта, где содержалось по 8 почтовых пар на каждой, число почтосодержателей, заключивших контракт на три года, с 1893 по 1896-й, колебалось от 3 до 14. На станциях Булатовская и Камышенская подрядчиков было по трое. На Камышенской один из подрядчиков содержал четыре почтовые пары по 340 руб. за каждую, а за четыре пары казна платила ему 1360 руб. в год. На Вознесенской станции было пять подрядчиков, трое из них держали по две пары. Но были случаи, когда крестьяне, не имея достаточно средств, артелью держали 8 пар. На станции Каргатский Форпост 14 хозяев заключили подряд на содержание 8 пар. Число хозяев превышало число пар на станциях Каргатская, Покровская, Турумовская, Крутологовская и Каргатско-Дубровская – по 11. Цены на содержание одной почтовой пары значительно колебались в пределах одного округа. Например, на станции Каинская пять подрядчиков (один из них – мещанин г. Каинска, остальные – крестьяне из д. Мошниной) выторговали подряд в 555 руб. на одну пару в год. На Каргатской 10 подрядчиков взяли подряд по 483 руб. за пару, на Каргатском Форпосте 14 подрядчиков – по 453 руб. Это довольно высокие цены для Западной Сибири, а вот на станции Антошинская четверо – по 320 руб. за пару, на Турумовской 10 подрядчиков за такую же сумму, Овчинниковой – 8 по 349 руб. Таким образом, колебание цен на содержание пары почтовых лошадей достигало 235 руб. в одном Каинском округе (высшая цена – 555 и низшая – 320 руб. за пару).

Но разница эта становится еще значительнее, если посмотреть на число подрядчиков. Так, на Булатовской станции всего трое подрядчиков за восемь

¹ Яковлев Я. А., Рассамахин Ю. К. Рассказы о томской почте. – С. 334.

пар получали 3620 руб. в год, т.е. на каждого приходилось в среднем по 1173 руб. 33 коп., а на 14 подрядчиков станции Каргатский Форпост 3624 руб. в год, т.е. по 258 руб. 85 коп. подрядной суммы в год на каждого¹. Таким образом, разница достигала 914 руб. 48 коп.

Следовательно, не только подрядная сумма на пару почтовых лошадей, но и число подрядчиков на каждой станции определяло их доход и являлось показателем большей доходности там, где число их было меньше. Концентрация почтовой гоньбы в одних руках давала значительный доход. Поэтому крестьяне-кулаки и купцы старались захватить ее в свои руки, чтобы затем нанимать уже от себя местных крестьян за более низкую плату. И, хотя законодательно запрещалось передавать подряды другим лицам за более низкую плату, случаи такие встречались повсеместно. А. А. Кауфман отмечал, что в некоторых местах артели почти никогда не являются непосредственными подрядчиками: гоньба на торгах остается за отдельными лицами из крестьян тех волостей, приправлениях которых происходят торги. И эти лица уже от себя передают подряд крестьянским артелям, удерживая «за хлопоты» значительную часть рядной платы. Так, в 1888 г. на станции Томская подряд был заключен на почтовую пару в 630 руб., а артель ямщиков получила 500 руб., т.е. разницу в 130 руб. присвоил подрядчик².

Иногда на торгах подкупались доверенные от крестьян или им платились отступные за то, чтобы они не участвовали в торгах. А, когда не было конкурентов, дельцы могли назначать очень высокие подрядные цены. Такой случай описан в деле «Об отдаче в содержание купцу Камову Кутулицкой и Заларинской почтовых станций» (Иркутская губерния). Купец Камов содержал на этих станциях 18 пар лошадей с 1878 по 1881 гг. На торгах на новый срок он предложил цену по 25 тыс. руб. в год на две станции (18 почтовых пар), т.е. по 1388 руб. 88 коп. за пару в год. Губернский совет отдал ему содержание этих станций на шестилетие. Новая цена вышла Камову выше прежнего трехлетия. Но в

¹ ГАТО. Ф. 3. Оп. 18. Д. 898. Лл. 1, 19, 64, 70, 93, 111, 101, 123, 155, 168, 186, 198.

² Материалы для изучения... СПб., 1891. — Вып. 2. — С. 45.

1885 г. крестьяне деревень Кутулицкой и Заларинской узнают, что их доверенный Мордохович на торгах заявил цену выше той, на которую они были согласны, а предлагали они за пару брать по 1300 руб., т.е. на 88 руб. 88 коп. ниже, чем установил Камов, и обвинили крестьян, доверенных от их селений, в том, что купец Камов их подкупил. Расследовавший обстоятельства дела чиновник Африканов выяснил, что доверенный Мордохович ввел в обман прежних почтосодержателей Кутулицкой станции. А купец Камов после утверждения за ним почтовой гоньбы приезжал в Кутулик и предлагал гонять от него по 1100 руб. за пару, т.е. получая прибыли по 288 руб. 89 коп. с пары, а всего с 18 пар 5199 руб. 84 коп. чистой прибыли в год. Камов явно нарушал закон, запрещавший передачу подряда по содержанию почтовых лошадей другим лицам за более низкую цену. Но завершилась переписка по этому вопросу к 1887 г., когда купцу осталось содержать почты всего один год, и администрация не стала отбирать у него содержание почт и передавать их бывшим почтосодержателям¹.

Не лучше было для артелей, если они на торгах не отказывались от конкуренции с кулаками, так как в этом случае последние сбивали цены до невозможных, совершенно убыточных для артели пределов. Так, на торгах в 1888 г. гоньба на станции Фирулевская (один из труднейших на Туринско-Тюменском тракте участок) досталась артели за ничтожную сумму – 380 руб. за пару. На торгах в 1889 г. артель вынуждена была отказаться от конкуренции, потому что гоньба была снята кулаком за 730 руб. и уступлена им той же артели по 600 руб. за пару. Следовательно, все остались в барышах².

Внедрение купцов в подряды по почтовой гоньбе наблюдалось на протяжении всего XIX ст. Впрочем, это была старая практика. Еще в 1792 г. тобольский купец Степан Тюленев договорился содержать на 15 станциях Каинского и одной станции Томского округа по Московскому тракту 167 лошадей, получая по договору 70 руб. за пару в год³. И в то время купцы-подрядчики нанимали вместо себя содержать гоньбу крестьян. Из рапорта Байкаловского волост-

¹ ГАИО. Ф. 25. Оп. 7. Д. 74. Л. 5 об. – 19.

² Материалы для изучения... Вып. 2. – С. 450.

³ ТФГАТюО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2731. Л. 6–7.

ного суда от 1797 г. в Тюменский нижний земский суд стало известно, что в 1795 г. по некоторым местам были неисправности в отправлении почтовой гоньбы, так как многие купцы-подрядчики вместо себя нанимали содержать гоньбу других лиц, которые пришли от этого в разорение. Суд потребовал, чтобы ямскую гоньбу отправляли сами ямщики, а там, где их не было, заключались бы договоры-подряды с вольными охотниками и при них были бы поручатели¹.

Организация подрядов подвергалась критике со стороны губернской администрации за ее несовершенный характер. Лето 1880 г. было крайне неблагоприятно для содержания лошадей на почтовых станциях Томской губернии. Продолжительные дожди и сильнейшие разливы рек повредили хлеба и травы, уничтожили много заготовленного сена, а летние почтовые дороги сделались почти непроезжими. Причиной расстройств гоньбы послужил еще усиленный разгон лошадей по тракту из-за перевозки разной торговой клади на почтовых лошадях и увеличения отпуска лошадей для лиц, ехавших по частной и казенной надобности. Вследствие всего этого, а также по причине значительного сбыта хлеба в пределы Восточной Сибири на частные золотые прииски и на винокуренные заводы, торговые цены на хлеб и фураж, быстро поднявшиеся с осени 1879 г., стояли в 1880 г. без всякого понижения. Почтовые лошади по недостатку кормов и убийственному состоянию почтовых трактов выбивались из сил и гибли. Подрядчики, принявшие на себя содержание почтовой гоньбы с 1880 по 1883 гг., сознавая физическую невозможность добросовестно исполнить обязательства по определенным на торгах платежам, просили губернское начальство не удерживать, по крайней мере с них, из рядных плат денег на образование залогов, а контракты заключать на один год, а не на три, мотивируя такое ходатайство обстоятельствами, которые во время торгов предвидеть было невозможно. Но губернская администрация ходатайство это в связи с утверждением Главным управлением Западной Сибири контрактов на три года с удержанием 1/3 части платежей в залог обязана была отклонить прошение и

¹ТФГАТюмО. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2777 а. Л. 1.

могла лишь предоставить подрядчикам возможность просить о выдаче из казны денежных ссуд под особые залоги рубль за рубль. Но подобные меры мало помогли делу.

Томская губернская администрация просила вернуться к существовавшему до 1876 г. порядку разрешать выдачу крестьянам-подрядчикам 2/3 договорной платы под ручательные одобрения сельских обществ на основании ст. 2004 части первой десятого тома Устава о договорах. Выдача денежных залогов должна была вызвать между крестьянами желаемую в интересах казны конкуренцию, и тогда вступившие в подряды крестьяне приобретали возможность обставлять почтовые станции самостоятельно. Введенное же в Сибири с 1877 г. удержание одной трети договорной платы в виде залога по неправильному применению статьи 1785, части 1, Т. X Устава о договорах, который относился «исключительно к внутренним губерниям России», вызывало, по мнению администрации, «всякую постороннюю эксплуатацию», так как крестьяне вынуждены были при устройстве станции прибегать к займам у богатых, платя им большие проценты, в то время как удержанная сумма могла бы им помочь в более правильном отправлении гоньбы¹. Конечно же, нормальная организация почтовой гоньбы не могла быть осуществлена в случае отсутствия трети договорной платы. Применение указанной статьи Устава о договорах исключало из подрядов середняка.

Все же за властями оставалось окончательное право на принятие условий состоявшихся торгов. Так, по случаю высоких цен, выпрошенных подрядчиками на торгах, бывших в Иркутском губернском Совете за содержание большей части почтовых и обывательских пар лошадей на станциях Иркутского, Верхотурского и Балаганского округов в этом же Совете 12 января 1860 г. был произведен вторичный торг на отдачу почтовых и обывательских лошадей с целью понижения затрат².

¹ РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 361. Л. 19–21 об.

² Иркутские губернские ведомости. – 1860. – 10 дек. – С. 11.

Объем перевозок почты и пассажиров постоянно возрастал. Если в 30-х гг. XIX в. почтовую кладь по енисейской почтовой конторе за один раз перевозили в одной повозке «в высшем ее размере – 32,5 пуда», то в 1881–1883 гг. та же почтовая кладь не укладывалась на пяти повозках, запряженных 10, а в дурную погоду 15 лошадьми, хотя по правилам полагалось только 6. Это случалось почти постоянно, потому что с почтою более всего стали пересылаться легкие, но громоздкие посылки. В это время перевозилось «омских и иркутских» почт в среднем 560 пуд. в неделю. Под них требовалось до 60 лошадей, так как иркутская почта проходила четыре раза в неделю, а московская – ежедневно. Под них, соответственно, выставлялось 14 и 46 лошадей на каждой станции Сибирского тракта. Так как не было возможности обойтись штатным числом лошадей, то их содержали обычно двойной комплект. «Ни один контрагент, заключа условия на поставку, например, девяти пар лошадей, не спрашивает, сколько выставить, а прямо приводит 45 лошадей, зная по установившемуся опыту, что и с этим числом лошадей возможно обойтись только при благоприятном отбывании гоньбы, т.е. при хорошей погоде, умеренной цене на хлеб и т.п.», – писал енисейский губернский почтмейстер К. Сергеев.

По его же словам, оказывается, что весь излишек лошадей содержался на казенный счет, так как конкуренты, торгуясь, никак не имели намерений держать только штатное число лошадей, и «если бы им было предложено отбывать гоньбу на одних штатных комплектах лошадей, то охотников решительно не нашлось бы»¹. А. А. Кауфман отмечал, что для содержания почтовой пары держателю гоньбы надо было иметь не менее шести, а лучше семи лошадей (две тройки и одну запасную лошадь). Лошади, по большей части доморощенные, должны были быть очень сильными и способными к быстрому бегу. За такую лошадь на тракте платили от 50 до 60 руб., а на прилегающих дорогах от 40 до 50 руб.² Автор статьи «Почтовая гоньба в Сибири», напечатанной в 1885 г., считал, что с начала столетия почти при том же числе почтовых пар

¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 1834. Л. 19 об. – 22 об.

² Материалы для изучения... Вып. 18. – Т. 2. – С. 182; ТФ ГАТюмО. Ф. 152. Оп. 44. Д. 35. Л. 46.

гоньба настолько увеличилась, что на каждую пару пришлось держать по 10 лошадей. «Это увеличило плату в несколько раз, отдавая гоньбу в одни руки, и создало непосильный ямщичий труд»¹. Власти были не против увеличенного числа почтовых лошадей сверх установленного комплекта. В «Нормальных кондициях на содержание почтовых станций», принятых в соответствии с инструкцией, изданной Почтовым Департаментом 15 декабря 1842 г., говорилось: «Почтосодержатели по своему желанию могут иметь на станциях сверх комплекта лошадей, но не употреблять их в посторонние работы»².

Хотя мы знаем, что еще в 1858 г. возникла проблема, связанная с перевозкой посылок, содержащих серебро из Московского почтамта в Кяхту. Иркутская почтовая контора жаловалась о постоянно увеличивавшихся грузах и просила установить ограничение для таких посылок весом не более 10 пудов, так как тяжеловесные посылки с серебряной монетой для обмена на чай из Покрова, Владимира, Коврова, Нижнего Новгорода и других по главному Сибирскому тракту лежащих городов увеличивались, а почтовых лошадей не хватало. Сибирский комитет внимательно изучил эту проблему, собрав необходимые сведения, по которым представлялась следующая картина. Из записки начальника почтового департамента от 15 сент. 1858 г. следовало: томский почтмейстер и тобольская почтовая контора довели до сведения, что реальное число почтовых пар по Московскому тракту на каждой станции Томской губернии было семь, а по тракту от Омска до границы Томской губернии – по 6 пар, почты нередко отправлялись на крестьянских лошадях по найму от почтосодержателей. По предложению Совета главного управления Западной Сибири решили на станциях Томской губернии прибавить на каждую: от ст. Новоназаровой до Томска – по две, а от Томска до Красноречинской – по три пары. И в Тобольской губернии от Омска до границы Томской губ. по две пары. Таким образом, количество пар возрастало до 8 и до 9. Расход за все добавочные на тракте 124 пары лошадей составил 32165 руб. в год. Министр финансов Княжевич сооб-

¹ Восточное обозрение. – 1885. – 19 сент. – С. 2.

² Иркутские губернские ведомости. – 1860. – 16 янв. – С. 9.

шил, что потребный на прибавку лошадей расход на осн. ст. 572 Устава о земских повинностях, изданного в 1857 г., должен быть позаимствован из запасного капитала, с внесением затем в смету будущего трехлетия. В Восточной Сибири, согласно мнения Совета главного управления Восточной Сибири, было прибавлено по Московскому тракту на 23 станциях Енисейской и на 28 станциях Иркутской губерний по три пары на каждую, с расходом указанных Министром финансов сумм: по Енисейской губернии – 29989 руб. 12,5 коп., по Иркутской – 37792 руб. 20 коп, всего 67781 руб. 32,5 коп. в год. Средства эти изыскивались так: на 41381 руб. 42 $\frac{3}{4}$ коп. – за счет остатков земского сбора от трехлетия 1853 – 1857 гг., а по второй части суммы – 10565 руб. 81 коп. – сбережения от расхода по содержанию почтовых лошадей в течение наступившего с 1857 г. трехлетия. Недостающую же затем сумму, сколько таковой будет причитаться, позаимствовать согласно ст. 145 Устава о земских повинностях, из государственного казначейства. Таким образом, центральные власти решили, чтобы не было задержки в развитии кяхтинской торговли на предложение Иркутской почтовой конторы не реагировать, а Московскому почтамту разрешили отправлять посылки до 20 пудов, увеличив для этого количество почтовых пар на Московско-Сибирском тракте¹.

Другими причинами, вызывавшими вздорожание содержания гоньбы, были: плохое состояние дорог; отсутствие в селах ветеринаров и даже коновалов, хороших мастеров по изготовлению и ремонту экипажей, заботы о содержании станционных домов и, как ни странно, хороших ямщиков. «Неимение способных и трезвых людей для найма в ямщики, – писал почтмейстер Сергеев, – происходит от того, что служба ямщиков весьма тяжелая и ей предпочитается даже приiskовая, хотя тоже нелегкая, но хорошо оплачиваемая. Поэтому в ямщики идут лишь худшие люди и, естественно, с порочными наклонностями, а между тем, почтосодержатель и этих людей должен перекупать от других хозяев с уплатою забранных вперед нескольких десятков рублей и нести за них все мир-

¹ ПСЗРИ. Собр. 2-е. – Т. 33. Отд. 2-е. 1858. – СПб., 1860. – № 33693. – С. 308–311.

ские повинности»¹. Далее Сергеев отмечал, что почтовое ведомство распоряжалось прогонять «негодных» и «испорченных» ямщиков, но такой работник не возвращал хозяину долга. Подобных потерь не избегал ни один почтосодержатель, а потому их считали за неминуемые². Например, постановлением Енисейской губернской почтовой конторы, от 17 февраля 1884 г. с Малокемчугской почтовой станции по жалобе проезжавшего лейб-гвардии конного полка поручика Переяславцева за неумелую езду был уволен от обязанности ямщика крестьянин Томакин, о чем было объявлено смотрителю Ибрюльской станции для объявления почтосодержателю Ахалкину об удалении вышеназванного ямщика в обусловленный контрактом срок³.

Но чаще всего обнаруженные недостатки подвергались констатации и почтосодержателям строго внушали. Так, мариинский почтмейстер Будакович 23 декабря 1868 г. доносил, что ни на одной из станций от Томска до Почитанской не содержались в готовности лошади по неимению готовых для сего помещений. На станциях Халдеевская, Турунтаевская и Колыонская лошади содержались не в хомутах, а на Турунтаевской даже старосты и ямщиков очередных не было, они отличались пьянством, книг на записку подорожных не вели из-за неимения писарей, а сами помещения для них были безобразны и требовали замены более приличными. Почтмейстер обращался с просьбой к губернатору, чтобы исправники — мариинский, томский и каинский — подвергали строгому взысканию почтосодержателей главного Московско-Иркутского тракта и чтобы при заключении контрактов к почтовой гоньбе допускали лиц более благонадежных⁴.

Ямщиков нанимали столько же, сколько было почтовых пар на станции. В конце 60 — начале 70-х гг. XIX в. они получали от 8 до 12 руб. в месяц жалованья, хозяйское содержание и одежду. По подсчетам Д. Д. Ларионова, в Иркут-

¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 1834. Л. 18–18 об.

² Там же.

³ Там же. Д. 2630. Л. 17.

⁴ ГАНУ. Ф. 101. Оп. 1. Д. 101. Л. 122, 123.

ской губернии в это время нанято было в ямщики более 1200 человек, зарабатывавших свыше 144 тыс. руб. в год¹.

Администрация искала пути уменьшения постоянно возраставших на содержание почтовой гоньбы сумм земского сбора. Так, в 1870, 1871, 1874, 1875 гг. в Восточной², а в 1876 г. в Западной Сибири³ власти осознали необходимость введения вольных почт по главному Сибирскому тракту. Подобный вид организации почтовой гоньбы осуществлялся на некоторых трактах Европейской России, а в Сибири на трех станциях Московско-Сибирского тракта в пределах Тобольской губернии, начиная от границ Пермской губернии: Тугулымской, Успенской и Тюменской⁴. По сути, это была монополия. Система вольных почт появилась в России в 1770 г. Предприниматель довольствовался лишь прогонами за возку почт, эстафет и пассажиров. Но при этом он имел от государства некоторые льготы, например, более продолжительный 15-летний срок аренды станции, кредиты, плату за фураж⁵. В 1837 г., 3 ноября, было утверждено новое положение о вольных почтах. На основании его, например, барон Врангель содержал вольные почты по тракту от Казани через Пермь до Екатеринбурга с 1847 г. и продлил контракт с 1858 г. по 1868 г.⁶

Еще в 1848 г. пермский купец Василий Михайлов заключил с почтовым департаментом контракт на содержание вольных почт от Екатеринбурга через Камышлов до Тюмени, от станции Косулиной до г. Шадринска и от Камышлова до Ирбита. Михайлов обязывался с 1 января 1849 г. на принятых им станциях содержать потребное число лошадей для возки почт, эстафет, всех проезжающих по казенным и частным надобностям, как по подорожным, так и без оных. Здесь определены те же функции, что и у почтосодержателей. Отличие же было в следующем. Михайлов принимал на себя содержание вольных почт без всякой платы от правительства, но взамен этого ему предоставлялось право

¹ Ларионов Д. Д. Указ. соч. – С. 363.

² ГАКК. Ф. 595. Оп. 1. Д. 159. Л. 73.

³ Там же. Д. 107. Л. 3.

⁴ РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 11.

⁵ Яковлев Я. А., Рассамахин Ю. К. Рассказы о Томской почте. – Томск, 2003. – С. 256.

⁶ ПСЗРИ. Собр. 2-е. – Т. 33. Отд. 1-е. 1858. – СПб., 1860. – № 33132. – С. 587–589.

взимать проездную плату с проезжающих по казенной и частной надобности и за возку почт и эстафет прогонные деньги по 3 коп. сер. за версту и лошадь, и с проезжающих по собственной надобности за даваемые вместо обыкновенных телег брочки по $3/4$ коп. сер. за каждую версту, а за каждые сани за проезд каждой станции по 12 коп. сер.¹

Таким образом, Михайлов увеличивал плату, взимаемую за проезд на версту и лошадь, вдвое, так как по всей Сибири плата за проезд на версту и лошадь равнялась 1,5 коп. сер. до 21 мая 1874 г., когда Государственный совет постановил на почтовых трактах Восточной Сибири увеличить прогонную плату до 3 коп. на версту и лошадь для проезжающих по казенной и частной надобности. В Западной Сибири плата оставалась прежней². По условиям контракта В. Михайлов, не получая никакой платы ни от правительства, ни от земства, вместо употребляемых перекладных телег обязывался иметь для возки тяжелой и легкой почты крытые тарантасы на железных осях, а для зимы — крытые экипажи на манер баулов. Для проезжающих — брочки на железных осях, а зимой прочные и удобные сани с кибитками, покрытыми кожами с запонками из циновок, с отводами и железными подрезами. Кроме этих экипажей, купец обязывался завести впоследствии тарантасы, что он и выполнил.

В контракте оговаривалась и одежда кучеров и фореиторов, которые должны были быть одеты «пристойно и единообразно по определенной форме, а именно: иметь армяк или кафтан русского темно-зеленого сукна, черную поярковую шляпу, рукавицы, пояс, сапоги, а для зимнего времени черную русскую шапку и под кафтаном тулуп. На шляпах и шапках должны были быть бляхи и т.п. Ямщики или почтари должны были быть не малолетние и не престарелые. Лошади должны были быть местных пород, не старые и не изнуренные, а здоровые и крепкие, объезженные, способные к почтовой гоньбе и всегда подкованные». Согласно контракту, купец Михайлов на каждой станции Екатеринбургско-Тюменского тракта обязан был иметь двухмесячные запасы (не менее

¹ РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 12–14 об.

² ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 159. Л. 1.

ста кулей) овса. На перепряжку лошадей на его станциях ни в коем случае не позволялось употреблять более 10 минут. На случай прибытия курьера или фельдъегеря на станциях всегда была готова бричка и тройка лошадей в хомутах. Проезжающих обещали возить в летнее и зимнее время не менее восьми верст в час. Администрация обязывалась выстроить на всех станциях казенные дома или же нанять удобные, а Михайлов принимал их по подробным описям¹.

Следующее отличие вольных почт Михайлова от контрактной гоньбы в Сибири мы находим в 24-м пункте контракта: «На основании § 52 Положения о вольных почтах, во избежание соперничества в возке проезжающих, воспрещается обывателям и всяким лицам на принятых мною трактах заводить свои станции или иметь между станциями, содержимыми мною, подставы; но обывателям дозволяется перевозить по-прежнему товары и тяжести, а также пассажиров, едущих на долгих, а не на так называемых сдаточных лошадях»². Итак, на всем пути от Екатеринбурга до Тюмени по Сибирскому тракту Михайлов исключил конкуренцию со стороны ямщиков в скоростной езде. Следовательно, казна отдавала купцу на откуп содержание всех станций и гоньбы на участке Московско-Сибирского тракта и трактах, прилегающих к нему. Михайловы содержали вольные почты с 1849 г. и на протяжении всей второй половины XIX в., видимо, не без успеха. Все, кто ехал в Сибирь, не могли миновать вольных почт. В частности, ими воспользовался декабрист Г. С. Батеньков, выезжавший из Сибири в 1856 г. Об этом свидетельствует квитанция Шадринской конторы вольных почт от 23 октября 1856 г. за № 253. От Шадринска до Екатеринбурга за 213 верст Г. С. Батеньков, ехавший с попутчиками в своем экипаже, заплатил 16 руб., т.е. по 7,5 коп. на версту и тройку³.

В 1859 г., 1 января, контракт, заключенный пермским второй гильдии купцом Василием Михайловым с Почтовым департаментом в 1848 г., заканчивался. Однако Комитет министров решил передать на новый срок контракт его наследнику-сыну почетному гражданину уже не пермскому, а петербургскому

¹ РГИА. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 68. Л. 13–21 об.

² Там же. Л. 25

³ НИОР РГБ. Ф. 20. К. 1. Д. 10. Л. 1.

второй гильдии купцу Алексею Михайлову на тех же основаниях, на коих они были приняты отцом его с 1 янв. 1859 по 1 янв. 1869 г., т. е. на 15 лет¹.

В 1876 г. купец А. Михайлов на станциях Московско-Сибирского тракта брал уже 4 коп. на версту и лошадь от Тюмени до Екатеринбурга, а с тех, кто не имел своего транспорта, — еще 12,5 руб. за прокат. Михайлов вполне использовал возможности откупщика и наряжал от себя сельские общества с платой по 2,5 коп. за версту и таким образом, по словам С. Годлевского, «собирал громадную контрибуцию с проезжавших»². А неизвестный автор в журнале «Русское богатство» высказывался так: «...ни в коем случае не следует допускать монополии эксплуатации почтового тракта, как это было сделано в высшей степени необдуманно на пермской дороге, где откупщик Михайлов кабалит целое придорожное население, и все это из-за ничтожной выгоды для казны»³.

Спустя несколько лет, Дж. Кеннан отметил, что между Екатеринбургом и Тюменью «действовала прекрасно отлаженная конная почта, посредством которой путешественники преодолевали расстояние в двести миль за сравнительно короткое время, в сорок восемь часов». Оценивая работу вольных почт купца Михайлова, он писал, что в 1885 г. здесь продавались сквозные билеты, предоставлялся путешественнику экипаж и лошади менялись через каждые восемнадцать миль⁴.

По образцу таких вольных почт и пыталась организовать почтовую гоньбу сибирская администрация. Но вольные почты не были введены, как мы считаем, по следующим причинам.

Во-первых, потребовались бы субсидии для возки почт и проезжающих по казенной надобности, так как цены за провоз должны были возрасти.

Во-вторых, для большого количества станций трудно было найти откупщиков, так как содержание почт было занятием все-таки рискованным и недостаточно рентабельным.

¹ ПСЗРИ. Собр. 2-е. — Т. 33. Отд. 2-е. 1858 г. — СПб., 1860. — № 33420. — С. 55; *Иркутские губернские ведомости*. — 1860. — 2 янв. — С. 10.

² *Варшавский дневник*. — СПб., 1876. — 13 июля. — С. 2.

³ *Неисповедимые пути сообщения // Русское богатство*. — СПб., 1880. — Декабрь. — С. 85.

⁴ *Кеннан Дж. Сибирь и ссылка: Путевые заметки (1885–1886 гг.)*. — СПб., 1999. — Т. I. — С. 108.

В-третьих, попытки администрации ввести вольные почты встретили широкое сопротивление общественности в Сибири, особенно со стороны купечества, которое считало введение вольных почт на Московско-Сибирском тракте губительным для торговли и предпринимательской деятельности.

По сути вольные почты купца Михайлова являлись монополией в сфере транспортных услуг. Эта «привилегия» ограничивала определенное количество лиц, занятых легковым извозом. По сути произошло, как считал для ремесла Вернер Зомбарт, ограничение количества мастеров; в такой форме эта идея находит себе последовательное выражение в «закрытии» ремесла. Это «закрытие» в Германии, например, к началу XIX ст. стало всеобщим¹, а в Сибири нашло место только до Тюмени в середине XIX в.

Таким образом, организация контрактной почтовой гоньбы в Сибири в целом оставалась без изменений, начиная с 1822 г. в Западной (со времени упразднения ямщиков), а в Восточной – с момента ее появления и в течение всего XIX в. Занимались ею в основном зажиточные крестьяне, так как необходимо было иметь средства на затраты – как первоначальные (покупка лошадей, экипажей и прочего инвентаря), так и текущие (главным образом на содержание лошадей). Выгода держателей почтовой гоньбы состояла в прогонных деньгах, которые они взимали с проезжающих по казенной и частной надобности. Наконец, к выгодам почтосодержания относилась возможность сразу получить крупные суммы денег и пользоваться кредитом, в котором нередко отказывалось другим². Число содержащихся каждым почтосодержателем пар зависело от его экономической состоятельности. Чем богаче и зажиточнее был подрядчик, тем больше пар он мог содержать, нанимая при этом работников и ямщиков.

Контрактная почтовая гоньба на Московском тракте прошла ряд этапов: от принудительного выставления крестьянскими обществами почтовых лошадей за определенную плату или льготы со стороны казны и властей и индивидуаль-

¹ Зомбарт В. История экономического развития Германии в XIX веке. – С. 49.

² ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 12 об.

ных договоров обществ с подрядчиками на всем протяжении XVIII – первой четверти XIX в. до так называемых открытых публичных торгов по сдаче в содержание почтовых станций и лошадей за счет губернского земского сбора в середине и 2-й пол. XIX в.

3.2. Вольный пассажирский извоз (ямщина)

Содержатели почтовых станций не могли справиться со всем потоком пассажиров. Поэтому параллельно с почтовой гоньбой существовал вольный пассажирский извоз. Вольным извозом занимались крестьяне только трактовых селений в свободное от сельскохозяйственных работ время. Этот вид извоза не требовал таких значительных первоначальных затрат, как для почтосодержателей. Достаточно было иметь трех лошадей, чтобы вступить в данный вид ямщины. Поэтому легковым извозом могли заниматься не только зажиточные, но и средние притрактовые слои крестьян.

Вольный пассажирский извоз, существуя параллельно с почтовым, приносил значительный заработок зажиточным и середнякам, давал возможность втягиваться в товарно-денежные отношения. Езда «на вольных» была распространена на всем протяжении Московско-Сибирского тракта, исключая участок между Тюменью и Екатеринбургом, где существовали почты купца Михайлова, так как по условиям подряда (в целях уничтожения конкуренции) езда на вольных на этом участке тракта была запрещена. В других же местах вольные ямщики успешно конкурировали с государственной почтовой гоньбой, поскольку провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых. Это вызывалось конкуренцией среди самих вольных ямщиков и постоянным спросом крестьянского хозяйства на денежную наличность.

Вольный извоз в Сибири возник со времени заселения трактовых сел во второй половине XVIII в., как и другие виды извоза, имел определенную организацию, а во второй половине XIX в. попал под влияние кулачества, которое пыталось его монополизировать. Вольный пассажирский извоз в гораздо большей мере, чем товарный, был сконцентрирован в руках населения отдельных пунктов, обычно стационарных, так как пассажир в этих пунктах мог пересечь с

почтовых лошадей на вольных и наоборот. Этот обычай был довольно живуч, и заработок жителей промежуточных между станциями селений оказывался совершенно случайным: перемена уставших лошадей и т. п.

Особенный интерес представляет организация вольной ямщины на Московско-Сибирском тракте в пределах Сибири между Тюменью и Томском. Там сложилась так называемая езда «на дружках», или «веревочках». «Ехать на дружках» — выражение чисто сибирское, — писал Омуревский (Федоров). «Дружками» зовут вольных ямщиков на Барабе, где у каждого из них имеется на ближайшей станции свой «дружок» (приятель), который обязательно и везет седока дальше за вперед установленную дешевую плату»¹. Дружки возили не по подорожным, а по взаимному соглашению с проезжающими. Привезя пассажира к дружку в деревню, где находилась почтовая станция, возчик был уверен, что и тот окажет ему при случае подобную же услугу. Плата за прогоны, установленная с первым дружком, например, в Тюмени, сохранялась на всем пути до Томска. «Ни на одном почтовом тракте Сибири, и вероятно, России, не возят так дешево и так скоро, как между Томском и Тюменью», — отмечал автор статьи «По сибирским дорогам и станкам»². Американскому путешественнику Дж. Кеннану, проезжавшему «на дружках» по Западной Сибири, сами прогоны казались «ничтожными до нелепости»³. С. Максимов так описывал заключение сделки для езды на дружках: «Первый дружок, принимая проезжего с почтовой тройки, обыкновенно торгуется о количестве прогонов, и непременно на тройку; на паре, сколько я мог заметить, дружки ездить не любят. Торговля о цене происходит недолго. Сибиряк сговорчив, в переторжке его нет того упрямства, той досадной сделки с другими, которая московских ямщиков в уговорах с седоком доводит до упрямства... Совсем не такой сибирский дружок. С ним перекинешься двумя—тремя словами, и дело в шляпе. Дружок даже спешит с вами кончить сделку, зная и как бы боясь, что вот-вот из-за угла выскочит его сосед, да не один и не два, а целый десяток, которые тотчас пойдут с ним наперебой,

¹ Омуревский. Барабинская степь // Восточное обозрение. — 1883. — 19 февр. — С. 13.

² Сибирь. — 1881. — 17 мая. — С. 5.

³ Головачев П. М. Кеннан в Иртышских степях // Восточное обозрение. — 1888. — 4 окт. — С. 9.

возьмут дешевле и он не повезет. Главное дело, кажется, тут не в том, чтобы взять дешевле, а именно в том, чтобы самому везти, а не передавать этого дела в другие руки»¹. Далее он отмечал, что «дружки они и потому также, что живут между собою в самой тесной приязни, не подъедая друг друга и такую дружную артелью, которую никто не плотил, но которая, однако, ощутительно для всех существует, и до сих пор никакими кабинетными правилами еще не изломана, не испорчена»². (О традициях и скорости сибирской езды см. приложение 5).

Однако более прагматический взгляд на артели дружков высказал некий автор в газете «Русское богатство»: «Есть прецедент вольной гоньбы по всей Тобольской губернии, где существуют так называемые “друдаки”, или “связчики”. Там от одного города до другого ямщики составляют несколько линий; на каждой они связаны между собой взаимными обязательствами и могут везти пассажиров только к своему “дружку”, пред которым ответственны неустойкой в размере от 30 и до 100 руб. Я никогда не слыхал, чтоб кто из проезжавших бывал ими не доволен. Кони превосходны, перерядок не бывает – почем повезли с первой... и до последней; прием оказывается всем почтительный, ни задержек, ни беспорядков не бывает, потому что своей репутацией им приходится дорожить. Вот устройство, до какого додумался сам мужик. Оно просто, выгодно для обеих сторон и вполне отвечает своей цели»³.

И. И. Попов отмечал отличие езды на почтовых и вольных лошадях: «Правда, ночные смены лошадей досаждали, приходилось, после крепкого сна, вылезать из тарантаса и идти на станцию прописывать подорожную и платить прогоны... Но скоро избавились от этого неудобства. За Тюменью поехали на “дружках” “по веревочке”. Дружками назывались вольные ямщики. Дружок вез по своей веревочке, передавая пассажиров на другой станции своему товарищу. По ночам можно было не выходить из тарантаса: расплачивались вечером или утром за все ночные переезды разом. Дружки возили скорее и дешевле казен-

¹ Максимов С. В. На Востоке. – СПб., 1864. – С. 119.

² Там же. – С. 118.

³ Неповедимые пути сообщения // Русское богатство. – СПб., 1880. – Декабрь. – С. 86.

ной почты»¹. «Вольных ямщиков было множество», поэтому «тогда провозы были дешевы», – вспоминал В. И. Вагин о поездке зимой 1837 г. из Омска в Иркутск². И. Белов в 1842 г. зафиксировал: «Подобных вольных ямщиков в каждом селении весьма много, и они составляют между собой компании... Лошади этих ямщиков очень хорошие, на них делают от 12 до 15 верст в час»³. «Веровочки эти, очевидно, не что иное, как стачка, соединяющая между собой всех богачей-кулаков на станциях от Тюмени до Томска», – отмечали исследователи крестьянского хозяйства в Западной Сибири⁴.

Таким образом, в результате эволюции езда на вольных дружках была монополизирована в последней четверти XIX в. зажиточной частью крестьян «станочных» селений Западной Сибири. И уже крестьяне станочных селений вынуждены были вести борьбу за право заниматься гоньбой вольно, без “веревочек”. По сведениям Н. Кострова, жители разных деревень в 20-е гг. XIX в. не раз покушались учреждать очереди, кому именно везти, причем случались драки и насилия. Но М. М. Сперанский по приезду в Сибирь установил для этого следующее «правило», присланное им для исполнения к томскому губернатору при предписании от 30 сентября 1820 г. за № 706: «Порядок наймов в извозе остается в прежнем положении; но при сем строго запрещается в провоз купеческих кладей и вообще в проезде разного звания людей вольным наймом делать наималейшее затруднение. И, вследствие того, земская полиция имеет прекращать остановки, кои доселе нередко чинимы были под предлогом очередного извозу, каковой в некоторых селениях безо всякого права, по одному своевольству крестьян, был заведен, так что не токмо проезжающий, но и целый обоз с дракою был останавливаем и принуждаем переменять лошадей и нанимать их не у тех, кого приказчик или главный извозчик пожелает и к кому он имеет доверие, но у тех, кои стоят на очереди. Сии злоупотребительные очереди ни под каким видом не должны быть допускаемы и проезжающий или

¹ Попов И. И. Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. – Л., 1924. – С. 153.

² Вагин В. И. Мои воспоминания // Мемуары сибиряков / сост. Н. П. Матханова ; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск, 2003. – С. 54.

³ Белов И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири. – М., 1852. – С. 8.

⁴ Крестьянское землевладение и хозяйство в Тобольской и Томской губернии. – СПб., 1894. – С. 350.

обозный всегда должен иметь полную свободу нанять того, кого он пожелает, или совсем не нанимать и миновать деревни на прежних лошадях по условию, которое им сделано и которое никем не может быть по произволу нарушено»¹.

Однако это не всегда исполнялось. Так, в с. Безруковском Ишимского округа Тобольской губернии вольным извозом занималось всего 15–20 дворов, в селах Голышмановом и Тушнолобовом – не более 10 в каждом. В 1886 г. в двух последних селениях была сделана попытка крестьянами-середняками вырвать этот заработок из рук кулаков путем учреждения «вольных троек». В Голышмановом в «тройки» записались все дворы (до 60), имевшие более трех лошадей. Они наняли на общий счет квартиру для проезжающих, нарядчика и т.п. и по условленной очереди возили проезжающих целую зиму. Но в 1887 г. вольные тройки по жалобам богачей были запрещены распоряжением чиновника по крестьянским делам, и извоз опять попал в руки кулаков. Но общество стало облагать вольный извоз сбором по 2 коп. с пробега лошади. Сбор этот в 1887 г. сдавался на откуп за 112 руб., которые и вносились в счет уплаты податей. В с. Тушнолобовом в вольные тройки в 1887 г. записалось 30 дворов. Однако постоянные раздоры в связи с противодействием богачей-ямщиков соседних трактовых пунктов привели к тому же, что и в с. Голышмановом – вольные тройки распались и гоньба вернулась в руки тех же кулаков, но последних общество обложило сбором по 5 коп. с пробежавшей тройки².

В период большого наплыва проезжающих вольные ямщики-дружки могли резко повысить плату за проезд, особенно во время Ирбитской ярмарки. Это называлось «стачкой». Корреспондент «Сибирского вестника» описывал: «Положим, тюкалинский ямщик вас привозит в Тушнолобову к дружку, отпрягает лошадей, а дружок его запросит такую цену, что вы не раз прочешите затылок. Другие ямщики вас не везут, говоря, что у вас уже есть ямщик. Старый ямщик не везет от дружка, и вот вы или должны свой экипаж отвозить на себе, если сила возьмет, или платить непомерную цену, которую дружок запросил. Осо-

¹ Цит. по: Костров Н. Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. – Томск, 1876. – С. 58.

² Материалы для изучения... Вып. 3. – Ч.1. – С. 471–472.

бенно замечательны этим грабежом (иначе не назовешь) Голышманка, Безрукова и Тушнолобова»¹. Впрочем, стачки такие были редки и только в районах, приближенных к Ирбиту, а на всем Московско-Сибирском тракте цены за проезд на вольных оставались невысокими. Проезжающий, имевший в кармане подорожную для езды на почтовых лошадях, но встретивший хоть на час замедление, охотно брал вольных. Чиновники, командированные по делам службы, имея в виду небольшое сбережение от отпущенных прогонов, тоже брали вольных и ехали отлично².

Плата за провоз пассажиров колебалась, в зависимости от цен на овес и сено, от количества проезжающих, от состояния дороги и т.п., обычно от 4 до 5 коп. с версты и тройки, иногда снижалась до 3 коп. и только в распутицу повышалась до 6–8 коп. с тройки и версты. Таким образом, при средних условиях плата была вдвое ниже, чем за почтовых лошадей³.

По сведениям томского головы Королева, в 1876 г. из расчета на 3 пассажиров и 3 лошади, за которых крестьяне брали по 4 коп. за версту, выходило, что в то время проезд на вольных стоил:

Таблица 8

Стоимость проезда на вольных ямщиках (в руб.) в 1876 г. из расчета 4 коп. за версту (3 пассажира и 3 лошади)

Маршрут	Расстояние (версты)	Стоимость проезда (руб.)
Из Томска до Тюмени	1509	60 руб. 36 коп.
Из Томска до Ирбита	1795	71 руб. 80 коп.
Из Томска до Иркутска	1558	62 руб. 12 коп.

Этот подсчет интересен тем, что доказывал дешевизну проезда на вольных в сравнении с «вольными почтами», которые старались ввести в Сибири местные власти. По подсчетам Королева, введение «вольных почт» обошлось бы на

¹ От Минусинска до Тюмени // Сибирский вестник. – 1886. – 16 марта. – С. 4.

² Незнаемый А. Сколько лошадей необходимо держать на почтовых станциях от Ачинска до Иркутска? // Сибирь. – 1881. – 5 июля. – С. 4.

³ Статистика Российской империи. – СПб., 1884. – Т. 32. – Вып. 12. – С. 228.

трех пассажиров и три лошади по 3 коп. на каждого и 1 коп. необходимых расходов, а всего по 10 коп. на версту:

Таблица 9

Стоимость проезда на вольных почтах (руб.) в 1876 г. из расчета 10 коп. за версту (3 пассажира и 3 лошади)

Маршрут	Расстояние (версты)	Стоимость проезда (руб.)
Из Томска до Тюмени	1509	150 руб. 90 коп.
Из Томска до Ирбита	1795	179 руб. 90 коп.
Из Томска до Иркутска	1558	155 руб. 89 коп.

То есть дороже, соответственно, на 90 руб. 54 коп. от Томска до Тюмени, на 107 руб. 70 коп. от Томска до Ирбита и на 93 руб. 48 коп. от Томска до Иркутска¹. Это было одним из преимуществ вольной гоньбы перед вольными почтами, приостановивших введение последних в Сибири.

Об остром соперничестве между частными перевозчиками и казенной транспортной службой пишет Ф. Бродель: «Откупщики извоза королевских почтово-пассажирских контор, которые перевозили путешественников и небольшие посылки, хотели бы получить монополию на перевозки. Но указы, издававшиеся к их выгоде, никогда не имели эффекта, так как купцы всегда сильно этому противились. В самом деле, ставкой в игре была не только свобода извозного промысла, но и его цена. Шесть корпораций парижских купцов в 1701 г. доказывали, что то, что стоило бы им 25 или 30 ливров при доставке их товара конторами — дилижансами и каретами на откупе, — обходилось им всего в шесть ливров, ежели они прибегали к услугам тех, кто занят извозом»².

Таким образом, езда на вольных поддерживалась более низкими ценами по сравнению с почтовыми, вызванными постоянным и сверхбильным предложением перевозок крестьянскими средствами, которые, как все виды вспомогательной деятельности, оплачивались ниже их истинной себестоимости³. В За-

¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 19. Д. 107. Л. 9 об.

² Бродель Ф. Указ. соч. — Т. 2. — С. 350–351.

³ Там же. — С. 348.

падной Сибири этому способствовала организация монополии ямщиков-дружков из зажиточных крестьян. Монополия дружков выросла из традиционной гоньбы вольных ямщиков конца XVIII – первой половины XIX в. В Восточной Сибири традиции не было, поэтому ямщиной занимались зажиточные и середняки без организации монополии. Но высокие проездные цены на почтовых давали возможность и им конкурировать с государственной почтовой пассажирской гоньбой путем снижения цен за провоз.

В настоящее время подсчитать число проезжавших по Московско-Сибирскому тракту не представляется возможным, но заработок от перевозки пассажиров у вольных ямщиков был довольно значительным, и хотя с развитием пароходного движения по Оби и Иртышу рост заработка несколько замедлился между Тюменью и Томском, но одновременно он возрастал между Томском и Иркутском и составлял для всей трактовой линии одного Сибирского пути десятки и сотни тысяч рублей.

§ 4. Этапный тракт

4.1. Динамика численности ссыльных

Согласно первой переписи населения в Сибири (1662 г.) ссыльные составляли примерно 8 из 70 тыс. чел. всего населения края, т.е. около 11,43 %¹.

Ссылка в XVIII ст. была одним из источников роста народонаселения в Сибири, однако решающего значения в формировании населения не играла.

Полных сведений о числе сосланных в Сибирь в XVIII в. не имеется. По данным А. Д. Колесникова, только с 1761 по 1781 гг. в Сибирь проследовало 60 тыс. чел. При этом А. Д. Колесников обратил внимание на неравномерность потоков ссыльных. И, действительно, в 1769 г. казанский губернатор сообщал, что через Казань отправлено «колодников в Нерчинск, в Сибирскую канцелярию от 700 до 1000 чел. в год, да взятых в зачетах рекрут по 500 чел. Ныне число оных в Казани против прежнего беспрепятственно увеличивается». В докладе казанского губернатора за 1771 г. уже не подразделяются ссыльные на колодников и

¹ Ссылка и каторга... – С. 5.

«отправленных в зачет рекрут», но сообщается, что за год прошло на поселение в Сибирь более 6 тыс. чел.; среди отправляемых были партии в 500 чел. и более. В пути при этом, по данным сибирского губернатора Д.И. Чичерина, находилось 4 тыс. чел.¹ Чуть ранее, за один год – с 1864 по 1865 г. – ссыльных староверов-«поляков» прошло в Сибирь более 4 тыс. чел. с конвоем более одной тыс. чел.²

Проанализировав материалы IV ревизии, А. Д. Колесников определил, что в Сибири было учтено к 1782 г. около 30 тыс. душ муж. пола поселщиков. С учетом ссыльных, размещенных в отдельных селениях в качестве крестьян и перечисления многих из них в рекруты, ямщики и другие категории податного населения Сибири, можно считать, что в 1761–1781 гг. в Сибирь прибыло не менее 35 тыс. душ муж. пола. Обычно женщины составляли 75–80 % от числа прибывающих мужчин. Всего, стало быть, 60 тыс. чел. Это значительно больше тех цифр, какими оперировало большинство историков до последнего времени³, т.е. в среднем в Сибирь ссылалось около 3 тыс. чел. обою пола ежегодно, что превышает данные по ссылке в начале 1800-х гг. По статистике, приводимой А. Д. Колесниковым, в 1800–1812 гг. в Сибирь прибыло около 25 тыс. душ муж. пола поселщиков, т.е. около 2 тыс. ежегодно, не считая женщин. А если принять методику подсчета А. Д. Колесникова, относящуюся к 60–80-м гг. XVIII в., то душ обою пола, ссылаемых в Сибирь, должно было быть около 4 тыс. ежегодно, хотя сведения о количестве женщин, определяемые А. Д. Колесниковым, как мы считаем, несколько завышены. Так, в 1803 г. в ссылку проследовало 2026 мужчин и 265 женщин⁴. С 1813 г. по 1816 г. «вступило в Сибирь преступников»⁵:

¹ Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 46.

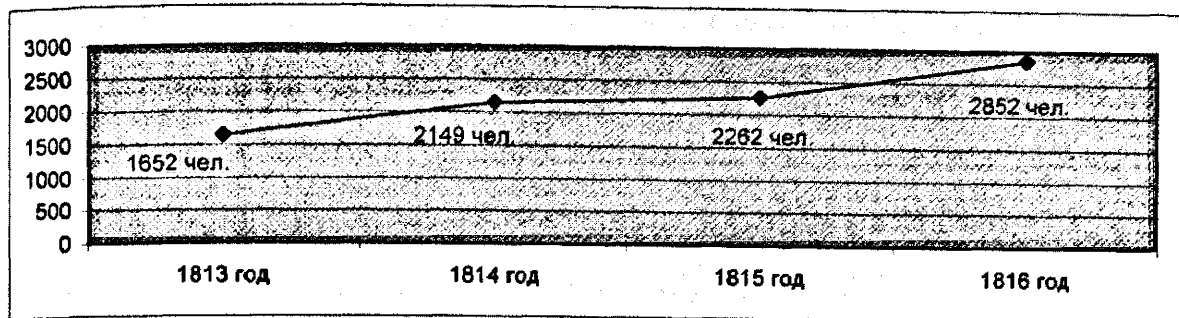
² Болонев Ф. Ф. Старообрядцы Забайкалья в XVIII–XX вв. – Новосибирск, 1994. – С. 41.

³ Болонев Ф. Ф. Указ. соч. – С. 50–51.

⁴ Там же. С. 50–51, 56.

⁵ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 282. Л. 20 об.

Количество ссыльных, проследовавших в Сибирь с 1813 г. по 1816 г.



Из этих цифр видна тенденция постоянного увеличения числа ссылаемых в Сибирь через каждые четыре года на 1200 чел. Еще Е. С. Анучин отмечал, что «годовая цифра ссыльных должна была подвергаться значительным колебаниям от частой замены наказания ссылкой в Сибирь другими наказаниями до тех пор, пока не установилось прочно законодательство относительно этого предмета»¹.

Дж. Кеннан считал, что со времени учреждения Приказа о ссыльных в 1823 г. велись тщательные и точные записи обо всех ссыльных, которые пересекали сибирскую границу, и из материалов этого большого центрального учреждения можно получить самые полные сведения о действии ссыльной системы и количестве ссылаемых в Сибирь. А. Д. Марголис подверг данное предположение сомнению, отмечая, что в Сибири не было учреждения, в котором накапливались бы все сведения о ссыльных. Как отмечал Н. М. Ядринцев, Тюменский приказ о ссыльных «имел дело с числом препровожденных ссыльных и их назначением; инспектора пересылки заботились о перевозке их; экспедиции распределяли ссыльных по губерниям, но не сносились с Приказом; казенные палаты заносили ссыльных в оклад и выключали без сношения с другими учреждениями; Главные управления Сибири при генерал-губернаторах ведали частные жалобы и просьбы ссыльных. Таким образом, ни одно учреждение не было заинтересовано в том, чтобы иметь все сведения о движении и использо-

¹ Анучин Е. С. Указ. соч. — С. 17.

вании ссыльных»¹. Наше изучение материалов Тобольского (Тюменского) приказа о ссыльных позволяет прийти к выводу о том, что данные о всех вошедших в Сибирь по ссылке сохранились в виде статейных списков, которые накапливались в течение десятилетий в журналах в алфавитном порядке. Но итоговый учет ссыльных в этих журналах не подводился. Имеются только обобщенные сведения по числу ссыльных, вошедших в Сибирь в 1824 г.

В табели ссыльных, вступивших в Сибирь в 1824 г., составленной в Тобольском приказе о ссыльных, указаны названия губерний, откуда поступили ссыльные, виды преступлений, общее число поступивших по приговорам, пришедших по собственной воле и места их распределения. Всего прибыло 11 085 душ м. п., 965 душ ж. п., по воле — 196 душ м. п. и 275 душ ж. п.² Распределены они были в Тобольскую, Томскую, Енисейскую, Иркутскую губернии и Омскую область.

В делах Тобольского приказа о ссыльных происходил отдельный учет ссыльных политических и уголовных, поэтому статейные списки, составленные в алфавитном порядке, разделены.

Примерное количество сосланных в Сибирь в течение XIX в. подсчитано разными авторами, а сколько пришло на конечный пункт ссылки — на Нерчинскую каторгу, можно проследить по отчетам Управления Нерчинской каторги. Но эти сведения не систематизированы и нуждаются в тщательном подсчете. Всего по статейным спискам 1869 г. поступило в нерчинскую каторжную работу 474 чел.

Немногим изменилось положение в деле организации учета ссыльных в Сибири и после учреждения в 1879 г. Главного тюремного управления. А. Д. Марголис разделяет статистику ссыльных до 1881 г. и до 1898 г., когда было открыто сквозное передвижение пересылаемых по Сибирской железной дороге.

¹ Цит. по: Марголис А. Д. О численности и размещении ссыльных в Сибири в конце XIX в. // Сибирь и каторга. — С. 223.

² ГАРФ. Ф. 1183. Оп. 1. Д. 1253. Лл. 5 об. — 6.

В 1882 г. Главное тюремное управление ввело подробную отчетность о числе арестантов по всем местам заключения. Поскольку все ссыльные, кроме осужденных в самой Сибири и Степном крае, проходили до 1898 г. через Тюменскую пересыльную тюрьму, в ее ведомостях указаны ссыльные по отдельным категориям и следовавшие за ними семьи.

Еще более точные сведения о размерах и характере движения ссыльных в Сибирь имеются, начиная с 1887 г., когда Тюменский приказ начал представлять в ГТУ свои ежегодные ведомости. По «Уставу о ссыльных» Приказу сообщались данные и об осужденных к ссылке в самой Сибири, которые распределялись непосредственно сибирскими губернскими учреждениями. Правда, Приказ не получал материалы о тех ссыльнопоселенцах, которые выбывали с каторги на поселение.

Всего за период с 1807 по 1898 г. в Сибирь было сослано 783 351 чел. Если взять число сосланных в первой четверти XIX в. в 25 тыс. чел. и сложить с 60 тыс. ссыльных 60–70-х гг. XVIII в. и 40 тыс. последнего двадцатилетия того же столетия (статистики ссылки в 80–90-е гг. XVIII в. мы пока не имеем, поэтому приводим меньшее число ссыльных по сравнению с 60–70-ми гг.) и получим примерную цифру в 908 тыс. чел. ссыльных, прошедших ссыльным трактом с 60-х гг. XVIII в. до замены пешеэтапного передвижения ссыльных на отдельных участках тракта сквозным движением по Сибирской железной дороге. Естественно, что не все ссыльные следовали только по Главному ссыльному тракту. Часть из них направлялась в южные районы Сибири и современного Казахстана по так называемому «линейному тракту», оставалась в Западной Сибири, в Енисейской губернии. Так, в 1882 г. с Московского тракта в Иркутск прибыло ссыльных муж. пола 4089 и жен. пола 236 душ¹, а всего за этот год в Сибирь было сослано 16 945 душ.

4.2. Пути следования. Организация передвижения. Этапы

Ссыльными маршрутами в Сибирь в период переворотов середины XVIII в. направлялись участники заговоров и придворных интриг. В 60–80-е гг. со-

¹ Памятная книжка Иркутской губернии на 1887 год. – Иркутск, 1887. – С. 71.

сланными в Сибирь и размещенными вдоль создаваемого Сибирского тракта являлись бывшие помещичьи крестьяне в зачет рекрутов. Местами основного сосредоточения ссыльных на рубеже XVIII–XIX вв. становятся Нерчинские рудники, железоделательные, винокуренные и другие заводы преимущественно в Восточной Сибири.

А. Д. Колесников определял места ссылки и маршрут движения ссыльных в 50-е гг. XVIII в. После выхода Указа 1753 г., заменившего смертную казнь ссылкой в Сибирь, сборным пунктом назначалась Калуга, откуда партии в 150–200 чел. отправлялись по Оке и Волге до Казани, от Казани по Каме до Нового Усоля, далее 310 верст по суше до Верхотурья; от Верхотурья по сибирским рекам до Тобольска и через Томск до Иркутска и Нерчинска.

Описывая трудности первого года по отправлению ссыльных, их наплыв, отсутствие в перевалочных пунктах помещений для содержания арестантов, продовольствия и воинских команд, А. Д. Колесников отмечает, что в последующие годы порядок следования партий и размещение ссыльных изменился благодаря заслугам сибирского губернатора Ф. И. Соймонова.

После помилования он возглавил Нерчинскую экспедицию, а вступив в должность сибирского губернатора, обратил особое внимание на этапный участок от Томска до Енисейска. В конце 1760 г. он писал правительству, что при переводе в 1759 г. из Соликамских соляных варниц в Нерчинск 2151 чел. (по другим данным – 2379) в пустых болотистых местах по р. Кети за семь недель умерло от голода и болезней 517 чел. Ф. И. Соймонов предлагал колодников селить не в Нерчинске, где не было продовольствия, а по Иртышской линии. 22 января 1762 г. Сенат решил «присылаемых в рекрутский зачет помещичьих людей... селить по дороге от Тобольска к Иркутску и до Нерчинска и около него»¹. По предложению Ф. И. Соймонова было решено изменить маршрут следования партий ссыльных. Кроме дороги через Верхотурье, где не хватало продовольствия, ссыльных решено было вести через Самару и по Оренбургской и

¹ Цит. по: Колесников А. Д. Указ. соч. – С. 45.

Сибирской линиям, сопровождая воинскими командами от крепости до крепости¹.

Ссылных в Сибирь до 1763 г. доставляли через Казань до Соликамска водой, а от Соликамска до Тобольска сухим путем. А там уже губернатор, если не было указаний из столиц, распределял их по своему усмотрению. В частности, об этом свидетельствуют документы о ссылке А. Меншикова с семьей в Березов, опубликованные И. Завалишиным. Специальных военных команд по этапированию не было. Лейтенант Преображенского полка Степан Крюковский, выполнявший это поручение, должен был для провожания до Тобольска взять с собой 20 солдат из отставных того же полка. «Будучи дорогою где случится ехать сухим путем, то брать подводы ямские сколько будет потребно; а где ямских нет — уездные, за которые ямщикам прогонные, а уездным поверстные деньги платить по указу, а когда понадобятся водою суды, то брать в городах у воевод или у магистратов за настоящую цену и платить деньги, також брать на те суды работников, которым платить заработные деньги по указу»². Все расходы: суточные по 6 руб. на день, прогонные и на наем судов и на прочие дорожные расходы (1000 руб.) — были взяты из «отписных от Меншикова денег». Степан Крюковский, приняв Меншикова с женой и детьми 16 апреля 1728 г. в г. Раненбурге Рязанской губернии от лейб-гвардии капитана Петра Мельгунова, прибыл с ними в Тобольск 15 июля, пробыв в пути три месяца³.

В XVIII в. при сибирском губернаторе была учреждена «секретная и о заграничных сообщениях комиссия», а при командующем сибирским корпусом в Омской крепости создана «поселенческая комиссия» со штатом офицеров и солдат, ведавшая водворением ссылных, выдачей им кормовых денег и пособий и контролировавшая хозяйственное обзаведение посельщиков⁴.

До конца XVIII в. весьма мало внимания уделялось обращению со ссылными в пути, но еще меньше — должной организации ссыльной системы и кон-

¹ Колесников А. Д. Указ. соч. — С. 45.

² Завалишин И. Описание Западной Сибири. — М., 1862. — Ч. 1. — С. 410–411.

³ Там же. — С. 411–413.

⁴ Колесников А. Д. Указ. соч. — С. 45.

тролю за ней. Хотя наработки опыта уже были, особенно при организации пересылки в Сибирь беглецов из Польши. Так, Ф. Ф. Болонев отмечает, что ответственный за доставку в Сибирь партий староверов ланд-милиции полков секунд-майор Лаврентий Фабрициус в отчете докладывал, что по представленным документам от казанского обер-коменданта Ивлева на Верхотурье было отправлено 22 партии численностью от менее 200 и до 250 чел. в каждой и конвоем по 50 чел. На такое количество требовалось закупить провиант в очень короткое время, так как партии следовали одна за другой с перерывом в две недели. Фабрициусу для довольствия ссыльных и конвоя было выделено 10 тыс. руб. Всем беглым выделялся от казны серый кафтан или шуба, обувь, хлеб и продовольствие, мужчинам – по 1 руб. 70 коп., женщинам – по 1 руб. 28 коп., детям – по 1 руб. 20 коп. в месяц. На детей полагалось, кроме того, полпайка провианта. Для переезда на 20 чел. выделяли одну подводку. Для оказания помощи в доставке ссыльных 9 июля 1764 г. указами велено было командировать «отписных» крестьян и разночинцев и казаков с препровождением из Верхотурья до Тюмени и Туринска и к расположению каждого места по 50 чел. Жители по очереди должны были выставлять людей для перевоза отправленных в ссылку. Обещали платить мужику с лошадью в летнее время по 10 коп., а без лошади – по 5 коп.; и зимою с лошадью – по 5 коп., а без лошади – по 4 коп. в день. Во главе конвойных партий стояли офицеры в чине от прапорщика до майора. Однако упорядоченной доставки ссыльных организовать не удалось. В Верхотурье скопилось в 1765 г. более тысячи чел. Пришлось в городе и ямской слободе устанавливать пикеты, чтобы шуму, драк и воровства не происходило. Ф. Ф. Болонев считает, что для конвоирования не всегда хватало военных и партии отправляли под конвоем местного населения. Так, видимо, 25 верхотурских разночинцев с оружием сопровождали до Туринска пятую партию ссыльных староверов¹. Таким образом, разовая акция по пересылке в Сибирь для поселения на вновь устраиваемой дороге по Ишимской степи и Барабе, а также в Забайкалье ссыльных староверов из пределов, принадлежавших ранее Польше,

¹ Болонев Ф. Ф. Указ. соч. – С. 38–47.

потребовала значительных средств, организации, привлечения сил армии и местного населения и способствовала накоплению опыта по организации переброски крупных партий населения: взрослых и детей – на огромные расстояния по путям сообщения, еще не приспособленным для этого. Именно поэтому власти одновременно заселяли эти пути.

В последней четверти XVIII в. отмечается упорядочение пересылки колодников. Указом из Правительствующего сената 20 (13) апреля 1783 г. было повелено: отправлять в Сибирь колодников из губерний «Петербургской, Псковской, Новгородской, Полоцкой в Тверь, а оттуда водою до Казани; из Ярославской, Костромской, Нижегородской, Орловской, Калужской водою прямо до Казани, по сношениям верхних по рекам лежащих губерний с нижележащими, дабы как для упорядочения числа отправляемых колодников, а также для уменьшения в конвоях, то есть для экономии средств, а конвойные команды к местам своей дислокации быстрее могут вернуться. Так как через Тульскую, Рязанскую и Владимирскую губернии протекает река Ока, то и сии губернии должны были отправлять своих колодников по вышеописанным правилам». Указом от 30 мая 1784 г. было определено, «чтобы нигде и никогда не накаплилось большого числа ко отправлению колодников и не посылать их партиями, или в немалом числе, но всегда одного, двух или трех препровождать из уезда в уезд, возлагая сие на попечение капитанов-исправников». Из данного указа следует, что конвоировало ссыльных колодников военное ведомство и что с 1783 г. начинает активно применяться пересылка на судах по рекам с накоплением ссыльных в нижележащих губерниях для экономии средств и увеличения партий, которые могло взять одно судно. В этом же указе называются некоторые ссыльные поименно и объясняется порядок следования с ними добровольно «законных жен, идущих с теми их мужьями самовольно на своем коште, а не по преступлениям»¹.

В начале XIX ст. правительство предпринимает шаги к упорядочению ссылки. В 1811 г. указами от 16 и 17 января было создано особое подразделение

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 22. – № 16295. – С. 497–498.

постоянно действующей стражи для конвоирования партий ссыльных, и всех их стали снабжать документами, удостоверяющими личность, из которых явствовало, кто они и куда назначены. В указах было обозначено двойное подчинение конвойной стражи МВД и военному министерству, ее состав и задачи. Положение о внутренней страже от 3 июля 1811 г. включало принятие и провожание рекрутов, преступников, арестантов и пленных. В п. 14 инструкции батальонному командиру предписывалось препровождение арестантов на поселение осужденных. Командир губернского батальона действовал следующим образом: «Собрав число арестантов сообразно с силою... уездных инвалидных команд... наряжает их конвой и унтер-офицеру, командующему оным, выдает открытый лист, с означением на нем имен арестантов, времени их отправления и числе конвоя. Унтер-офицер, по приводе в первый уездный город арестантов, сдает их начальнику местной инвалидной команды, передавая и открытый лист. На этом листе командир, арестантов принимающий, отмечает время их привода и обратного отпуска конвоя...». Таким образом, арестантов, доставленных на границу губернии, т.е. в первый на пути лежащий уездный город другой губернии, передавали командиру местной инвалидной команды, который, дав расписку, отправлял их далее по назначенному пути¹. Однако при учреждении в 1811 г. внутренней стражи, предназначенный в том числе и для препровождения ссыльных, сибирские губернии были исключены из «сего общего постановления, потому что отдаленность и обширность оных и само население оных... требовали особенных соображений».

Указом от 4 сентября 1816 г. начальнику Главного штаба внутренняя стража вводилась и в Сибири. Меры для этого были приняты следующие: «1. Обязанность внутренней стражи по Иркутской губернии возлагалась на Иркутский гарнизонный полк, оставя шесть рот онаго в губернском городе и две расположить на Тельминской суконной фабрике. 2. В пособие полку сформированы служащие инвалидные команды в уездных городах Иркутской губернии: Нижне-Удинске, Киренске, Якутске, Верхнеудинске и Нерчинске.

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 31. – С. 785, 790.

3. Сформированы две подвижные инвалидные роты при винокуренных заводах: Александровском, Илгинском и Николаевском, да соляном Иркутском, при каждом по половине роты». В Западной Сибири наименование Тобольского гарнизонного полка уничтожалось, а батальонам надлежало быть в Тобольске, Томске и Усть-Каменогорске. Учреждались инвалидные команды: в Тобольской губернии – в Тюмени, Ялуторовске, Ишиме, Омске, Туринске, Кургане и Таре, в Томской губернии – в Енисейске, Каинске, Бийске, Кузнецке, Нарыме и Красноярске в двойном числе людей против штата 27 мая 1811 г. На формирование команд употреблялись губернские роты – Тобольская и Томская¹.

До передачи ссыльных в ведение внутренней стражи их сопровождали представители разных подразделений военного ведомства. Еще до 1807 г. в Сибирь военным министерством были командированы башкирцы и мещеряки для препровождения колодников. В 1807 г. им велено было вернуться на Оренбургскую линию. Однако сибирский генерал-губернатор попросил их задержаться еще в Сибири, опасаясь, что край «подвергнется по-прежнему злодействам ссыльных преступников, коих содержать в обузданности земское начальство никак не может». Временное нахождение башкирцев в Сибири объяснялось тем, что сибирские власти изыщут внутренние средства к удержанию порядка во вверенном им крае². 26 августа 1810 г. последовало высочайше утвержденное мнение Государственного совета о том, чтобы «командируемых из Оренбургской губернии в Сибирь башкирцев для препровождения колодничьих партий, заменить казаками гражданского ведомства, и первых, как стоящих казне непомерных издержек, более уже не требовать в Сибирские губернии»³. Однако башкирцы и мещеряки пробыли в Сибири до конца 1822 г., о чем будет сказано далее. В 1817 г. Семивский отмечал, что «на всех... почтовых станциях по главному, почтовому, Сибирскому тракту до самого Нерчинска и далее до тамошних горных заводов располагаются воинские, казачьи команды или отряды, как для препровождения следующих туда из Европейской и Азиатской России

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 33. – С. 1013–1014.

² ПСЗРИ. Собр. 1-е. – Т. 29. – № 22478. – С. 1042–1043.

³ Там же. – Т. 31. – № 24331. П. 2. – С. 335.

преступников, так и для безопасности проезжающих»¹. В. Вагин, правда, давал несколько иную оценку этого времени. Он писал: «Препровождение ссыльных, несмотря на строгие и точные указания Сената, производилось с величайшими беспорядками; положительных правил о порядке продовольствия ссыльных в пути не было, и потому они часто пропивали свои кормовые деньги; собственные деньги от них не отбирались, а это давало им возможность к разврату, побегам и буйствам; в снабжении их одеждой происходили большие злоупотребления. Никто не наблюдал за тем, чтобы ссыльные были доставлены по назначению; они задерживались в пути везде, где этого хотело местное начальство, и особенно в Пермской губернии, совершенно зависело от произвола низших местных чиновников; они раздавались для работ частным людям, и потом уже, обессиленные и изувеченные, были отправляемы в Сибирь на поселение»².

В связи с необходимостью увеличения числа рабочих на кабинетских заводах в Забайкалье правительство учреждает целую систему организации передвижения и транспортировки ссыльных, в том числе создает ссыльный тракт в Сибири в 1823–1825 гг. как продолжение общероссийских ссыльных трактов³. На главнейших дорогах Европейской России еще в 1817–1818 гг. были построены этапы (станции для ссыльных) – сначала между столицами, а в 1818 г. было решено учредить такие же этапы на «Сибирской дороге от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань, Пермь и Екатеринбург до черты Тобольской губернии. На этом этапном пути в 18 местах для сопровождения арестантов устанавливались инвалидные в штатном числе команды, а по Вятской и Пермской губерниям охраняли и сопровождали ссыльных находившиеся там башкирские казаки»⁴. По сути этапы были построены от Казани до Тюмени еще до издания указа об их устройстве в Сибири. М. М. Сперанский в 1819 г. отметил: «От Казани до Тюмени везде устроены этапы, прекрасное заведение»⁵.

¹ Семивский Г. В. Новейшие, любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое доныне не было всем известно. – СПб., 1817. – С. 55.

² Вагин В. Исторические сведения о деятельности графа М. М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 год. – СПб., 1872. – Т. I. – С. 220–221.

³ ГАОО. Ф. 3. Оп. 12. Д. 17521.

⁴ ГАОО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 282. Л. 11.

⁵ Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири. – С. 18.

Сдается, что этапы были порождены мыслью их создателей по уже имеющимся примерам. В «Сборнике инструкций... этапным комиссарам» имеется наставление генерал-губернатора князя Репнина, который был таковым, видимо, в Дрездене в период заграничного похода русской армии в 1814 г. В сборник входят: Учреждение касательно этапов; Наставление обер-комендантам; Наставление этапным комендантам; Наставление этапным комиссарам с 27 февраля по 11 марта 1814 г.¹ Вот это-то наставление, или подобное ему, касавшееся воинских частей, которые необходимо было обеспечивать транспортом: лошадьми, повозками, продовольствием, квартирами на период передвижения по маршруту, чем и занимались этапные обер-коменданты, этапные коменданты и этапные комиссары, и было взято за основу при разработке Устава об этапах и реализации его в Сибири. Однако, действие наставления кн. Репнина касалось заграничные и, по сути, оккупированных территорий, где в любое время могла быть применена военная сила.

В 1822 г. был принят Устав об этапах в Сибирских губерниях. Согласно Уставу для препровождения ссыльных по сибирским губерниям учреждались этапы по дороге от границы Пермской губернии с Тобольской до г. Иркутска (см. приложение 2 рис. 58). На эти этапы определялись команды из регулярных пехотных войск и из некоторого числа конных служителей. С окончательным учреждением этапов прекращались командировки в Сибирь из Оренбургской губернии башкир и мещеряков. Этапы размещались по дороге через одну станцию. Всего до г. Иркутска от границы Тобольской губернии было учреждено: в Тобольской губернии – 19 этапов, в Томской – 21 этап, в Енисейской губернии – 8, в Иркутской – 13 этапов. Каждый этап обслуживала этапная команда. При этом в городах, где имели остановку ссыльные, их охрана обеспечивалась либо гарнизонными, либо инвалидными командами. Всего по штатам в этих этапных командах полагалось иметь 61 обер-офицера, 122 унтер-офицера, 61 музыканта, 1525 рядовых, 8 врачей, 61 денщика, 244 казака, 488 казачьих лошадей и 244 подвод. Требовалось вооружить и снабдить зимней одеждой 1908 чел.

¹ НИОР РГБ. Ф. 68 : Ген. штаб. № 48.

На каждый этап определялась команда из офицера, двух унтер-офицеров, барабанщика и 25 рядовых пеших гарнизонных солдат, состоящих, подобно прочим войскам в Сибири, на полевом довольствии. Офицер имел звание этапного начальника. Этапная команда подчинялась командиру гарнизонного полка или батальона, расположенного в губернском городе и отправлявшего обязанности внутренней стражи, подобно командам уездных инвалидов. На каждый этап отряжалось по четыре конных городских казака, которые находились в подчинении этапных начальников и предназначались для конвоирования партий и преследования беглых. Начальство могло селить этих казаков на этапах или менять их через какое-то время другими. Этапные команды начали формировать из Селенгинского гарнизонного полка, оставив из него одну роту в г. Селенгинске. Недостающее же число пополнялось набором из всех гарнизонных полков, батальонов и инвалидных команд, расположенных в Сибири. При этом обращалось внимание на их благонадежность (в Селенгинском полку было много солдат, сосланных за разного рода провинности). Источником пополнения этапных команд в будущем должны были быть гарнизонные полки или батальоны, расположенные в тех губерниях, в которых размещались этапы. В команды поступали в основном люди, «невидные по фрунтовой службе, но отнюдь не вовсе изувеченные, или почему-либо неспособные носить ружье». Рекрутов прямо в этапные команды поставлять запрещалось, так как они в течение двух лет должны были привыкнуть к батальонной «фрунтовой» службе. В этапные команды рекомендовалось набирать преимущественно людей семейных, приближая их, по возможности, к местам прежнего жительства¹.

Как уже отмечалось, этапные команды создавались из расформированного Селенгинского полка. До их прибытия на этапы учреждались временные этапы из городских казаков — русских или татарских, с дополнением недостающего числа из башкир или мещеряков. Часть башкир и мещеряков отправлена была на место их основной дислокации, чтобы облегчить положение трактовых жителей и сократить большие расходы по их содержанию. По мере вступления

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 38. — № 29129. 1822 г. 22 июля. — С. 469—470.

воинских команд селенгинцев в Западную Сибирь с октября 1822 г. и прибытия их к назначенным постам, они немедленно сменяли казаков и начинали конвоировать колодничьи партии. Одновременно были отправлены к местам жительства оставшиеся на этапах башкиры и мещеряки. Городовые казаки, оставив по четыре человека на каждом этапе, отправлены к своим командам. Этапные казаки составляли конный конвой. Конвойному казаку отпущено было на заведение лошадей по 50 руб. на каждую. Губернское начальство в 1823 г. приобрело, развело по этапам и сдало казакам лошадей. Обмундирование для этапных команд было изготовлено хозяйственным способом в Тобольске, Тюмени, Семипалатинске и Ямышевской крепости. Шили простые широкие сапоги из обыкновенной кожи, а для обертывания ног для теплоты купили суконные онучи, что заменяло сапоги из оленьей кожи. На одежду для этапных команд в каждую губернию было отпущено по 15 тыс. руб. Всего же в Западной Сибири было истрачено 13022 руб. 3/4 коп., следовательно, сбережено для казны 16977 руб. 11 1/4 коп.¹

Для укрепления в оседлости этапных военнослужащих Главное управление Западной Сибири в 1823 г. положило наделить каждого по 5 десятин удобной земли согласно Уставу и особому определению Сибирского комитета от 19 декабря 1822 г. Места приискивались как можно ближе к их поселениям, обычно в одном или двух местах, в исключительном случае — в трех. Это не встретило затруднений. По новому этапному тракту, начиная с Тюмени на Тобольск и Тару, тюремные помещения строились новые, а по старому тракту были приведены в исправность. Вначале из-за неимения казарм военнослужащие помещались на обывательских квартирах. Такие же квартиры были отведены для этапных лазаретов: три — в Тобольской губернии и две — в Томской. Это привело к стеснению населения. Большому отягощению обывателей послужил также своз больных и тяжестей при партиях. Полагалось по 4 лошади на каждый этап. Но так как партии в Западной Сибири, особенно в Тобольской губернии, составля-

¹ РГИА. Ф. 1264. Оп. 1. Д. 699 : Отчет по управлению Западной Сибирью за 1823 г. Л. 21–22.

ли часто более 300 чел., то назначенное количество лошадей оказалось недостаточным, поэтому обыватели выставляли по 20 лошадей¹.

Постройка этапов в Западной Сибири продолжалась еще в 1831 г.² В Восточной Сибири этапные здания строились с 1824 по 1828 гг. Например, в 1827 г. в Иркутской губернии построили 20 этапных и тюремных помещений, в Енисейской к 1828 г. — 6 этапных и 7 полуэтапных зданий³.

Ускорение строительства этапов от Иркутска к Нерчинским заводам было вызвано двумя происшествиями с каторжниками в 1827 г. По уведомлению генерал-губернатора Восточной Сибири Лавинского, в августе 1827 г. в Верхнеудинском округе партия из 57 каторжных, следовавшая к Нерчинским горным заводам в сопровождении 4 городских казаков и 35 бурят, во время ночлега на станции Удинская Вершина произвела разбой, и из них 25 человек, выломав двери, напали на караульных бурят и казаков, отняли у них оружие и, захватив со станции 25 лошадей, отправились по тракту к Шакшинской станции, где, также ограбив ямщиков и захватив почтовых лошадей, пустились вниз по р. Хилку на грабеж инородческих юрт. Но казачий урядник Злобин, будучи на ближайшем кордоне, узнав о происшествии, с пятью казаками и несколькими бурятами погнался за беглецами, настиг их у Иргенского озера, соглашал их к сдаче; получив отказ, атаковал силой, и после перестрелки, продолжавшейся четыре часа, в которой у бурят были ранены один тяжело и четверо легко, а у каторжников двое убиты, несколько легко ранены и один скрылся, успел остальных захватить. В Нерчинском округе 8 сентября того же года происшествие повторилось. Здесь, на станции Газимуровская, в партии из 28 чел. 25 каторжных, обезоружив казаков и караульных крестьян, заперли их в тюрьме, а сами, захватив в почтовом доме лошадей, ускакали в лес, затем произвели грабежи в крестьянских домах, ранив троих человек. На другой день были пойманы⁴. Такой порядок препровождения не устраивал власти Восточной Сибири, и они

¹ РГИА. Там же. Л. 22 об.

² РГИА. Там же. Д. 707 : Отчет по управлению Западной Сибирью за 1831 г. Л. 37.

³ Там же. Д. 714 : Отчеты по управлению Восточной Сибирью за 1827 и 1828 гг. Л. 15 об., 19 об., 27.

⁴ РГИА Там же. Л. 9 об. — 11 об. ; Д. 714. Л. 1-3.

ходатайствовали о введении этапов от Иркутска к Нерчинским заводам, что и было удовлетворено. Порядок препровождения ссыльных до постройки этапов в Забайкалье был следующий. Из Иркутска отправлялась партия до Кабанска. В ее состав наряжались солдаты иркутского гарнизонного полка в потребном количестве и конные казаки. Конвой сей, прибыв к Лиственничной станции, останавливался, часто из-за противных ветров, на несколько суток, потом бывал на море также несколько дней и, проведя такое же время на обратном пути, возвращался через месяц и более. Далее из Верхнеудинска препровождали партии в три стороны: в Нерчинск, Петровский завод за 132 версты и в Селенгинский солеваренный завод (92 версты). Партия, предназначенная для Нерчинских заводов, в пути не разделялась и шла до Большого завода, где горное начальство распределяло каторжных куда следует. Заменяв этот порядок следования этапным, власти могли препроводить, начиная с мая до последних чисел сентября, 6 партий, а зимой, с января до апреля, 4 или 5 партий, в которых могло быть до 650 человек ссыльных¹.

Дж. Кеннан так описывал этапные строения: «Сибирский полуэтап представляет собою огороженное пространство, внутри которого находятся два—три приземистых одноэтажных бревенчатых строения. Один из этих домов занимает конвойный офицер, другой — солдаты, а третий, самый большой, — арестанты. Арестантская казарма — длинное приземистое строение, окрашенное обыкновенно в грязно-желтый цвет, с тремя или четырьмя камерами, в каждой из которых имеются кирпичные печи и двойной ряд нар. Согласно последнему отчету инспектора по транспортировке ссыльных, который подтверждает и мои собственные наблюдения, “все этапы и полуэтапы между Томском и Ачинском, за редким исключением, не только крайне малы, но и ветхи и нуждаются в капитальном ремонте”. Их основной недостаток характерен для всех сибирских тюрем — нехватка места. Строили их 30—50 лет назад, когда партии ссыльных не превышали 150 человек, а теперь в них приходилось размещать от 350 до 450 человек. В результате, как пишет инспектор по транспортировке ссыльных, “в

¹ РГИА. Там же. Д. 423. Л. 16 об. — 17 об., 21 об.

хорошую погоду половина арестантов спит под открытым небом, на дворе, тогда как в дурную погоду они переполняют камеры, укладываются на полу в коридорах и даже на чердаках. И содержатся камеры не так, как могли бы при некотором старании. Обыкновенно же в них грязно; окна сделаны так, что открыть их невозможно; и несмотря на то, что в известное время года камеры переполнены сверх всякой меры, нет никаких приспособлений для вентиляции»¹.

Порядок отправления партий был следующим. Ссылные собирались и распределялись в партии в губернских городах. Так как ссылки совершали побеги в основном летом, то отправляемая в летнее время партия не должна была превышать 60 чел., зимой же до 100 и более. Однако крестьяне Тобольской и Томской губерний уже в 1828 г. жаловались «о тяжести при этапном тракте отбывания повинностей»: им вменялось в обязанность обеспечение гоньбы, отопления и освещения этапных помещений, хранения для этапов продуктов и проч., а этапы стали доходить уже до 400 чел., поэтому лошадей приходилось выставлять вместо 4 по 20, и т.д.² Вообще численность партий ссылных, следовавших в Сибирь, часто превышала определенную законом. Об этом неоднократно сообщал генерал-губернатор Восточной Сибири в течение 1845–1856 гг. в Департамент полиции исполнительной³. По Уставу о ссылных предписывалось колодников, следующих в каторжную работу, в большом количестве с одной партией не отправлять, а если таковых набиралось до десятка, то число других ссылных уменьшать, особенно летом. Других ссылных при этом можно было задерживать в городах и «употреблять в городских работах». Партии отправлялись не иначе как в назначенные расписанием дни недели. Наряду со списком ссылных гражданское начальство вручало командиру конвоя описание маршрута с расписанием движения до ближайшего губернского города. Маршрут этот передавался по этапам, вместе со списком ссылных. Время прибытия каждой партии, а также списки подконвойных гражданское начальство одной губернии сообщало другому с почтой. Прибывшая в губернский го-

¹ Кеннан Дж. Указ. соч. – Т. 1. – С. 329–330.

² РГИА. Ф. 1286. Оп. 4. Д. 395.

³ Там же. Оп. 9. Д. 566.

род партия принималась по именному списку городничим. Эти документы поступали также в Экспедицию о ссыльных. Начальник гарнизонного батальона в назначенные по расписанию для отправки из губернского города партии дни наряжал конвой и отсылал его к городничему, не ожидая особых требований. Городничие распорядились отправлением партии, наблюдая, чтобы она могла достигнуть ближайшей станции до наступления ночи. Пересылка людей, распределенных на места вне этапной дороги, или доставка их из таких мест возлагалась на служащих там инвалидов и казаков¹.

В 1823 г. по инициативе графа М. М. Сперанского в Тобольске был учрежден Приказ о ссыльных, переведенный позднее, в 1869 г., в Тюмень². Функции его были двоякого рода. Во-первых, в Приказе распределяли всех прибывших в Тюмень ссыльных (кроме политических, которых распределяли в Петербурге), классифицировали и собирали возможно полные сведения о каждом из них; во-вторых, с помощью шести подчиненных ему отделений или экспедиций о ссыльных следили за передвижением ссыльных по Сибири и контролировали их расселение. Экспедиции о ссыльных были в Казани, Перми, Тобольске, Томске, Красноярске и Иркутске. Осуществлять надзор и контроль им помогали три инспектора по наблюдению за транспортировкой ссыльных, каждый из которых ведал только одним участком главного пересыльного тракта. Этот тракт делился следующим образом: 1) от Нижнего Новгорода до Тюмени; 2) от Тюмени до Ачинска; 3) от Ачинска до Иркутска и далее по Забайкалью³.

В 1885–1886 гг. в Главном тюремном управлении рассматривалось дело об учреждении конвойных команд, сопровождающих ссыльных и пересыльных арестантов. Возникает вопрос: а кто занимался этим ранее? Из дела становится понятным, что речь шла об устройстве системы конвойных команд по типу существовавших в Сибири с 1822 г. Главный инспектор по пересылке приходил к выводу, что «надежный надзор за арестантом, умудренным опытом тюремной

¹ ПСЗРИ. Собр. 1-е – Т. 38. – С. 470.

² РГИА. Ф. 1261. Оп. 2. Д. 172.

³ Меламед Е. И. «Ключ к аду...» Опыт биографии главной книги Дж. Кеннана // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. – СПб., 1999. – Т. 1. – С. 357. Прим. 128.

жизни, изворотливым, энергическим и нередко озлобленным до отчаяния, возможен лишь для стража и конвоира, специально для того назначенных и подготовленных, главным образом, путем постоянного общения с людьми, лишенными свободы и неразборчивыми в средствах к насильному ее возвращению». Обоснованием такого мнения служили следующие факты. По данным ГТУ от губернаторов за 1880, 1882 и 1883 гг., общее число бежавших с пути арестантов составляло: из-под конвоя специальных конвойных команд – 11 чел.; из-под конвоя от полевых и местных войск – 121 чел.; из-под конвоя от полицейской и обывательской стражи – 1173 чел. Стало быть, надежность полицейской и обывательской охраны арестантов в пути была в 11 раз менее по сравнению с такой же охраной от войск и в 100 раз хуже специальных конвойных команд. Поэтому система конвоирования арестантов, учрежденная в Сибири по ссыльному тракту в 1822 г., распространялась властями на всю Россию, за исключением Финляндии и Кавказа. Накануне введения в 1886 г. 567 вновь формируемых конвойных команд в России существовало 63 команды. Из этого числа 16 было в Европейской России, а 47 команд (50 штаб и обер-офицеров и 2138 нижних чинов) – в Сибири на главном ссыльном тракте от Тюмени до Карийских промыслов. На содержание их ежегодно расходовалось 491 915 руб. 99 коп., из них 481 675 руб. 86 коп. тратилось на интендантское довольствие с включением затрат содержания шести лазаретов, учрежденных на тракте, и 10 240 руб. 13 коп. – на артиллерийское довольствие¹.

В начале 60-х гг. ставится вопрос о перевозке ссыльных на подводах с конными этапными командами. По подсчетам, представленным в 1862 г. И. Завалишиным в сравнительной таблице «Стоимость ссылаемых в Сибирь арестантов с препровождением их пешком по нынешнему и по предполагаемой возке их на подводах, расчисленные на расстоянии 1044,5 верст по Тобольской губернии», экономия должна была составить 20 тыс. руб. сер. при этапировании 9 тыс. ссыльных ежегодно. Экономия выходила из расформирования 12 этапных команд и всех 20 полуэтапов, сокращения офицеров и этапных команд с 21 до 9

¹ ГАРФ. Ф. 122. Оп. 7. Д. 115. Л. 5–5об., 18 об., 9 об. – 10.

(а каждая из них состояла тогда из 28 солдат и 11 казаков). Меньше требовалось кормовых арестантам – не на 62 дня, а на 20 по 3,5 коп. сер. Можно было упразднить три этапных лазарета (см. приложение 4 рис. 37–38), уменьшались расходы на изготовление одежды¹. В 1864 г. в департаменте полиции исполнительной МВД готовилось решение о замене пешеэтапного следования ссыльных по Западной Сибири перевозкой их на лошадях и пароходах². По представлению МВД в 1865 г. было временно разрешено Комитетом министров ввести новый способ перевозки арестантов пароходом и лошадьми от Тюмени до Ачинска.

С 1 июня 1865 г. пешеэтапное отправление арестантов между Нижним Новгородом и Тюменью по главному ссыльному тракту было заменено перевозкой их на переменных лошадях. Между Пермью и Тюменью арестанты отправлялись во время навигации ежедневно, а зимой – по мере надобности, но не менее 4 чел. в один раз, препровождаясь как летом, так и зимой попутными конвойными командами³. В деле «О перевозке арестантов водою и сухопутно между Нижним Новгородом, Пермью и по Сибири», начатом 1 апреля 1865 и решенном 26 июня 1865 г., приводится в качестве примера ярлык, который выдавался крестьянину-подрядчику-возчику для получения по нему из казны денег за доставление указанного в ярлыке количества повозок с арестантами на переезде с Тугулымской в Успенскую станции. В ярлыке на его лицевой стороне были следующие сведения: месяц и число отправления, имя возчика или старосты возчиков, число повозок (троечных или парочных) и № ярлыка⁴. Для поставки подвод для арестантских партий и на содержание ночлежных и промежуточных станций в 1864–1865 гг. объявлялись торги⁵.

Н. М. Ядринцев на себе испытал доставку ссыльных по главному сибирскому тракту «по-новому»: «Посадили нас в большую телегу по четыре челове-

¹ Завалишин И. Указ. соч. – С. 357–359.

² РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1524. 229 л., 1225. 192 л.

³ ПСЗРИ. Собр. 2-е. – Т. 40. – № 41982; Т. 42. Отд. 3-е; штаты и табели. 1868 г. – СПб., 1883. – Прил. № 46117. – С. 766–767.

⁴ РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1529. Л. 158.

⁵ РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1531. Л. 5–25 об.

ка, ноги в середину телеги; остальных арестантов скрепили стальными, легкими браслетами (наручниками) и связали цепочками с замком... Раздался свисток, и поезд двинулся. Конвойный сидел на каждой телеге лицом к арестантам. Несколько телег мчалось быстро в клубах пыли; приходилось делать по две и по три станции в день; на ночь останавливались на этапах. В пять часов опять езда. Поезды мчались в порядке: везде, как видно, строго соблюдались правила»¹.

В 1865 г. в Департаменте полиции исполнительной и Совете Главного управления Восточной Сибири тоже было решено по аналогии с Западной Сибирью Высочайше утвержденные правила о конной перевозке арестантов применить к Восточной Сибири². Однако в апреле 1866 г. в ответ на отношение МВД Комитетом министров было приостановлено распространение перевозки арестантов на лошадях по главному ссыльному пути в Восточной Сибири от Ачинска до Иркутска. Мера эта была вызвана слишком дорогой ценой за провоз: вместо 4,5 коп. с версты в Западной Сибири здесь брали от 12,5–13,5 коп. Было решено приостановить перевозки впредь до изыскания средств к более дешевой перевозке³.

На тракте от Томска до Ачинска такая перевозка арестантов просуществовала до 1868 г. Комитет министров в 1868 г., с 22 мая по 4 июля, специально рассматривал вопрос «Об отмене перевозки арестантов на подводах по тракту от Томска до Ачинска». По предложению министра внутренних дел этот путь в 388 верст арестанты должны были идти пешком, что обходилось в 60 тыс. руб. вместо 103 780 руб. на подводах. Было решено: везти от Нижнего Новгорода до Перми пароходом, от Перми до Тюмени на подводах, от Тюмени до Томска пароходом, от Томска до Ачинска пешком и от Ачинска до Иркутска тоже пешком⁴.

Однако сокращение этапов произошло в связи с водной перевозкой ссыльных в Западной Сибири чуть позже. Но ссыльных успели какое-то время пово-

¹ Ядринцев Н. М. Русская община в тюрьме и ссылке. – СПб., 1872. – С. 281–282.

² РГИА. Ф. 1286. Оп. 25. Д. 1532. Л. 183–208.

³ РГИА. Ф. 1263. Оп. – Журнал заседаний. Ст. 314.

⁴ РГИА. Там же. Ст. 321. Лл. 566–576.

зить на подводах на восток от Томска, а затем перешли к пешему сопровождению.

22 июля 1868 г. по военному ведомству был объявлен именной указ Александра II «Об упразднении и переформировании конвойных команд главного ссыльного тракта от Нижнего Новгорода до Ачинска, по случаю отмены зимнего движения ссыльных арестантов между Нижним Новгородом и Томском». Согласно указу, подготовленному Комитетом министров, зимнее движение следующих в Сибирь арестантских партий отменялось с тем, чтобы предназначенные к высылке оставались до весны в губерниях, где были осуждены, и в более центральных местностях по главному ссыльному тракту, а с открытием навигаций пускались в дальнейший путь, пользуясь пароходством по Волге и Каме и по рекам Западной Сибири, так как этот способ передвижения был самым дешевым и удобным. Между Пермью и Тюменью ссыльные отправлялись и после закрытия навигации вплоть до окончания перевозки в Тюмень всех арестантов, прибывших на пароходах в г. Пермь. Одновременно с отменой зимнего передвижения ссыльных арестантских партий по главному ссыльному тракту до Томска перевозка арестантов от Томска до Ачинска на подводах заменялась отправлением пешеходным порядком. Объявленный порядок касался исключительно ссылаемых в Сибирь и не применялся к пересыльным арестантам, которые препровождались без задержания в места назначения способами, какие где существовали¹.

Министерство внутренних дел предложило Военному министерству для исполнения этого указа зимнюю задержку ссыльных арестантов начать с осени 1868 г. и с целью скорейшего передвижения арестантских партий признало возможным изменить маршрут следования их на подводах между Пермью и Тюменью, сократив время нахождения арестантов в пути на день – 9 дней, переведя Быковский, Кленовский, Грбовский и Сугатский ночлеги соответ-

¹ ПСЗРИ. Собр. 2-е. – Т. 43. Отд. 2-е. 1868 г. СПб., 1873. – № 46117. – С. 70.

венно в Ачит, Киргишанское, Вилимбаевское и Марково, а ночлег в Тугулыме упразднился¹.

Учитывая задержку арестантских партий на зиму, а также препровождение их во время навигации от Нижнего Новгорода до Томска, пользуясь пароходством по Волге, Каме и рекам Западной Сибири, конная перевозка арестантов на участках от Нижнего Новгорода до Перми и от Тюмени до Ачинска отменялась. Указом от 15 июля 1868 г. на участках ссыльного тракта упразднились 46 конвойных команд и вольнонаемных оружейных мастеров, содержащихся за счет военного ведомства с 1866 г. при Казанском, Тобольском и Томском губернских батальонах, оставив только одного при Пермском батальоне для исправного содержания револьверов в конвойных командах Пермско-Тюменского тракта и в Тюменской конвойной команде. В том числе в Сибири от с. Успенского до Ачинска было упразднено 33 конвойные команды; для сопровождения арестантов, перевозимых в навигационное время пароходами по Волге и Каме между Нижним Новгородом и Пермью и по рекам Западной Сибири между Тюменью и Томском, было сформировано две — Нижегородская и Тюменская — конвойные команды; из числа 10 конвойных команд, находившихся на ссыльном тракте от Перми до Тюмени, одна — тугулымская — упразднялась, а остальные 9 продолжали содержаться впредь, причем название некоторых команд применялось по месту их нового расположения; партии арестантов, как ссыльных, так и пересыльных по тракту от Томска до Ачинска, с осени 1868 г. препровождали пешеэтапным (маятным) порядком, через этапы в г. Томске, селах Халдееве, Ишимском, Почитанском, Подъельничном, Суслове, Итатском и Красноречинском. Каждая из этих восьми команд включала одного обер-офицера, трех унтер-офицеров, 35 рядовых, писаря, трех сторожей и денщика. Сторожа находились не только в местах расположения этапных команд, но и в местах ночлега арестантов: селах Семилужинском, Турунтаевском, Кольонском, Берикульском, Тяжинском и Боготольском — по два в каждом. Этапные команды по тракту от Ачинска до Иркутска усиливались каждая на одного ун-

¹ ПСЗРИ. Собр. 2-е. Там же. — С. 71.

тер-офицера и пять рядовых. Препровождение пересыльных арестантов между Тюменью и Томском (на Омск), а также в ненавигационное время возлагалось на местные губернские батальоны и уездные команды, чей состав усиливался:

Таблица 9

Состав этапных команд между Тюменью и Томском с 1868 г.

Военнослужащие	Ялуторовская	Омская	Тарская	Каинская
Унтер-офицеры	12	19	14	19
Рядовые	150	240	165	250

Этапные команды от Ачинска до Иркутска усиливались тем же летом 1868 г.¹

В указе подробнейшим образом расписывался состав всех команд с жалованием по каждому чину и должности, довольствием, вооружением и системой подчинения. Этапные команды заменяли собой существовавшие ранее на трактах между Нижним Новгородом и Пермью и между Тюменью и Томском конвойные команды. После того как арестантов стали задерживать в пути следования, возникли проблемы с их размещением. В 1868–1869 гг. в пути между Ачинском и Красноярском умерло в пути следования от мороза 11 человек и от мороза и голода 8 человек².

Таким образом, использование пересылки водными путями по рекам Западной Сибири с 1865 г. стало фактом, укоренившимся от Тюмени до Томска, перевозка на лошадях от Томска до Ачинска просуществовала с 1865 по 1868 г., а перевозка арестантов от Ачинска до Иркутска была приостановлена уже в 1866 г., то есть в качестве эксперимента она применялась не более года.

Ссылных всех категорий в 80-е гг. XIX в. перевозили из Казани в Тюмень либо в арестантских вагонах, либо на арестантских баржах: на пароходах вниз по Волге и вверх по Каме до Перми, оттуда через Уральские горы в Екатеринбург по железной дороге. В Тюмени все ссылные поступали в Тюменскую пе-

¹ ПСЗРИ. Там же. – С. 71–73 ; Отд. 3-е. – № 46117. – С. 752, 762, 763, 765.

² РГИА. Ф. 1868. МВД. Департ. полиции исполнительной. Отд. 2. Ст. 3. Оп. 29. Д. 771. Л. 4, 8.

ресыльную тюрьму, где проводили в среднем недели две. Затем их отправляли на арестантских баржах вниз по Иртышу и вверх по Оби, Томи в Томск.

Сосланных и распределенных в Приказе о ссыльных в южные районы Западной Сибири отправляли из Тюмени пешим порядком.

Осужденные, направлявшиеся в Восточную Сибирь, перевозились из Тюмени в Томск на арестантских баржах, поставляемых для этих целей компанией подрядчиков. Путешествие между двумя городами занимало от семи до десяти дней, в зависимости от времени года и погоды.

До 1865 г. пешие партии ссыльных отправлялись из Тюмени через тобольский тюремный замок до Томска. Из 43 этапов, существовавших в Тобольской губернии после изменения системы сухопутного препровождения арестантов перевозкой их водяным путем на пароходах, остались для помещения пересыльных только два: Тугулымский этап и Успенский полуэтап (на пути до г. Тюмени). Остальные же от Тюмени до границы Томской губернии были упразднены.

После введения водной пересылки на пароходах от Тюмени до Томска пешие партии из 300 или 400 арестантов отправлялись из Томска в Иркутск каждую неделю в течение всего года и этот путь преодолевали за три месяца. Этапы стояли вдоль дороги на расстоянии от двадцати до сорока верст, и на каждом этапе имелась конвойная команда, состоявшая из старшего офицера (начальника конвоя), двух-трех унтер-офицеров и около сорока солдат. С 1886 г. вводилось следующее расписание конвойных команд: А) от Томска до Ачинска: томская, халдеевская, ишимская, почитанская, подъельничная, суловская, итатская, красноречинская. В каждой из этих команд состояли: офицер, фельдфебель, старший унтер-офицер, 3 младших унтер-офицера 2-го разряда, 6 ефрейторов, по 55 рядовых, кроме ишимской — там числилось 60 рядовых. Из строевых при каждой команде было по одному младшему писарю и три сторожа. В томской команде был один старший писарь, а в красноречинской — один сторож. Всего было в этих командах по 8 офицеров, фельдфебелей, старших унтер-офицеров и младших писарей, 24 младших унтер-офицера, 48 ефрейто-

ров, 445 рядовых, 1 старший писарь, 22 сторожа. От Ачинска до Иркутска и от него до Карийских промыслов, а также от Нерчинска до Нерчинского завода было 38 этапных команд. Всего по главному ссыльному тракту в Сибири было одна пароходная и 46 пешеэтапных конвойных команд. В них числилось 2181 чел., на содержание которых требовалось 460 099 руб. 20 коп. ежегодно¹.

Поскольку в течение одного дня не всегда можно было осуществить переход от этапа до этапа, на полпути между ними возводились так называемые полэтапы для ночевки, где не было конвойных команд. То есть ночевка осуществлялась под охраной конвойной команды, принявшей партию на этапе. Пешие партии должны были проходить в месяц до 500 верст с суточным отдыхом на каждый третий день. Такой порядок, заведенный в начале 1820-х гг., сохранялся практически все время ссылки. «Путеследование партий, их отдохновение, их продолжительные приостановки определены с такой точностью, что, например, партия, назначенная в Енисейскую губернию, не иначе входит в губернский город, как непременно в среду», – отмечал первый енисейский губернатор А. П. Степанов². Считается, что «маятниковая система», когда конвойная команда сопровождала партию заключенных не до назначения, а лишь до следующей станции, передавала другой конвойной команде, а сама возвращалась назад, была придумана и введена руководителем Отдельного корпуса конвойной стражи, бывшим тобольским и томским генерал-губернатором П. М. Капцевичем для значительного облегчения службы конвоиров³.

Каждый заключенный получал на пропитание в первой пол. XIX в. 12 коп., а с 50-х гг. – 10 коп. в день, на которые он в дороге покупал еду у крестьян, продававших ее не без пользы для себя, хотя в крайних случаях правительство разрешало повышать суточные расходы, чаще всего в Восточной Сибири, из-за неурожая и вздорожания цен на продукты питания. Летом одежда ссыльных состояла из рубахи и штанов из грубого серого полотна, портянок из той же мате-

¹ ГАРФ. Ф. 122. Оп. 7. Д. 115. Лл. 33 об. – 34, 72 об. – 75.

² Степанов А. П. Енисейская губерния. – Красноярск, 1997. – С. 121.

³ Чернова И. В. Этапирование преступников в Сибирь в XIX – начале XX вв. // Труды ТОКМ. – Томск, 2002. – Т. XII. – С. 44.

рии вместо носков и невысоких башмаков, именуемых котами, с кожей на щиколотке, чтобы кандалы не натирали ноги, а также шотландской шапочки без козырька и длинного серого халата. Одежда женщин-арестанток такая же, лишь вместо штанов они носили юбку. На головах у них, по воспоминаниям Ф. Кона, были надеты белые платки¹. Женщинам и детям, которые добровольно следовали в Сибирь за своими родственниками, разрешалось носить собственную одежду и брать с собой столько вещей, сколько мог вместить их мешок объемом 73 л. В первой половине столетия женщинам, идущим добровольно с мужьями в Сибирь, выдавали обыкновенно 12 коп. в день на каждую, малолетним детям — по 6 коп. в сутки на каждого. Помещики, ссылая своих крестьян, должны были вносить по 18 руб. и отправлять ссыльного одетым и обутым по Уставу о ссыльных. От Тобольска заботу о ссыльных крепостных брала на себя казна, так как ссыльный поступал в ее распоряжение полностью. Жены и дети ссыльных крепостных сразу поступали на казенный счет. В 1858 г. власти озаботились состоянием одежды ссыльных и приняли положение Сибирского комитета, объявленное Сенату Министром внутренних дел «О заготовлении шаровар с подкладкою для пересылаемых в зимнее время арестантов», мотивируя такое решение «суровостью сибирского климата и для большей прочности арестантской одежды»².

Между уголовными и политическими ссыльными власти не делали никакого различия, однако если среди последних были лица, принадлежавшие к привилегированному сословию, то они получали на пропитание вместо 10 по 15 коп. в день и их везли на телегах, а не принуждали идти пешком. После 1825 г. политических отправляли в Сибирь по отдельности на почтовых лошадях под охраной жандармов, и они прибывали к месту назначения так же быстро, как обыкновенные путешественники. В 1827 г. декабристов отправляли следующим порядком:

¹ Кон Ф. Указ. соч. — С. 244.

² ПСЗРИ. Собр. 2-е. — Т. 33. — Отд. 1. 1858. — СПб., 1860. — № 33241. — С. 706–707.

1) Из места их содержания препровождали до Тобольска по две партии в неделю, в каждой по 4 чел., при одном фельдъегере и 4-х жандармах.

2) В Тобольске каждый фельдъегерь, доставивший партию, должен был сдать ее тамошнему губернатору и с двумя жандармами возвратиться в С.-Петербург, а двух оставить в ведении губернатора для сопровождения отсюда преступников в места их назначения.

3) Из Тобольска ссыльных отправляли на подводах под надзором оставшихся жандармов и особо отряженных чиновников по распоряжению совета главного управления Западной Сибири: следовавших в каторжную работу в Иркутск – к тамошнему губернатору, а следовавших на поселение – прямо в назначенные места.

Для безостановочного препровождения партий генерал-губернатор П. М. Капцевич поручил тобольскому губернатору Д. Н. Бантыш-Каменскому сделать распоряжение о том, чтобы по тракту от Тобольска до Иркутска, по всем этапам, было заготовлено от 3-х до 4-х одноконных подвод, без платежа прогонов. Отправленным из Тобольска в Иркутск декабристам на обывательских одноконных подводах выдавалось на кормовое довольствие по 50 коп. ассигнациями в сутки на каждого. А. И. Дмитриев-Мамонов отмечает, что при отправлении следующих партий Тобольская губернская администрация сделала ряд послаблений и декабристов отправляли уже не на одноконных подводах, а на земских тройках без платежа прогонов; остановки для ночлега партий делались не на этапах, при которых, по распоряжению генерал-губернатора Капцевича, должны были ожидать государственных преступников подводы, а на земских станциях. Им было также предоставлено право проезда от Тобольска до Иркутска и в собственных повозках для избежания длинного тяжелого пути на перекладных¹. Однако от этой практики отказались ввиду неудобства и дороговизны и после этого всех политических отправляли вместе с уголовными преступниками. Народоволец А. В. Прибылев уточняет, что политические ехали через всю

¹ Дмитриев-Мамонов А. И. Декабристы в Западной Сибири: Исторический очерк по официальным документам. - СПб., 1905. - С. 5-6.

Сибирь в сопровождении конвоя из солдат или жандармов на почтовых лошадях до 1883 г. С этого времени из Томска всех политических по 5–8 человек отправляли при уголовной партии¹. От Екатеринбурга до Тюмени продолжали везти на лошадях до строительства железной дороги. Обычно политические ссыльные отправлялись в конце партии, отделенные от других ссыльных телегами с больными, женщинами и детьми, по четыре человека на телеге². «Мужчины до Тобольска все вообще в ножных кандалах, а те, которые следуют в каторжную работу, во время перехода заковываются в наручные по двое и пристегиваются на прут или длинную веревку, когда их много, что и называется собственно канатом», — приводит воспоминание об этапировании уголовных колодников декабриста В. И. Штейнгеля С. В. Кодан. Он же отмечает, что для предупреждения «побегов и удобнейшего распознавания ссыльных» предписывалось «вшивать у следующих в работу по два, а у следующих на поселение по одному четырехугольному лоскуту на спине, до двух вершков во все стороны, отличного цвета от самой одежды»³. Для этого же брилась и половина головы. Указ «О бритве половины головы препровождаемым в Сибирь чрез сибирские этапы ссыльным арестантам и об обязанности этапных команд подстригать арестантам волосы» был объявлен Сенату управляющим министерством внутренних дел 14 июля 1825 г.⁴ Несмотря на освобождение привилегированных сословий (дворян и шляхтичей) от оков и бритвы половины головы, декабристы-черниговцы шли «с жезлами в руках и ногах», а польские ссыльные подвергались нередко заковыванию и удалению волос. Итак, важных арестантов до 1820 г. могли препровождать в Сибирь в железных ошейниках, да на цепи, а менее важных — в кандалах и со связанными назад руками, чтобы не разбежались. В 1820 г. ошейники были уничтожены, а в 1822 г. тяжкие кандалы заменены облегченными; причем женщин совсем избавили от ножных оков; цепи, ступля окончательно запретили надевать на людей в 1826 г., а связывание назад

¹ Прибылев А. В. Записки народовольца // Историко-революционная библиотека. — М., 1930. — № 6–7. — С. 122.

² Кеннан Дж. Указ. соч. — Т. 1. — С. 320–321.

³ Кодан С. В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия второй половины XIX в. : Учеб. пос. — Иркутск, 1980. — С. 51–52.

⁴ ПСЗРИ. Собр. 1-е. — Т. 40. — № 30419. — С. 570–571.

рук отменили в 1828 г. Так, что только на шедших в Сибирь без ножных оков налагали с 1824 г. «железные ручные прутья», на которых с 1825 г. стали возить всех пересыльных по всей России, в «предупреждение побегов». Пересылка на прутьях была крайне изнурительной. В запястья кандалов, в которые был закован пересылаемый, проходил прут. На этот прут нанизывалось как бы несколько арестантов разного роста. Высокие люди тащили вверх руки малорослых, а они тянули вниз руки высоких. При неровной дороге связанным прутом арестантам очень трудно было идти вместе на малом расстоянии из-за длины прута. На прикрепленные к пруту руки арестанты не могли надевать рукавицу. Этому мешал прут и наручники. Холод от железа причинял зимой этим людям ужасные мучения. На ночлегах находились тоже с прутом. Это не давало всем покоя. Каждый раз, когда одному из них ночью надобно было выйти на двор — все товарищи его должны были его сопровождать. Ужас и уныние охватывали арестантов, когда делались приготовления к пруту. В 1832 г. Николай I отменил пересылку на пруте. Так что в Сибирь «по канату» можно было попасть с 1825 по 1832 гг.¹

В 1874 г. в кандалах шел по этапам 16-летний псковский мещанин Василий Катков, «тщедушный, самого малого по летам роста, с бритою в полголовую вдоль, осужденный за грабеж без насилия и без угроз, на поселение, не в отдаленные места Сибири»².

Вплоть до 1883 г. мужчины и женщины шли вместе, однако затем была сделана попытка отделить холостых мужчин от «семейных партий», а с последними отправляли всех детей и незамужних женщин. Это преобразование несколько уменьшило деморализацию, явившуюся следствием того, что мужчины, женщины и дети месяцами жили бок о бок в переполненных этапах. Однако положение особо не улучшилось, ибо даже в «семейных партиях» шли мужчины и подростки с порочными наклонностями.

¹ Никитин Н. Н. Тюрма и ссылка. Историческое, законодательное, административное и бытовое положение заключенных, пересыльных, их детей и освобожденных из под стражи, со времени возникновения русской тюрьмы, до наших дней. 1560—1880 гг. — СПб., 1880. — С. 119—121.

² Никитин Н. Н. Указ. соч. — С. 126.

Дж. Кеннан, непосредственный свидетель передвижения ссыльных по тракту, так описывает подготовку и выход партии ссыльных из Томской пересыльной тюрьмы на маршрут: «Наконец на улице собралась вся партия числом 350–400 человек. Каждый арестант держал в руке серый холщовый мешок с немногочисленными пожитками; у многих к кожаным поясам, поддерживающим ножные кандалы, были подвешены медные котелки, а один из каторжников шел на рудники с маленькой коричневой собакой на руках...»¹. Ссыльная О.К. Буланова-Трубникова писала, что «...партия выступала вообще очень рано, часов в 5–6. Впереди шли уголовные, на все 200 чел. получался такой же конвой, как на нашу восьмерку... Часов в 10 был привал где-нибудь в лесу; чтобы съесть кусочек хлеба, приходилось осторожно приоткрывать надетую на лицо сетку, и все же вместе с куском в рот проникала добрая горсть мошкары, или, по сибирскому выражению, «гноуса»².

Телеги, предназначенные для арестантов, физически не способных идти, представляли собою небольшие одноконные повозки без каких-либо рессор и с одним лишь сиденьем для кучера и конвоира. Чтобы хоть как-то уменьшить тряску, дно каждой телеги устилали травой, и на эту траву в каждой повозке усаживалось по четыре больных и не способных идти арестанта (см. приложение 4 рис. 36).

Серая толпа, окруженная конвоем солдат, начинала свое долгое путешествие к забайкальским рудникам. Шествие возглавляли пешие каторжники, следом за ними ехали больные на телегах, далее три-четыре повозки с серыми холщовыми мешками, и наконец за солдатами, составлявшими арьергард, следовал тарантас, в котором сидел начальник конвоя. Колонна двигалась примерно со скоростью 20–35 верст в день, арестанты с трудом волочили закованные в кандалы ноги (см. приложение 4 рис. 39–40). «В теплый безветренный день

¹ Кеннан Дж. Указ. соч. — Т. I. — С. 321–322.

² Буланова-Трубникова О. К. Три поколения. — М.; Л., 1928. — С. 186.

пыль является мучением для пеших партий – особенно для больных, женщин и детей...»¹.

В трудные времена, особенно во время неурожая, на деньги, выдаваемые ссыльным, невозможно было пропитаться. При прибытии к месту ночевки: «Прокладывать себе дорогу локтями, кулаками можно, но пусть бы кто-нибудь попробовал дать на грош дорожке за крынку молока или за булку, сотни кулаков обрушились бы на такого арестанта», – отмечал Ф. Кон².

Ссылный 70-х гг. XIX в. писал о насекомых на ночлегах, донимавших арестантов: «Когда придут в деревню, они наскоро закусят, напьются кирпичного чаю и немедленно повалятся спать, и тотчас их облепят клопы – злейший, непобедимый враг тех, кто изнемог и кому страстно хочется спать»³.

Бытовые лишения были составной частью ссылки по тракту. Действовавшие этапные здания не соответствовали требованиям быта и гигиены (см. приложение 4 рис. 35). Такое положение дел было, если судить по имеющимся межуарам, обычным и вполне заурядным. Все так привыкли ко всему происходящему, что едва могли представить себе нечто иное. На «полуэтапах останавливались на ночлег или на дневку в невообразимо грязных, покрытых мириадами насекомых помещениях, располагаясь большей частью прямо на полу за недостатком нар для всех», – вспоминала О. К. Буланова-Трубникова, сосланная вместе с мужем по делу «Черного передела»⁴.

В таком состоянии находились этапы на подведомственных губернаторам территориях Восточной Сибири. В Забайкальской области в 1883 г. имелось 11 этапов и 38 полуэтапов, из которых в хорошем состоянии находилось 5 этапов и 15 полуэтапов⁵. В 1878 г. в Ачинском округе исправлялось здание Козульско-

¹ Кеннан Дж. Указ. соч. – С. 322–326.

² Кон Ф. Указ. соч. – С. 253.

³ Елпатьевский С. Я. Воспоминания за 50 лет. – Л., 1929. – С. 127.

⁴ Буланова-Трубникова О. К. Указ. соч. – С. 186.

⁵ Андреев В. М. Революционеры-народники в сибирской ссылке. – С. 59; *Обзор Иркутской губернии за 1880 год.* – Иркутск, 1881. – С. 49; *Обзор Иркутской губернии за 1881 год.* – Иркутск, 1882. – С. 40; *Обзор Иркутской губернии за 1883 год.* – Иркутск, 1884. – С. 34; *Обзор Забайкальской области за 1884 год.* – Чита, 1885. – С. 38; *Обзор Забайкальской области за 1885 год.* – Чита, 1886. – С. 36, 47.

го этапа за 1000 руб., однако остальные 18 этапов и полуэтапов Енисейской губернии находились в неудовлетворительном состоянии¹.

Кризис в деле размещения ссыльных в местах временного содержания отмечался в Сибири с 70-х гг. XIX в. Этапные партии постоянно увеличивались, а помещений, предназначенных для временного содержания, не становилось больше. В результате усиленной эксплуатации здания приходили в упадок и постоянно разрушались. Их ремонтировали и строили новые. Кроме того, к этому времени были выработаны общие санитарные требования, предъявляемые к зданиям такого рода. Все эти требования породили обширнейшую переписку разного рода местных канцелярий с Петербургом и между собой. Все это нашло отражение в «Журнале Совета Главного управления Западной Сибири». Обсуждаются любые вопросы, любая, даже самая мелкая, деталь согласовывается с начальством. Среди таких постоянно фиксируемых в журнале вопросов был вопрос о постройке туалетов в местах временного содержания ссыльных. Изначально туалет на пересылке или, тем более, в местах ночлега на этапах представлял собой яму, перекрытую жердями. Совершенно очевидно, что вообще и в летнее время в особенности такое устройство туалетов отнюдь не способствовало сколько-нибудь сносной жизни арестантов во время ночлега. О правилах гигиены можно и не говорить. Соответственно, и в деревнях отхожих мест совсем не было. На постоянных дворах, на ярмарках и других местах, где не было местного санитарного контроля, туалеты были в высшей степени неопрятны, что способствовало распространению всякого рода заразы. В весеннее время снег таял, вода заливала выгребную яму и разливалась по двору, затопля порой и колодцы. После ужасающей бумажной волокиты дело решилось. Стали строить крытые уборные, по возможности вентилируемые.

Редкостью были на тракте так называемые «дворянские партии». Уголовный кодекс, составленный с тех позиций, что «благородство обязывает», прописывал более суровые наказания для представителей привилегированных сословий, чем простолюдинов. Однако дворяне и чиновники обычно освобожда-

¹ Обзор Енисейской губернии за 1878 год. — Красноярск, 1879. — С. 30, 34.

лись от наиболее тяжелой части наказания – пешего путешествия с этапа на этап. Эти «господа преступники», как их называли солдаты и уголовные, ехали на лошадях по 45–50 верст в день, получали в полтора раза большую сумму на пропитание и только на ночлеги заезжали на этапы¹. «Для помещения заболевших арестантов на этапах главного ссыльного тракта до 1885 г. не было устроено надлежащих лазаретов и не имелось особых врачей, ни даже фельдшеров. Хотя, согласно пункту 5 статьи Устава о ссыльных, воинские и гражданские врачи, находясь в местах квартирования этапных офицеров, обязаны осматривать и проверять больных, подавать им нужное пособие, но в тех селениях, где устроены этапы, врачи гражданского ведомства не живут; военные же врачи находились лишь на этапах Бирюсинском, Ширагульском и Тыретском, при которых были устроены войсковые лазареты, по 6 кроватей каждый, для пользования собственно больных нижних чинов конвойных команд. Все арестанты, заболевшие в пути следования между Ачинском и Иркутском, до 1885 г. помещались на трех означенных этапах не в войсковых лазаретах, а в отдельных камерах в этапных домах и содержались в них без всякого распределения по полу и возрасту и роду болезней, а также и без всяких необходимых для лазаретного учреждения приспособлений, так как лазареты эти для арестантов не имели ни прислуги, ни больничной одежды, ни постельных принадлежностей, ни даже посуды для лазаретных порций»².

Дж. Кеннан пришел к заключению, что ссылка по этапу в Сибирь была сопряжена с такими страданиями и унижениями, о которых европейский или американский читатель может составить лишь слабое представление. Итогом его исследований явилось твердое убеждение, что страдания, причиняемые способом доставки арестантов в Сибирь, не имеют аналогов в цивилизованном мире за пределами Российской империи. «В дождь и солнце, поднимая облака пыли или утопая в грязи, медленно, но упорно бредут они на восток, перебираясь на мятниковых паромах через великие сибирские реки, карабкаясь под пролив-

¹ Кон Ф. Указ. соч. – С. 263.

² Цит. по : Кеннан Дж. Указ. соч. – Т. I. – С. 345 – Отчет Галкина-Враского, начальника Главного тюремного управления, за 1885 г. – СПб., 1887. – С. 113.

ным дождем по склонам лесистых холмов, с трудом преодолевая болотистые низменности, проводя ночи в переполненных зловонных этапах и с каждым днем все ближе и ближе приближаясь к страшным забайкальским рудникам»¹. «Грязь и холод этапов, неприхотливая пища, случайно приобретенная у деревенских баб... Большая половина из нас, как люди, потратившие много нервной и физической силы, больны...», – сообщал осужденный А. В. Прибылев². С. Я. Елпатьевский считал, что ссыльный тракт способствовал распространению заразных болезней: тифа, скарлатины и дифтерита – среди притрактового населения³. Конечным пунктом этапирования были Нерчинские заводы.

На Нерчинских горных заводах и рудниках работало в 1840 г. до 3000 каторжан, на винокуренных заводах – 2201, солеваренных – 1179, на Тельминской суконной фабрике – 353, Тельминской – 64, в Иркутском ремесленном доме на состоящей при нем суконной фабрике – 365⁴. Таким образом, государство, используя систему этапирования, обеспечивало трудом осужденных отдаленные казенные заводы в Восточной Сибири и Забайкалье.

Итак, ссыльным трактом в течение XVIII–XIX вв. в Сибирь прошло около 1 млн чел. Последующие наши подсчеты показали, что значительная часть ссыльных концентрировалась в трактовых селах и соответственно влияла на социальную структуру населения этих сел. По подсчетам Н. М. Ядринцева, издержки на пересылку одного ссыльного в Сибирь, включавшие содержание его в пересыльных тюрьмах, до весны, вследствие приостановки с 1867 г. зимнего препровождения, содержания 20 команд конвоя с 1386 чел. на главном ссыльном тракте, составляли 300 руб. сер., что было бы достаточно для содержания его по меньшей мере в течение четырех лет в самой дорогой тюрьме Европейской России. При ежегодно существующем контингенте ссыльных издержки на их перемещение как минимум должны были составлять 4800 тыс. руб. ежегодно. К этому добавим содержание этапного тракта и военного конвоя с 14 867

¹ Кеннан Дж. Указ. соч. – С. 339, 347.

² Прибылев А. В. Указ. соч. – С. 122.

³ Елпатьевский С. Я. Указ. соч. – С. 155, 156, 166.

⁴ Кудрявцев Ф. А. Участники народных движений первой половины XIX века на каторге. – С. 6–10.

чел. нижних чинов, содержание в пути тюремных замков, этапов и пр. Арестантское содержание на 12 тыс. ежегодно идущих ссыльных требовало 880 тыс. руб. Весь контингент ссылки, проживавший в Сибири (202 834 чел.), требовал на прокормление из казны 15 009 716 руб. Учитывая, что половина их находилась в отсутствии, цифру можно уменьшить вдвое – до 7,5 млн.¹ Н. М. Ядринцев приходит к выводу, что затраты на ссылку не окупались ее результатом². Однако средства, выделяемые правительством России на организацию этапов, конвойных и этапных команд, передвижение и довольствие ссыльных, оставались в экономике Сибири и таким непродуктивным методом способствовали ее освоению и занятию части населения.

Итак, в основе классификации видов передвижения по тракту нами использованы следующие критерии:

1. Цель и назначение коммуникации (почтовая, пассажирская, транзитно-товарная, пеше-этапная);

2. 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.);

3. Формы или характер организации передвижения по тракту (езда на долгих, на возках, на почтовых, на вольных, пешее движение).

¹ Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. 2-е изд. – СПб., 1892. – С. 290–293.

² Ядринцев Н. М. Указ. соч. – С. 300.

ГЛАВА III. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ЭЛЕМЕНТЫ ОБРАЗА ЖИЗНИ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ МОСКОВСКО-СИБИРСКОГО ТРАКТА

§ 1. Население Московско-Сибирского тракта

Тракт оказывал решающее влияние на заселение и хозяйственное освоение прилегающих территорий. В свою очередь, рост народонаселения способствовал развитию путей сообщения, обеспечивая функционирование Московско-Сибирского тракта. Изучение численности и демографической структуры населения дает возможность определить следующее: удельный вес трактового и притрактового населения в составе жителей исследуемых районов; темпы его роста; размеры населенных пунктов; плотность населения; людность двора; половую структуру.

Кроме того, мы подсчитаем численность и долю населения городов, находившихся на тракте в разное время.

Изучение данных вопросов позволит рассмотреть проблему трудовых ресурсов на тракте в XVIII–XIX вв.

Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только людей, живших непосредственно на тракте. К притрактовому населению в зависимости от масштабов сопоставимых территорий относятся жители волостей либо округов, через которые проходил тракт. Следует учесть, что в состав притрактовых волостей входят села, расположенные на тракте и вне его, а в состав притрактовых округов — волости, которые находились на тракте, и волости, которые не лежали на нем. Суть такого варьирования заключается в том, что официально притрактовая зона нигде и никогда не была утверждена, поэтому мы используем данные статистики, сгруппированные по административным единицам. Таким же образом к внетрактовому населению причисляем жителей тех округов, которые непосредственно к тракту не прилегали.

Учет населения по административному признаку не противоречит выявлению реальных социальных отношений. Известно, что в пределах административных единиц складывались территориальные общности, где заданные «свер-

ху» функции не исчерпывали всего многообразия социальных контактов. Так, при трактовое (а не только непосредственно трактовое) население вовлекалось в специфические общественные связи по регулированию извозных подрядов, распределению дорожных и подводных повинностей, кооперации в сфере торговли, промыслов, земледелия, по приему и усвоению информации, передаче трудовых и бытовых традиций и т.п. Влияние тракта снижалось по мере удаления от него.

Регулярное движение грузов, пассажиров, почты создавало благоприятные условия для использования рабочих рук, поэтому места близ тракта привлекали жителей Сибири. Замечено, что население Сибири издавна концентрировалось вокруг почтовых и коммерческих путей сообщения. Интересное наблюдение записал М. М. Сперанский: «Крестьяне на Барабе большею частью поселены при Чичерине, около 1763 г., из людей помещичьих вместо рекрут. Московское их наречие происходит от того, что предки их были по большей части из дворовых людей. Впрочем здесь, как и во всей Сибири, нет определенного сибирского народа; это есть сокращение России, особливо из Холмогор, Перми, Вологды, Устюга. Рост и опрятность в жизни большей частью произошли от архангелогородцев, первых здешних промышленников»¹.

В 1710 г. в 37,9 тыс. дворов в городах и уездах, через которые проходил или намечался тракт, проживало 266 тыс. чел., или 84,98 % всего русского населения Сибири. В среднем на один двор приходилось 7 душ обоего пола. Если же говорить только об уездах, где проживали ямщики, — Тобольском, Верхотурском, Туринском, Тюменском и Тарском, откуда гоняли ямскую гоньбу, то в них было 212,2 тыс. жителей, или 67,79 % всего переписанного русского населения. Мужчин-ямщиков в это же время насчитывалось: в Тобольске — 1,5 тыс., в Верхотурье — 1,4 тыс., в Туринске — 0,9 тыс., в Тюмени — 1,1 тыс., а всего 4,9 тыс. ревизских душ².

¹ Сперанский М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири. — С. 29.

² Подсчитано по : Покшишевский В. В. Заселение Сибири. — Иркутск, 1951. — С. 72. — Табл. 3.

История русского населения Сибири в XVIII в. была связана с дальнейшим хозяйственным освоением региона. Наиболее характерная особенность этого периода – распространение русского земледельческого хозяйства в более южные районы. Интенсивности передвижения населения в южные районы старой земледельческой полосы особенно способствовали обстоятельства – военного (укрепление южных границ строительством оборонительных линий) и экономического (изменение направления главных трактов) свойства. Основная масса перевозок стала направляться по Екатеринбургскому тракту, а Верхотурье и Тобольск все более оставались в стороне от главных торговых сибирских путей. В Тюменском уезде в XVIII в. заселялись южные тракты (Туринский, Екатеринбургский, Исетский, Ялуторовский), тогда как на тракте Тюмень – Тобольск в конце 1770-х – начале 1780-х гг. не возникло ни одной новой деревни. После постройки Омской крепости (1716 г.) и укреплений по Иртышу наряду с Тюменским уездом оказался в стороне и Тарский уезд, основное население которого в XVIII в. составляли бывшие служилые люди и их потомки (так называемые разночинцы)¹. На протяжении XVIII в. южнее старой западносибирской сельскохозяйственной полосы сложилась новая полоса – уезды Курганский, Ялуторовский, Ишимский и Омский, – ставшая наиболее заселенной частью Западной Сибири. Население здесь формировалось в результате вольной колонизации и переселений, когда инициатива со стороны крестьян сочеталась с определенной организационной работой со стороны властей, считает В. А. Александров, ссылаясь на М. М. Громыко².

По сведениям, собранным М. М. Громыко, для рассмотрения характера размещения населения и типов населенных пунктов в Западном районе давнего заселения – XVI–XVII вв. в Западной Сибири, куда входили Верхотурский, Туринский, Тюменский, Тобольский уезды и Краснослободский дистрикт, наиболее типичным являлся Тюменский уезд, который располагался вдали от Уральских заводов и не испытывал влияния уральской металлургии так, как это про-

¹ Русские старожилы Сибири (историко-антропологический очерк). – М., 1973. – С. 32–35.

² Русские старожилы Сибири... – С. 36.

исходило с Верхотурским и Туринским уездами. От Тюмени по уезду в это время расходились пять трактов: Краснослободский, или Туринский, Екатеринбургский, Исетский, Ялуторовский и Тобольский. Они связывали город и уезд со всеми пятью смежными уездами и дистриктами. По нашей классификации два тракта — Екатеринбургский и Ялуторовский, находились на вновь учрежденном Московско-Сибирском тракте, а два других — Туринский, на старом направлении Московского тракта, Тобольский же являлся продолжением старого почтового, действовавшего и в это время. Если сгруппировать все 149 населенных пунктов уезда по принципу их тяготения к этим трактам, кроме Тюмени, то получалась такая картина: к Краснослободскому (Туринскому) тракту тяготело 40 русских сел и деревень (из них 8 располагалось непосредственно на тракте) и 5 татарских; к Екатеринбургскому — 32 русских поселка и 2 татарских, в том числе 7 селений по тракту; к Тобольскому — 14 русских сел и деревень (из них 11 по тракту) и 10 татарских (из них 5 по тракту); к Ялуторовскому — 14 русских селений и 14 татарских; к Исетскому — 14 русских населенных пунктов (из них 3 по тракту) и 4 татарских (из них 2 по тракту)¹. На старом Краснослободском тракте населенные пункты расположены довольно близко друг от друга. Максимальная удаленность русского поселка от ближайшего к нему — 7 верст. Средняя населенность русской деревни в этом районе 120-130 чел. Поселения по Екатеринбургскому тракту располагались еще ближе друг от друга, чем в предыдущем районе. Максимальная отдаленность населенного пункта от ближайшего жилья — 5 верст. Характерный тип селения и здесь — деревня. Выделяются только два села — Успенское и Тугулымское (известные на Московском тракте). Первое — свыше 800 чел., второе — 560 чел. С. Успенское или Кармацкое — самый крупный населенный пункт в этой части уезда — по переписи 1719 г. имело (вместе с приписанными к нему деревнями) 738 дворов. Средняя населенность русской деревни по Екатеринбургскому тракту выше, чем по Краснослободскому, — 160 чел. По Тобольскому тракту максимальная удаленность

¹ Громыко М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. — Новосибирск, 1965. — С. 18, 28.

русского поселения от ближайшего 12 верст. Средняя численность русской деревни 180 чел. По Ялutorовскому тракту средняя численность русской деревни 110 чел., самая низкая из всех районов уезда. Крупных селений здесь мало: с. Малковское — около 400 чел., д. Антипина — свыше 300 чел., д. Богандинская — около 300 чел. Это свидетельствует о том, что процесс селообразования в более южных районах уезда еще не завершился, шел интенсивный процесс их колонизации в 60-80-е гг. XVIII ст., в том числе и в связи со смещением основных путей сообщения. Если в XVII и первой четверти XVIII вв. в осуществлении связей внутри отдельных территорий Сибири решающую роль играли реки, то затем, особенно во второй половине XVIII в., все большее значение приобретают тракты¹. Например, в связи с заселением Барабы в 1784 г. из Тарского выделен и был образован самостоятельный Каинский уезд. В это время в новом уезде было 4 церковных прихода, 3 села, 85 русских деревень и 87 татарских селений. Все население составляло 9999 муж. и 8454 жен. К 1790 г. в уезде числилось уже 10720 муж. и 8949 жен., из них 4647 крестьян, 10270 поселщиков, 39 церковнослужителей, 88 отставных солдат и казаков, 7 ямщиков, остальные — ясачные татары². Таким образом, абсолютное большинство населения уезда составляли трактовые поселенцы.

По данным 3-5-й ревизий (1762-1795 гг.), Московский тракт пересекал (с учетом населения уездов старой земледельческой полосы: Тобольского, Верхотурского, Туринского, Тюменского, Тарского) территории, где проживала в 1762 г. 146 971 душа мужского пола, или 78,26 % всего мужского населения Западной Сибири. С 1763 г. тракт фактически оставил в стороне Верхотурский и Туринский уезды. В 1782 г. уже без учета этих округов тракт пересекал уезды с 152 459 жителями-мужчинами, что составляло 59,9 % от всего мужского населения Западной Сибири, в 1795 г. в самой полосе тракта проживало 182 943 души муж. пола, или 55,81 % мужского населения³. При этом подсчете мы учитывали две ветви тракта: дорогу торгующих людей от Тюмени через уез-

¹ Громыко М. М. Указ. соч. — С. 29, 31, 33, 34, 35.

² Миленко Н. А. По старому Московскому тракту. — С. 54-55.

³ Подсчитано по: Русские старожилы Сибири. — С. 42. — Табл. 4.

ды Ялуторовский, Ишимский и Омский и почтовую – от Тюмени через Тобольск и Тару. В Восточной Сибири, по материалам 3 и 4-й переписей, уезды, пересекавшиеся трактом, насчитывали населения (без Якутии): в 1762 г. – 64 069 душ муж. пола, или 77,54 %, в 1782 г. – 87 431 душу, или 80,07 %¹.

В 1808 г. вдоль тракта жило 35,6 %, а в 1817 г. – 38,4 % всего населения Сибири². Эти сведения подтверждаются данными статистических подсчетов Ю. А. Гагемейстера и А. Р. Ивонина. Мы выделили из имеющихся у них материалов уезды, через которые проходил тракт, и подсчитали долю населения в них от общего числа жителей Западной и Восточной Сибири. Так, по данным Ю. А. Гагемейстера, в 1823–1824 гг. вдоль тракта в округах четырех губерний: Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской, проживало 65,78 % всех жителей; в 1851 г. – 59,02 %³. Так как к таблицам этого исследователя имеется ряд вопросов, связанных с точностью некоторых цифр по итоговым подсчетам, в частности по Тобольской губернии, обратимся к данным А. Р. Ивонина, которые собраны за более широкий исторический период: с 1790 по 1859 гг. (см. приложение 2 табл. 11).

Из табл. 11 следует, что Сибирский тракт пересекал наиболее заселенные уезды (округа) Западной Сибири. Рост населения (как абсолютный, так и относительный) после 1818 г. связан здесь с миграциями в южные округа Тобольской губернии: Ялуторовский, Ишимский и Омский. Если же учитывать уезды прежние – Тобольский и Тарский, то в 1790 г. вокруг тракта размещалось 74,12 %, а в 1818 г. – 77,88 % всего населения Тобольской губернии. В Восточной Сибири в 1823–1824 и 1851 гг. в Енисейской губернии тракт пересекал округа с 61,13 % и 59,42 % всего населения, в Иркутской губернии – с 95,20 % и 94,38 %, соответственно⁴. По сведениям Ю. В. Кожухова, еще в 1816 г. (7-я ревизия) на территории будущей Енисейской губернии 2/3 русских крестьян осели в Красноярском округе – 63 136 чел., а в Иркутской губернии земледельче-

¹ Подсчитано: *Русские старожилы...* – С. 47. – Табл. 5.

² Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 82.

³ Подсчитано по: *Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири.* – Т. 2. – Табл. IV.

⁴ *Гагемейстер Ю. А. Указ. соч.* – Т. 2. – Табл. IV.

ское население было сосредоточено в основном в трех округах из шести: в Иркутском – 48 702 чел., в Верхнеудинском – 29 067, в Нижнеудинском – 23 650. При этом в Нерчинском Ю. В. Кожухов указывает цифру 2907 чел., что не вполне соответствует действительности, так как там еще числилось 35 757 душ об. пола, приписанных к горным заводам. В Киренском округе и Якутской области насчитывалось 14 495 и 2046 чел. соответственно¹. Следовательно, тракт пересекал округа с 89,43 % земледельческого и приписного населения.

Конечно, доля трактового населения могла меняться в зависимости от размеров сопоставимого региона. Например, в Средней Сибири (мы использовали при подсчете данные, собранные Н. Ф. Емельяновым) в 1744 г., когда только приступали к заселению тракта, население трактовых волостей вместе с г. Томском составляло 44 %. В 1763 г. эта часть тракта уже заселена и составляет 56 % от всего мужского населения, в 1782–1795 гг. – трактовое население достигает наивысшей доли – 56,8 – 59,9 %. Затем доля трактового населения начинает снижаться в общем удельном весе населения Средней Сибири – 1824 г. – 55,9 %, в 1859 г. – 51,16 %, хотя в абсолютном выражении растет: 1782 г. – 10 608, в 1859 г. – 34 020 душ м.п. (см. приложение 2 табл. 10).

К 1801 г. властям удалось сконцентрировать в трактовых населенных пунктах значительную часть населения. Так, из семи пунктов Иткульской волости Томской округи только в деревнях вне тракта: Ярковской и Каяцкой насчитывалось мужчин менее 50 чел. В остальных же их было от 153 (д. Чулымская), 172 (д. Овчинниковой), 178 (д. Сехтинской) до 306 (д. Крутые Лога), даже более чем в самом волостном селе Иткульском (257). Если сравнивать с вне-трактовыми волостями, то в Николаевской волости из 31 населенного места только в трех мужское население превышало 100 чел. Самое крупное с. Николаевское (169 чел). В Нелюбинской волости только волостное село имело 122 чел. из 25 населенных пунктов. Тоже в Спасской волости. Только в волостном селе жило 185 чел. Остальные 38 деревень имели от 1 до 44 мужчин. Сложнее было в населенных пунктах восточнее Томска, где еще не завершился

¹ Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. – Л., 1967. – С. 60.

процесс наполнения трактовых населенных пунктов. Здесь мы встречаем волостное село Колыонское с 261 муж. и деревни Медведчикову с 8 муж., Ишимскую с 46 муж., Великосельскую с 32 и Красноярскую с 20 муж. В Семилужинской волости также только три пункта на тракте имели более 100 мужчин: с. Семилужное 126, д. Халдеевой – 118 и д. Турунтаевой – 150. В остальных было от 2 до 27 муж. Например, в трактовой д. Тюменевой – 9 душ м. п., в Протопоповой – 27, в с. Тутальском – 3. В других трактовых селениях восточнее Томска только в Подбельнишной было 960 чел., в остальных не дотягивало до ста. В Бериккульской – 75, в Почитанской – 95, в Песчанной – 67, в Великосельской – 15, в Мазаловой – 37, в Воронцовой – 6, в Черепановой – 37, в с. Спасояйском – 19, в Мангазеевой – 14¹. Это свидетельствовало о незавершенности процесса заселения и укрупнения трактовых пунктов на восток от Томска в начале XIX в.

По сведениям, выявленным Г. Ф. Быконой, в Средней Сибири податное притрактовое население в 1782 г. в границах Красноярского и Нижнеудинского уездов, по данным административно-фискальных источников, составляло 48,3 %, в том числе купцы и мещане – 40, крестьяне – 40, посельщики – 87,4 % от соответствующих групп населения. Крестьяне здесь были самой многочисленной группой – из 11 487 р. д. их было 6754, а посельщиков – 3606 р. д., которые впоследствии вошли в состав крестьян. К 1795–1796 гг., по данным церковных источников, при тракте размещалось 27 % всех селений Красноярского уезда в старых границах (90 из 334) и 37 % душ м. п. (9341 из 25 383)².

В городах, лежавших на тракте (см. приложение 2 табл. 12), в 1823 г. было сосредоточено в четырех губерниях 70 831 чел., или 79,72 % от всего городского населения, в 1835 г. – 72 514 чел. (56,85 %), в 1851 г. – 84 905 чел. (55,33 %). Уменьшение доли городского трактового населения связано с тем, что при подсчете за 1835 и 1851 гг. мы исключили Тобольск и Тару, население которых по вышеназванным годам составляло 35,92 % и 32,45 %³, хотя эти города к тому

¹ Резун Д. Я. О населении Западной Сибири на рубеже XVIII-XIX вв. // Населенные пункты Сибири: опыт исторического развития (XVII – начало XX вв.). – Новосибирск, 1992. – С. 44–46.

² Быкона Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII веке. – С. 157. – Табл. 23.

³ Подсчитано по: Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири. – Т. 2. – Табл. VIII.

времени окончательно не были выключены из системы влияния Сибирского тракта, потому что через них проходило ссыльное и почтовое движение, а население было активно связано с торговлей, промыслами и извозом. В 20-х гг. из девяти наиболее крупных городов Енисейской и Иркутской губерний, насчитывавших 28 790 жителей, самыми крупными были Иркутск (11 122 чел.) и Енисейск (5362 чел.), затем: Красноярск (3141), Ачинск (2094), Верхнеудинск (2597), Нерчинск (2398), Якутск (1137), Киренск (610) и Нижнеудинск (329 чел.). Енисейск, Киренск и Якутск не располагались непосредственно на тракте, хотя Якутск был на одном из его ответвлений. В 1860 г. в городах Иркутской губернии проживало 27 144 чел., в том числе в трактовых (Иркутске – 19 869 и Нижнеудинске – 4689 чел.) 90,47 % всего городского населения. В Енисейской губернии в 1820-х гг. из 26 201 городского жителя в Красноярске проживало 9997, в Ачинске – 3197, Канске – 2231, т.е. в трактовых городах всего насчитывалось 15 425 чел., или 58,87 % населения. В городах Забайкальской области в начале 50-х гг. проживал 10 591 чел., в том числе в трактовых (Чите – 659, Верхнеудинске – 3746, Нерчинске – 4993 и Селенгинске – 716 чел.) – 10 114 чел., или 95,49 % всех забайкальских горожан (без учета Кяхты)¹.

Во второй половине XIX в. основная масса населения Сибири располагалась в районах с наиболее благоприятными условиями для земледелия и скотоводства, а также промысловой деятельности. По-прежнему население Сибири группировалось по почтовым и коммерческим путям сообщения.

Московско-Сибирский тракт стал тем ареалом, где концентрировалась значительная часть жителей региона. На протяжении второй половины XIX в. в Западной Сибири наблюдался незначительный рост трактового населения. Как видно из табл. 13, в 1897 г. абсолютное увеличение населения на Московско-Сибирском тракте, по сравнению с 1868–1869 гг., составило 3697 чел., или 10,4 % (см. приложение 2 табл. 13).

Таким образом, за 28 лет среднее число жителей селений увеличилось всего на 18 чел. Ежегодный прирост населения в трактовых селах составил 0,37 %,

¹ Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 72.

а это очень низкий показатель, значительно уступающий показателям среднегодового прироста населения Западной Сибири: с 1863 по 1885 гг. – 1,7 %, с 1883 по 1897 гг. – 2,83 %¹, т.е. на тракте ежегодный прирост населения был в 5 раз ниже первого показателя и в 7,5 раза – второго. Это объясняется тем, что переселенцы на тракте уже не оседали. Материалы Первой Всероссийской переписи 1897 г. не содержат данные о числе переселенцев и вновь образованных поселках на Московском тракте.

Трактовые крестьяне (их общества) не давали переселенцам приемных приговоров, так как в Тобольской губернии в старых освоенных районах при сложившейся системе земледелия наблюдалось уже напряжение в землепользовании. На одну душу мужского пола в Ялуторовском округе засевалось в волостях Московского тракта 1,79 дес., во внетрактовых – 1,76 дес., а в Енисейской губернии в трактовых волостях по 2,03 дес., во внетрактовых – 3,17 дес., в Иркутской губернии, соответственно, 2,07 дес. и 1,98 дес. Таким образом, в губерниях Восточной Сибири на одну душу мужского пола было больше земли, чем в Западной Сибири, и не ощущалось такой остроты при устройстве ссыльных и переселенцев, как в трактовых районах Тобольской и Томской губерний, где плотность населения была выше и наблюдалось относительное малоземелье.

В Тобольской губернии старожилы еще в 60–70-х гг. XIX в. стали переходить от захватных форм землепользования к уравнильно-душевым переделам², поэтому попытки приселиться к старожилам терпели неудачу и переселенцы вынуждены были уходить в малообжитые районы.

К тому же роль тракта в Западной Сибири к 90-м гг. XIX в. снизилась. Рост числа населенных пунктов до 60 происходит за счет вновь образовавшихся выселков, незначительных по размерам: в Ялуторовском округе Филимоновского в 10 дворов и 44 души в Заводоуковской волости, Лушничихи в 13 дворов и 48 душ обоего пола в Новозаимской волости, Пакли в 15 дворов и 54 души обоего

¹ Пронин В. И. Население Сибири за 50 лет (1863–1913 гг.) // История СССР. – 1981. – № 4. – С. 58.

² См.: Скляров Л. Ф. Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. – Л., 1962. – С. 274–275, 293.

пола и Боярского в 16 дворов и 72 души в Омутинской волости и выселка Марайского в 17 дворов и 89 душ в Богандинской волости Тюменского округа. Выселки, как видим, невелики, поэтому и увеличение средней людности селений трактовых незначительно.

В Томской губернии в 1858 г. насчитывалось 2399 поселков с населением в 654 900 душ обоого пола, в среднем по 44 двора и 273 чел. на каждый населенный пункт¹. На Московском тракте число населенных пунктов превышало общегубернские показатели более чем в 2,6 раза по количеству дворов и в 2,5 раза – по числу жителей.

В Томской губернии больше половины населения почтовых трактов размещалось на Московско-Сибирском тракте. Среднее число жителей в одном селении Сибирского тракта намного превышало таковое на трактах, которые проходили по плодородным округам Алтая – Барнаульскому и Бийскому. В Томской губернии население еще активнее концентрировалось вдоль Московско-Сибирского тракта: в Мариинском округе почти 1/3, а в Каинском более 1/4 всех жителей размещалось на Московском тракте, в Томском округе – более 1/5 всех жителей (но с прилегающими к Сибирскому трактами)². К 1897 г. число населенных пунктов на Московско-Сибирском тракте осталось прежним. Однако, по данным табл. 10, за период с 1858 г., т.е. около 40 лет, средний размер трактовых пунктов возрос приблизительно на 200 чел. (см. приложение 2 табл. 14).

Итак, за 38 лет население 72 пунктов увеличилось на 10 646 человек, т.е. на 21,8 %. Это объясняется и переселением, оседанием части новоселов по Московскому тракту, и естественным приростом старожильского населения. А. А. Кауфман, обследовав четыре волости Томского и Мариинского округов – Семилуженскую, Ишимскую, Почитанскую и Баимскую, находившиеся на Московском тракте, пришел к выводу, что из 20 трактовых сел этих волостей только д. Ключевая в Баимской волости состояла из новоселов-переселенцев, а с.

¹ Зверинский В. Списки населенных мест Российской империи. – СПб., 1868 : Томская губерния. – С. 61.

² Там же. – С. 67.

Подломское Семилуженской волости, д. Теплая Речка Почитанской волости и с. Суслово Баимской волости были смешанными, т.е. состояли из старожилов и переселенцев, остальные же 16 трактовых селений остались чисто старожильческими. Всего в четырех волостях образовались 31 село и деревня новоселов, и только эта деревня располагалась на тракте¹.

А. А. Кауфман, приводя эти данные, оговаривается, что он не учитывал отдельные семьи, водворившиеся по приемным приговорам обществ, а показывал только тех новоселов, которые водворялись в составе более или менее значительных партий. «Несмотря на всю свою неполноту, — писал он, — эти данные позволяют сделать один довольно существенный вывод — переселенческий элемент обнаружил весьма мало склонности к поселению на большом Сибирском тракте»².

Ежегодный прирост составил на тракте за 38 лет 0,54 %, что тоже являлось ниже среднегодового прироста за 1863–1885 гг. в три раза, а за 1885–1897 гг. — в пять раз. Объяснение низких темпов прироста населения в Западной Сибири дает В. И. Пронин, ссылаясь на документы современников. Он видит причины этого в социально-экономических условиях, в частности в тяжелом экономическом положении сибирской деревни, которую потрясали неурожайные годы (1864, 1870, 1874, 1884, 1888, 1896), приводившие к низкой рождаемости и высокой смертности³. Кроме того, Московско-Сибирский тракт был уже давно заселен и избыточное население могло перемещаться в более благоприятные для земледелия местности. А. А. Кауфман отмечал значительный отток из Ишимской волости, кроме трактовых селений. Со времени Десятой ревизии, к 1890 г. убыло из волости 1173 души муж. пола (по 10-й ревизии в волости числилось 4423 душ муж. пола, к 1890 г. — 3250). При этом убыль отмечалась в селениях, образованных в 50-х гг. XIX в. переселенцами из внутренних губерний⁴.

¹ *Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири.* — СПб., 1892. — Вып. 14. — С. 35.

² Там же. — С. 36.

³ Пронин В. И. Указ. соч. — С. 64.

⁴ Кауфман А. А. *Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа.* — СПб., 1895. — С. 2.

В 90-е гг. XIX в. дружелюбие старожилов в трактовых районах зависело от наличия свободных земель. Но в большинстве своем переселенческие поселки образовывались вне тракта, т.е. вне территории, занимаемой старожильческими селениями.

Приселения в результате внутренней миграции вне трактовых старожилов к трактовым встречались, но крайне редко. Так, за период с 1880 по 1894 г. только в два трактовых села Каинского округа приселилось по семь семей. В с. Покровское водворились выходцы из Тарского округа Тобольской губернии, переместившись на 150 верст. Все семьи вынуждены были покинуть истощенные пашни. В с. Турумовское три семьи пришли из Тобольской губернии, две – из Пермской и по одной – из Оренбургской и Воронежской. Две пришли в 1884 г., остальные – в «голодные» 1891 и 1892 гг. Все эти новые хозяйства были бедняцкими¹. В с. Покровском проживали крестьяне, запасшиеся вначале приемными приговорами, а только затем переселившиеся. В 1880 г. одна семья за приемный договор заплатила 10 руб. и ведро вина. В 1881 г. две семьи заплатили 50 руб. и два ведра, в 1881 г. три семьи водворились всего за ведро вина, в 1882 г. одна солдатская семья выставила за приемный приговор лишь полведра вина².

К концу XIX в. в Тобольской губернии и на казенных землях Томской губернии запас свободных земель казался более или менее исчерпанным, отмечал А. А. Кауфман. Причиной своих неудач ходоки называли несвободность участков (43,8 % безрезультатных случаев ходачества из 100 в Тобольской губернии и 45,7 % – у ходоков на казенные земли Томской губернии), а также дороговизну приемных договоров (7,9 %)³. А там, где новоселам удавалось водвориться, отношения их со старожилами складывались натянутые. Новоселы настаивали на переделе земель, но старожилы, пахавшие лучшие пашни, на это не согла-

¹ Кауфман А. А. Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Каинского округа. – СПб., 1896. – Т. 2. – Ч. 1. – С. 148–149.

² Кауфман А. А. Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенные земли Томской губернии. – СПб., 1896. – Т. I. – Ч. 3. – С. 148–149.

³ Кауфман А. А. Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. – С. 2, 23, 33, 55; Он же. Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии. – Т. I. – Ч. 1. – С. 4, 64; Он же. Сибирское переселение на исходе XIX в. – СПб., 1901. – С. 70, 75, 78, 80.

шались. Еще одним поводом к неудовольствиям было препятствование новоселам к участию в вольной гоньбе¹.

В Енисейской губернии на тракте рост населения происходил интенсивнее, чем в Западной Сибири (см. приложение 2 табл. 15).

С 1859 по 1890 г. население Московско-Сибирского тракта в Енисейской губернии возросло на 2716 чел., или на 10,7 %. К 1897 г. рост, по сравнению с 1859 г., составил 11 193 чел., или 44,1 %. По отношению к 1890 г., т.е. за 7 лет, население на тракте увеличилось на 8477 чел., или на 30,2 %. Ежегодный прирост с 1859 по 1897 г. составил 1,15 %, в том числе по 1890 г. – 0,35 %, что существенно меньше ежегодного прироста населения в Восточной Сибири в целом, так как с 1890 по 1897 г. ежегодный прирост на тракте составил 4,3 %, а по Восточной Сибири – 2,3 %².

Объяснить такое резкое возрастание населения на Московском тракте можно увеличением переселений в 90-е гг. XIX в. в Енисейскую губернию. В это время идет освоение притрактовых районов. Старожильческое население даже в 1913 г., после нескольких лет действий столыпинских землеустроительных партий, не чинило препятствий переселенцам, если его землепользование не страдало³. Естественно, что в XIX в. положение переселенцев и новоселов в Енисейской губернии на Московско-Сибирском тракте было гораздо благоприятнее, чем в Тобольской и Томской губерниях. К тому же тракт в это время не потерял еще своей значимости, привлек на период строительства железной дороги значительное число рабочих, так как в некоторых местах совпадал с ее направлением.

Средний размер населенных пунктов увеличился здесь с 685 жителей в 1858 г. до 856 в 1897 г. Уменьшение этого показателя в 1890 г. было связано с тем, что число пунктов возросло с 37 до 45, т.е. на 8 к 1890 г. К 1897 г. число

¹ Кауфман А. А. Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях... – Т. I. – Ч. 3. – С. 149.

² Пронин В. И. Указ. соч. – С. 58.

³ Скляров Л. Ф. Указ. соч. – С. 275.

поселений не изменилось, так что концентрация населения в них стала более высокой.

В Иркутской губернии в 1887–1888 гг. по трем округам – Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, где проходил Московский тракт, в 53 селениях (учитываются также села Кругобайкальского и Ангарского трактов как продолжения Сибирского) насчитывалось 8529 хозяйств, по всем трактам трех округов – 12 375 хозяйств, а в целом по трем округам – 30 288 хозяйств. Таким образом, на Московском тракте концентрировалось 28,2 % всех хозяйств трех округов, а с прилегающими трактами, Ангарским и Якутским, – 40,8 % от всех крестьянских хозяйств. Абсолютные цифры приведены в табл. 16 (см. приложение 2).

Из табл. 16 видно, что на одно селение Московско-Сибирского тракта в среднем приходилось 160 хозяйств. Это самый высокий показатель по всем четырем губерниям: Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской.

По нашим подсчетам, из всех крестьянских хозяйств трех округов 37,3 % хозяйств старожилов, 47,6 % новоселов и 54,9 % ссыльных находилось в трактовых селах; 65,3 % всех хозяйств в трактовых селах составляли хозяйства старожилов. На Московско-Сибирском тракте их было 60,2 %, во вне трактовых селах доля старожильческих хозяйств равнялась 75,7 %, а по трем округам в целом, Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, старожилы составляли 71,4 % хозяйств. Новоселы составляли 12,8 % всех трактовых хозяйств и 9,7 % вне трактовых. Из хозяйств Московского тракта 13,3 % приходилось на их хозяйства. Ссыльных в трактовых селах было 15,1 %, в селах Московско-Сибирского тракта – 18,3 %, во вне трактовых – 9 %, т.е. вдвое меньше. Крестьяне других селений на трактах трех округов составляли 6,3 %, на Московско-Сибирском – 8,2 %, а вне трактовых – 5,5 % всех хозяйств. Данные цифры показывают, что на трактах Иркутской губернии, особенно на Московско-Сибирском, доля хозяйств старожилов была ниже, чем в целом по трем округам губернии. На Московско-Сибирском тракте и его ответвлениях происходит наибольшая концентрация новоселов, ссыльных и крестьян других селений.

Так, из всех хозяйств новоселов 51,8 %, ссыльных 58,8 %, крестьян других селений 43,8 % находилось на трактах.

Еще более показательны данные о жителях трех округов Иркутской губернии. Так, в Иркутском округе крестьяне трактовых сел составляли 44,8 % от всего населения округа, старожилы – 49 %, новоселы – 58,1 %, ссыльные – 64,1 %, крестьяне других селений – 52 % от всех крестьян округа соответствующих групп (см. приложение 2 табл. 16). В Балаганском округе трактовые крестьяне составляли 39,3 % от всего населения округа, старожилы – 37,7 %, новоселы – 49,2 %, ссыльные – 43,1 %, крестьяне других сел – 39,2 % от всего числа крестьян данных групп в округе. В Нижнеудинском округе на Московском тракте жило 39 % всех крестьян округа, из них по группам распределялись следующим образом: старожилы – 37,4 %, новоселы – 45,2 %, ссыльные – 52,6 %, крестьяне других селений – 32,3 % от данных групп крестьян всего округа (см. приложение 2 табл. 17)¹.

Из табл. 17 видно, что 42,4 % крестьян трех округов Иркутской губернии жило на трактах Московско-Сибирском и его ответвлениях: Ангарском и Якутском. В них старожилы составляли 39 %, новоселы – 51,5 %, ссыльные – 57,6 %, крестьяне других сел – 39,8 % от всех групп населения округов. На 53 селения, расположенные по Московско-Сибирскому тракту, приходилось 40 969 жителей, или в среднем на одно селение – 773 жителя.

Притяжение трактов, особенно Московско-Сибирского, для новоселов, ссыльных и крестьян других селений в Иркутской губернии объясняется возможностью заработать средства на обзаведение хозяйством. Многие ссыльные из ремесленников или кустарей находили применение своим способностям. Да и прокормиться на тракте было легче, так как спрос на рабочие руки был выше и постояннее. Кроме того, процесс освоения притрактовой полосы в то время еще не завершился.

В Иркутской губернии концентрация населения в трактовых селах была выше, чем на трактах Западной Сибири и Енисейской губернии, средняя чис-

¹ Подсчитано по : *Материалы по исследованию...* - Т. I. - С. 2-226.

ленность на одно селение по Московско-Сибирскому тракту превышала среднюю численность в вышеуказанных губерниях и по числу хозяйств, и по числу жителей. В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Иркутской губернии от границ Енисейской губернии до г. Иркутска располагалось 41 селение с 43 643 жителями¹, т.е. на один населенный пункт в среднем приходилось по 1064 жителя. На этом пути располагались еще и 35 заимок, на тракте и в 1–2 верстах от него, с 1539 жителями, т.е. в среднем по 44 человека. А в Черемховской волости Балаганского уезда на тракте насчитывалось 26 таких заимок.

В 1902 г. в Иркутской губернии было 2842 населенных пункта со средним числом жителей 181 чел.² Таким образом, средний размер трактового населенного пункта Иркутской губернии превышал средний губернский показатель примерно в шесть раз. В Сибири в целом на один населенный пункт в 1897 г. приходилось 253 чел., а в Европейской России – 158 чел. Стало быть, во всех четырех губерниях, и особенно на Московско-Сибирском тракте, населенные места были крупнее, чем в Европейской России³. Еще Ю. А. Гагемейстер отмечал, что «самые обширные селения в Сибири расположены по Большой Московской дороге, по которой извозом и сбытом припасов зарабатывается ежегодно несколько миллионов рублей»⁴.

На Московско-Сибирском тракте в пределах четырех губерний от границ Пермской губернии до г. Иркутска находилось 218 населенных пунктов с населением в 174 832 чел. Всего же на тракте с его продолжением – Кругобайкальским и Амурским трактами в пределах Смоленской волости Иркутской губернии – в 1897 г., по нашим подсчетам, было 177 738 жителей, или 36 % от всего населения трактовых волостей. Во всех волостях, пересекаемых трактом, в четырех губерниях размещалось 26,5 % от всего населения трактовых округов,

¹ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 693. Л. 21–100, 102–213, 219–229; Д. 703–704. Л. 28–43 об., 134–153 об., 155–207; Д. 699. Л. 15–62, 64–81, 93–149.

² Первая всеобщая перепись населения Российской империи. – СПб., 1904. – Вып. 75: Иркутская губерния. – С. IV.

³ Там же. Тобольская губерния. – СПб., 1905. – С. X.

⁴ Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири. – СПб., 1854. – Ч. 2. – С. 111.

что, в свою очередь, составляло 45,5 % всего сельского населения четырех губерний (см. приложение 2 табл. 18).

В Восточной Сибири Московско-Сибирский тракт пролегал по наиболее населенным местам. Так, в Енисейской губернии он проходил через семь волостей округов Ачинского, Красноярского и Канского, где проживало 32,6 % населения, число хозяйств составляло здесь 33,5 %.

В Иркутской губернии Московско-Сибирский тракт проходил через три округа. Он пересекал 11 волостей с населением в 68 тыс. чел., что составляло 43 % населения округов. В этих волостях группировалось 44,8 % хозяйств.

Особо обратим внимание на тот факт, что в Тобольской губернии в округах, пересекаемых Сибирским трактом, проживало более половины всего сельского населения губернии – 55,2 %, в Енисейской губернии – 52,4 %, а в Иркутской губернии – 73,3 %. Только около трети составляло население трактовых округов Томской губернии (29 %) от всего сельского населения. Это объясняется прежде всего тем, что механическое движение населения в губернии осуществлялось за счет переселений в южные округа – Барнаульский и Бийский. С 80-х гг. XIX в. большая часть переселенцев в Сибирь шла в Томскую губернию. С 1885 по 1899 гг. в южные округа водворилось около 645 тыс. чел., что составило 60 % крестьян, выселившихся в это время за Урал¹. Естественно, что это снизило удельный вес населения округов Московского тракта в Томской губернии.

Особенно велика доля трактового населения в Иркутской губернии – 73 % всех жителей. По этой же губернии самый высокий показатель концентрации населения в селах трактовых волостей, который увеличивается с запада на восток, отражая процесс хозяйственного освоения территорий. Если в Тобольской губернии в селах концентрировалось 24,2 % населения трактовых волостей, то в Томской – 32,1 %, в Енисейской – 43,3 %, а в Иркутской – 54,3 %, т.е. мы видим увеличение населения от губернии к губернии примерно на 10 %. Хотя в абсолютных цифрах по численности трактового населения на первом месте бы-

¹ Первая Всесообщая перепись населения Российской империи 1897 г. – СПб., 1904. – Вып. 79. – С. IV.

ли села Томской губернии, затем Иркутской, Енисейской и Тобольской (см. приложение 2 табл. 18).

В Сибири население размещалось неравномерно, сосредоточиваясь в основном в земледельческом районе, который тянулся узкой полосой вдоль Московского тракта, сильно расширявшейся в пределах Алтая и Минусинского округа.

Существенным показателем концентрации населения в селах Московско-Сибирского тракта являются размеры населенных пунктов по числу жителей и хозяйств (см. приложение 2 табл. 19).

В Тобольской губернии в 1897 г. количество селений с числом жителей до 100 составило 13,3 % вместо 7,3 % в 1868 г. Число селений, имевших до 1000 жителей, достигло 51,6 %, а до 1,5 тыс. и свыше – возросло до 15 % вместо 10,9 % в 1868 г. Мы знаем, что увеличение количества населенных пунктов с числом жителей до 100 чел. произошло в это время за счет выселков, образовавшихся после 1868 г. Однако размер селений оставался примерно таким же, как и в 1863 г., увеличиваясь незначительно.

В Томской губернии в 1858 г. селений, имевших более 100 дворов, было 168, из них 34 располагалось на Московском тракте. Селений, имевших более 1000 душ обоего пола, исключая города, в губернии насчитывалось 43, из них 21 – вдоль больших дорог, в том числе 13 – по Сибирскому тракту. Из остальных 22 сел 8 размещались около рек и 14 являлись заводскими. Таким образом, 49 % крупных сел губернии располагалось на трактах, а из них 62 % приходилось на села Московско-Сибирского тракта¹.

В 1897 г. в Томской губернии на Московско-Сибирском тракте из 72 населенных пунктов было 26 селений, имевших свыше 1000 жителей, т.е. 36 % трактовых сел. В 23 пунктах проживало свыше 500 жителей, в остальных 23 – менее 500. Таким образом, численность крупных населенных пунктов на Си-

¹ Заеринский В. Указ. соч. – С. 63.

бирском тракте за 39 лет выросла на 100 % – с 13 до 26. Эти пункты составили 72 % от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1000 жителей¹.

В Енисейской губернии большая часть крупных населенных мест, имевших более 100 дворов и 1000 душ об. пола, располагалась по Сибирскому тракту и вдоль Енисея; имеющих более 100 дворов в губернии было 86, из них на Московском тракте – 13, а вместе с ответвлениями тракта насчитывалось 25 сел, т.е. 29 % всех населенных пунктов были крупными². Селений, с более чем тысячью чел., насчитывалось в губернии 32, из них на главном тракте – 8, т.е. 25 %, а с прилегающими трактами – 11, или 34,4 %³. Таким образом, по Московско-Сибирскому тракту в Енисейской губернии располагались наиболее крупные населенные пункты.

В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Енисейской губернии насчитывалось 15 населенных пунктов с населением свыше 2 тыс. чел., т.е. за 38 лет число их увеличилось почти вдвое и они составляли 33 % трактовых селений. Вместе с селами, в которых имелось жителей свыше 500 чел. (13), на тракте их было 62 %. Крупные пункты в Енисейской губернии составляли 75 % от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1 тыс. жителей⁴.

В Иркутской губернии в 1897 г. на Московском тракте насчитывалось 16 селений с числом более 1000 жителей (39 %), а вместе с селениями, в которых жило более 500 жителей (10 пунктов), 63,4 % всех пунктов, не считая заимок. Из всех крупных селений трактовых волостей на Московском тракте в пределах Иркутской губернии размещалось 76 %⁵.

Показателем демографической ситуации в трактовых районах является соотношение мужского и женского населения. Одним из факторов, который снижал рождаемость городского населения в Сибири, по предположению В. А. Зверева, являлась резкая диспропорция численности мужского и женского населения. Отмечая превышение мужского населения над женским в сельской

¹ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2477, 2483, 2486.

² Маак Р. Списки населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния. – СПб., 1859. – С. 25.

³ Подсчитано по : Маак Р. Указ. соч. – С. 3–5, 9, 11, 14, 18, 26.

⁴ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657, 654, 648.

⁵ Там же. Д. 693, 703, 704, 699.

местности по переписи 1897 г., В. А. Зверев считает, что по Сибири это превышение было незначительным: на 100 мужчин приходилось женщин 97,7, а в городах наблюдалась резкая диспропорция – лишь 92,6¹. Необходимо отметить, что сведения в целом по региону не учитывают порайонных особенностей. Так, в исследуемых нами сельских районах Тобольской губернии на 100 мужчин приходилось 103,4 женщин, в Томской – 100,7, в Енисейской – 91,2, в Иркутской – 87,3, а в целом по четырем губерниям – 98,8 (см. приложение 2 табл. 18), т.е. эти обобщенные сведения несколько выше приводимых В. А. Зверевым, поскольку он учитывал еще и данные по Акмолинской и Забайкальской областям. Однако в Енисейской и Иркутской губерниях женского населения было меньше по отношению к показателю 100 мужчин, чем в городах. Резкой была диспропорция численности мужского и женского населения по трактовым селам и едва уступала городской диспропорции – 93,7 женщин на 100 мужчин. Указывая на региональные особенности половозрастного состава, Е. И. Соловьева и В. И. Пронин отмечают, что в Сибири на 100 мужчин приходилось 98 женщин, а в Европейской России – 103 женщины². Подсчеты Е. И. Соловьевой и В. И. Прониной соответствуют нашим, т.к. они показывают снижение числа женщин (на 100 мужчин) с 98,8 по губерниям до 96,2 по уездам на Московско-Сибирском тракте, к 94,3 по трактовым волостям и до 93,7 по трактовым селам, т.е. снижение происходит не только с запада на восток, но в Западной Сибири – от губерний к округам, от них к волостям и к трактовым селам.

Е. И. Соловьева объясняет это тем, что с продвижением от Урала на восток численность мужчин в народонаселении увеличивалась, что подтверждают и наши подсчеты. Среди переселенцев преобладали мужчины, а среди уроженцев Сибири – женское население. К концу XIX в. соотношение полов в ближайших к Европейской России губерниях выравнивалось, а в Восточной Сибири стало бо-

¹ Зверев В. А. Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – нач. XX в.) // Город и деревня Сибири в досоветский период. – Новосибирск, 1984. – С. 107.

² Соловьева Е. И. Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. – Новосибирск, 1981. – С. 69; Пронин В. И. Указ. соч. – С. 68.

лее благоприятным для воспроизводства населения¹. Однако необходимо учитывать порайонные особенности. Например, несмотря на то что в Тобольской губернии на 100 мужчин женщин приходилось 103,4, на Московско-Сибирском тракте в волостях 98,6, а в селах 91,8 женщин к 100 мужчинам – один из самых низких показателей такого соотношения, ниже только показатель по трактовым селам Енисейской губернии – 90,9 женщин (см. приложение 2 табл. 18).

Таким образом, процесс уменьшения доли женского населения на Московско-Сибирском тракте аналогичен процессу в городе и связан в значительной степени с приселением в трактовые села и волости переселенцев и ссыльных мужчин, которые в доле соотношения полов преобладали. Это подтверждают исследования Е. И. Соловьевой и В. И. Пронина в целом по Сибири и наши по Московско-Сибирскому тракту в Восточной Сибири. Следовательно, диспропорция, заложенная при заселении трактовой полосы в последней трети XVIII ст., не была окончательно преодолена и в конце XIX в. По сведениям Ф. С. Кузнецовой, в 1767 г. в четырех деревнях посельщиков в Барабе, специально размещенных для устройства тракта, 38 % дворохозяев составляли одинокие мужчины. И. Фальк ставил в прямую зависимость недостаточное развитие их хозяйства и отсутствие женщин. Спустя 50 лет, в 1819 г. М. М. Сперанский, проезжая через д. Нижне-Омскую, отметил одну из причин бедственного положения поселенных здесь в 60-е гг. XVIII в., которая заключалась в том, что они долгое время оставались без жен². Однако картина конца XIX в. уже была не столь тягостной как в первые десятилетия после заселения трактовой зоны.

Важной демографической характеристикой является показатель плотности населения (см. приложение 2 табл. 20).

Плотность населения трактовых округов была выше, чем в целом по губерниям, с небольшим исключением в Томской губернии, где два трактовых округа из трех уступали по губернскому показателю. Это и закономерно, так как Алтайские округа были южнее и благоприятнее по почвенно-

¹ Соловьева Е. И. Указ. соч. – С. 70.

² Кузнецова Ф. С. Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск, 1983. – С. 10.

климатическим условиям. В Тобольской губернии по плотности трактовые округа уступали лишь более южному Курганскому округу, где плотность составляла 12,3 чел. на кв. версту, а Тарский (2,13), Тобольский (0,93), Туринский (0,98) и другие резко уступали трактовым округам. В Енисейской губернии только южный Минусинский (2,29) округ, наиболее благоприятный в сельскохозяйственном отношении, по плотности занимал второе место, вдвое уступая Красноярскому и едва превышая Ачинский.

В Иркутской же губернии трактовые округа были самыми населенными и по плотности превосходили северные округа. В волостях, ближайших к Московскому тракту, плотность населения в 1897 г. составляла несколько десятков человек на одну квадратную версту, в более отдаленных местах падала до 5–10 и даже до 1–2 чел.¹

В трактовых селах наблюдалась тенденция к увеличению людности двора (см. приложение 2 табл. 18). Это объясняется тем, что от степени обеспеченности рабочей силой зависела производительность и доходность крестьянского хозяйства, так как тракт здесь давал преимущества в сбыте продукции и возможности приложения рабочих рук.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт в течение XVIII–XIX вв. группировал вокруг себя значительную часть населения Сибири, на нем располагались наиболее крупные населенные пункты. На тракте было своеобразным соотношением мужского и женского населения и самая высокая плотность жителей. Здесь сосредотачивалась весьма значительная масса трудовых ресурсов Сибири.

Концентрация населения вокруг тракта по удельному весу населения трактовых сел в соответствующих волостях, волостей – в округах, округов – в губерниях доказывает важную связующую роль транспортной системы в социально-экономическом развитии края. Тракт являлся зоной первоначального освоения региона. Вначале сюда осуществлялся приток населения, затем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил от-

¹Пронин В. И. Указ. соч. – С. 54.

ток в прилегающие районы. Все возникавшие деревни по тракту при принудительном их устройстве были не менее 20–25 дворов, тогда как при вольнонародной колонизации XVII – первой половины XVIII вв. были и деревни однодворки и насчитывавшие небольшое количество дворов, в том числе и на тракте, особенно в зоне старого заселения. На тракте в середине и второй пол. XVIII в. тоже были заимки, выполнявшие функции почтовых станков, но чаще всего они быстро пополнялись поселщиками и в короткий срок становились деревнями и селами.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт в течение XVIII–XIX вв. группировал вокруг себя значительную часть населения Сибири. Во второй половине XIX в. в Западной Сибири в связи с освоенностью региона наблюдался медленный прирост притрактового населения, в Восточной, наоборот, происходит концентрация жителей прежде всего вокруг тракта, где была и самая высокая плотность населения.

§ 2. Базовые составляющие экономики притрактовой зоны

2.1. Земледелие

Во второй половине XIX в. хозяйство сибирского крестьянства втягивается в капиталистические отношения и становится по своей сущности мелкотоварным. Однако этот процесс в таком огромном регионе, как Сибирь, протекал неравномерно. Товарно-денежные отношения влияли и на структуру земледелия, определявшуюся спросом рынка на сельскохозяйственную продукцию, ее отдельные виды. В связи с этим исследование влияния такой отрасли хозяйства сибирских крестьян, как извозный промысел, на земледельческую деятельность поможет дать ответ на вопрос о структуре земледелия и об уровне его развития в важном для Сибири районе Московско-Сибирского тракта.

Мы рассматриваем извозный промысел как связующее звено между торговым и промышленным капиталом, с одной стороны, и сельскохозяйственным производством – с другой, составляющими в совокупности важный элемент сибирского рынка. Без материальной базы извозный промысел не мог развиваться. Извозчикам, ямщикам, проезжим, содержателям постоялых дворов необхо-

димы были продукты питания, ямским и обозным лошадям – фураж: овес и сено. «Предъявляя большой спрос на фураж и продукты питания, извоз содействовал товаризации хозяйства»,¹ – отмечал Л. М. Горюшкин.

Так, на содержание лошадей, занятых в извозном промысле в пределах Иркутской губернии, требовалось овса в 1850-е гг. 500 тыс. пуд., в 1890-е гг. – 2100 тыс. пуд; на почтовых лошадей – 270 тыс. пудов. От общей товарной массы хлеба (около 8 млн пуд.) это составляло в 90-е гг. более четверти. Кроме того, крестьяне бедняцкой группы потребляли сверх произведенного ими 1266 тыс. пуд. хлеба². А если учесть, что большая часть бедняцких хозяйств базировалась в притрактовом районе, то мы увидим, что половина товарного хлеба производилась для нужд Московско-Сибирского тракта.

Спрос на сельскохозяйственные продукты не снижался, так как объем перевозимых грузов постоянно возрастал в связи с втягиванием Сибири во все-российский рынок. Структура посевных площадей в притрактовых селах зависела от рыночного спроса на отдельные виды хлебов. Специализацию сельского хозяйства притрактовых волостей, связанную с развитием извозного промысла, отражают данные по районам, которые подверглись массовым обследованиям в конце 80 – начале 90-х гг. XIX в., т.е. в тот период, когда извозный промысел по Московско-Сибирскому тракту достиг наивысшей точки.

Анализ данных табл. 21 (см. приложение 2) показывает, что в районе Московско-Сибирского тракта наблюдалась определенная специализация зернового клина, направленная на удовлетворение рыночных запросов в трактовых селах. Особенно ярко об этом свидетельствуют данные о посевах овса – культуры, которая выращивалась специально для содержания рабочих и почтовых лошадей. Так, в 1887–1888 гг. в Иркутской губернии под посевы овса отводилось в трактовых волостях 22,3 % всех посевных площадей. В структуре посевов трактовых волостей овес занимал второе место после озимых хлебов, а во внетракто-

¹ Горюшкин Л. М. Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900–1917 гг.): дис... д-ра ист. наук. Новосибирск, 1975. – С. 107.

² Асалханов И. А. Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в. – Улан-Удэ, 1963. – С. 332, 337.

вых – лишь четвертое, после озимых, ярицы и яровой пшеницы. В сравнении с общегубернскими показателями по трем округам (Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, по которым проходил тракт), где посевы овса занимали третье место после озимых и ярицы, в трактовой зоне показатель по посевам овса заметно выше.

В 1889–1890 гг. в Енисейской губернии в волостях по Московско-Сибирскому тракту больше всего площадей было засеяно овсом, далее шли озимые, ярица, яровая пшеница и другие культуры. Во вне трактовых волостях Енисейской губернии преобладали посевы озимых хлебов, овес занимал второе место, далее – яровая пшеница, ярица и другие культуры. Таким образом, во вне трактовых волостях посевы овса были меньше по площади посевов озимых на 9,5 % и фактически равнялись посевам яровой пшеницы, в то время как в трактовых волостях посевы овса на 8 % превышали посевы озимых, занимавших в структуре посевов трактовых волостей вторую позицию.

В волостях и селах Московского тракта Томской губернии ведущее место занимали озимые хлеба и прочное второе место отводилось посевам овса, остальные культуры не имели особого распространения, в то время как во вне трактовых волостях овсу принадлежало третье место и доля его в посевах падала с трети в трактовых до 1/5 части и менее во вне трактовых. Стало быть, овес производился для сбыта в трактовых селениях. Так, в трактовой д. Суровой посевы овса занимали 41,2 %, в д. Турунтаевой – 36,6 %, в семи селах трактовой Почитанской волости – 34,6 % всех засеваемых площадей¹. Колебания площадей посевов овса от 15 % и до 40 % связаны с климатическими условиями, с различиями в системах полеводства в разных местах и главное – с расположением местности относительно Московско-Сибирского тракта: овес играл большую роль в севообороте трактовых сел, нежели в селениях, удаленных от тракта за несколько десятков верст. В удаленных от тракта «забошных» местностях цены на овес были несколько ниже, нежели на «большой дороге», и разность между ценами была тем больше, чем дальше от последней отстояло селение.

¹ *Материалы для изучения...* – Вып. 14. – Т. I. – С. 125, 141–142.

Овес как более дешевый хлеб менее всего был способен вынести транспортировку из отдаленных мест, поэтому и производить его вдали от тракта было нерентабельно. Однако трактовые села не могли вполне обеспечить спрос на зерновые, особенно овес, из-за транспортного движения, поэтому в процесс активно включались прилегавшие к тракту районы. По сведениям А. А. Кауфмана, большая часть овса, производимого в Чулымском районе (условно выделенной им части притрактовых волостей Мариинского округа), шла на продажу. По произведенным исследователем подворным описям, крестьяне 23 внетрактовых селений продали в течение 1889/90 хозяйственного года более 85 тыс. пуд. овса. Весь Чулымский район произвел на продажу около 300 тыс. пуд. овса, выручив около 125 тыс. руб.¹

Овес выступал на рынке в трактовых селах как одна из наиболее товарных культур. Если посмотреть по засеваемой площади, то он составлял в Чулымском районе 31 % от посевов пищевых хлебов. В 1889/90 хозяйственном году в Чулымском районе было произведено около 650 тыс. пудов пищевых хлебов на продажу, от которой крестьяне должны были получить около 292 тыс. руб. (по 45 коп. за пуд), а овса — 500 тыс. пуд. на 125 тыс. руб. (по 25 коп.). Таким образом, реализация овса на рынке принесла крестьянам 42,8 % от суммы, полученной от продажи хлеба. Следовательно, товарность овса с производимой площади была в данном районе выше².

Из табл. 21 (приложение 2) видно, что в трактовых и внетрактовых волостях Томской губернии преобладали посевы озимой ржи: от 53,3 % — в трактовых до 47 % — во внетрактовых. Избыточный (товарный) хлеб всегда находил сбыт по всей линии Сибирского тракта от Томска до с. Тяжинского Баимской волости. Крестьяне внетрактовых «забошных» селений везли хлеб туда, «где прослышат цену»: иногда — за 100–120 верст, к самому Томску, иногда — не далее трактового селения. Обычно же каждое трактовое селение (группа их) получала хлеб из определенной местности. Так, хлеб из Ишимской волости на-

¹ Материалы для изучения... — Там же. — С. 279–280.

² Материалы для изучения... — Вып. 14. — Т. I. — С. 142, 280.

правлялся в трактовые селения, расположенные в черте той же волости – Ишимское, Медведчикову и Мазалово, и кроме них, из южной части волости – в с. Колыонское (Почитанской волости), из северной – в трактовые селения Семилужинской волости (Колыон, Теплую Речку, Почитанское, Постниково и Бериккуль). Из Зырянской внетрактовой волости хлеб шел главным образом в трактовые селения Семилужинской волости – Турунтаеву, Подломское и Семилужное, отчасти в Халдееву и Сурову. Довольно значительная часть хлеба из этой волости шла в другом направлении – в г. Мариинск. Трактовые пункты Баимской волости вместе с Мариинском поглощали весь товарный хлеб своей волости, а также в значительной мере – хлеб внетрактовых волостей, Алчедатской и Дмитриевской. В неурожайные годы хлеб в трактовые селения завозился через Томск, а в Баимскую волость из южных волостей Мариинского округа.

О том, какую роль играл Московский тракт в производстве товарного хлеба, говорит следующий расчет на примере Баимской волости. Само население этой трактовой волости, удаленной от Томска, потребляло только 280 из 420 тыс. пуд. зерна, производившегося в этой волости. Остальная масса хлеба потреблялась на тракте ямщиками, пассажирами, арестантами, новобранцами и запасно-отпускными солдатами, раздавалась в виде милостыни бродягам и нищим, а также расходовалась на подкорм лошадей, используемых в почтовой гоньбе¹.

В 1866 г. наибольшее количество хлеба на каждую душу обоего пола производилось в Томской губернии в Томском, Мариинском и Каинском округах, несравненно меньше – в Кузнецком, Барнаульском и Бийском, которые не пересекались трактом. Выгодность сбыта хлеба на тракт заставляла крестьян расширять запашку в трактовых округах. Это приводило к тому, что из притрактовых округов хлеб вывозился в Томск, на золотые рудники и в другие губернии.

Хлебные цены в отдельных внетрактовых местностях определялись ценами в тех трактовых пунктах, в которые в основном направлялся из той или другой местности сбыт. Цены же в трактовых пунктах, в свою очередь, зависели от

¹ *Материалы для изучения...* – Вып. 14. – Т. I. – С. 220–221, 278.

томских цен. Зависимость эта главным образом относилась только ко ржи и овсу. Цены на овес были подвержены резким колебаниям: в одном и том же пункте в один и тот же день продажная цена овса колебалась иногда от 25 до 50 коп. Если «у дворника в ограде обоз стоит, а овес весь вышел», он и полтинник за пуд заплатит, лишь бы не упустить постояльцев; нет такой нужды – он не заплатит больше нормальной цены – каких-нибудь 25–30 коп. за пуд. Но в общем цены овса зависели от томских; они всегда были ниже последних, а разность между теми и другими была тем значительнее, чем дальше данное трактовое селение отстояло от Томска. Низшего уровня средняя цена овса достигала в границах Ишимской волости; начиная от нее во всех трактовых пунктах Почитанской и Баимской волостей она, независимо от случайных колебаний, была приблизительно на одном уровне – в среднем 25–30 коп. за пуд¹.

В селах Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии в структуре посевных площадей из различных зерновых культур первое место отводилось овсу, второе – ярице, третье – озимым, четвертое – яровой пшенице и т.д. Во внутрактовых селах по посевной площади овес тоже занимал первое место, но показатели его посева были ниже в сравнении с другими культурами в трактовых селах. В трактовых селах овсу отводилось 32,9 % площадей, а во внутрактовых селах – 28,1 % (см. приложение 2 табл. 22).

А. А. Кауфман, указывая на большое значение для сел их близости к Большому Сибирскому тракту, отмечал особое развитие в связи с этим посевов овса, нередко высеваемых не на зерно, а на зеленый корм. Он поделил исследованные им волости Енисейской губернии по географическому положению на волости, лежащие к северу от тракта, вдоль тракта и к югу от него, и получил любопытные данные (см. приложение 2 табл. 22).

Данные А. А. Кауфмана подтверждают большой удельный вес овса в структуре посевных площадей трактовых волостей в отличие от внутрактовых.

Следует отметить, что Московско-Сибирский тракт влиял не только на структуру посевов, но и на систему полеводства в целом в отдельных районах,

¹ Материалы для изучения... – Вып. 14. – Т. I. – С. 221, 229, 231.

находившихся в специфических климатических условиях. Например, в Нижнеудинском округе Иркутской губернии в четырех волостях – Кимильтейской, Куйтунской, Тулуновской и Алзамайской, где проходил тракт, были высокими цены на корма, а следовательно, ценность и доходность лугов. Но так как в некоторых трактовых селах спрос на луговое сено не удовлетворялся, то косили и на залежах. Особенно активно использовали залежи для покоса в Алзамайской и Тулуновской волостях на Московском тракте. В с. Алзамайском земли, находившиеся в залежи, достигали по отношению к засевавшимся землям 125 %, а посевы овса – 53 % всех посевов. В с. Никольском соответственно 93 % и 52 %, в д. Замзорской залежи – 111 %, посевы овса – 54 %. В селах этой же волости, находившихся вдали от тракта, картина была иной. Так, в с. Мироновском залежей было 30 % по отношению к посеву, овса – 28 % посева, в Баере залежей – 3 %, а овса – 15 %¹. Таким образом, объяснения, что данная волость находилась в сложных климатических условиях, заставлявших держать большое количество земли в залежи и засеивать землю рожью и овсом, явно недостаточно.

Авторы «Материалов по исследованию... Енисейской губернии» справедливо отмечали влияние тракта на особое положение залежей в трактовых селах Алзамайской волости. Делая вывод о сохранении залежей как системы отживающей, сохраняющейся только в хозяйствах «маломощных, недостаточных, не успевающих идти вровень известных общих условий», исследователи исключали из этого числа хозяйства притрактовых волостей. Распределяя залежи по группам населения, старожилам, новоселам и поселенцам, они приходили к выводу, что наибольшей экстенсивностью отличаются хозяйства новоселов и поселенцев. В Иркутском и Балаганском округах крестьяне-старожила менее всех других групп имели залежи в структуре своих земель. Однако в Нижнеудинском округе именно у этой группы крестьян-старожилов в залежи было больше земли (до 15 %), чем у других групп этого округа, в то время как в Иркутском округе у старожилов в залежи было 4,1 % земли². Это свидетельствовало о том,

¹ Материалы по исследованию... – Т. 2. – Вып. 4. – С. 12.

² Материалы по исследованию... – Вып. 4. – С. 14.

что старожильческие хозяйства в Нижнеудинском округе как наиболее зажиточные пытались использовать, а иногда и сохранить залежи для сбора сена и продажи его проходящим обозам и ямщикам, занимавшимся почтовой и вольной гоньбой.

Крестьяне притрактowych волостей пытались использовать все возможности для реализации сельскохозяйственных продуктов. В результате этого в полосе Московско-Сибирского тракта структура сельскохозяйственного производства менялась в соответствии с потребностями извозного промысла. С увеличением транспортных перевозок, ростом числа извозчиков, вовлечением в извозный промысел рабочих лошадей крестьянские хозяйства притрактowych сел получали возможность стабильно сбывать свою продукцию. Рынок сельскохозяйственного производства в зоне Московско-Сибирского тракта демонстрирует выраженную тенденцию к специализации.

Можно отметить, что в условиях конкуренции важную роль играют благоприятные географические условия. Этот вывод подтверждается данными о посевах овса, которые занимали значительную площадь в трактовых волостях, так как транспортировка овса из отдаленных районов была нерентабельна, а также в районах, специализировавшихся на выращивании лошадей, например, в Барабинской степи. Трактowe хозяйства учитывали это и расширяли запашки овса с целью реализации его на рынке. Внетрактowe же села и волости могли конкурировать с трактовыми в производстве хлеба, так как рыночные цены его были выше и могли покрывать затраты на транспортировку. Да и спрос на хлеб на тракте превышал предложение трактовых сел.

2.2. Коневодство

Оценку сибирских лошадей попытался дать Ю. А. Гагемейстер в середине XIX в. Лошадей, использовавшихся по большому тракту под почтовые экипажи или ходивших частью под возами, он называл смесью всех возможных пород, которая составилаь из передвигавшихся ежегодно с обозами между Россией и Сибирью. «Протяжные» лошади нередко продавались по пути следования. Та-

ких лошадей действительный статский советник со ссылкой на «Журнал коннозаводства» насчитывал до 5 тыс.¹

Ю. В. Кожухов отмечал, что в волостях, располагавшихся у торговых трактов, где массовые перевозки грузов требовали большого количества лошадей, где извоз стал самым массовым промыслом, коневодство решительно преобладало, поскольку именно оно приносило постоянный более или менее значительный доход².

По А. А. Кауфману, значительная часть лошадей на тракте содержалась специально для легкового извоза, перевозки почт и т.п. Сибирская лошадь была малоросла, неприхотлива к корму и воде, хорошо выносила жару и холод, быстра на бегу, но не сильна, так что нормальная нагрузка обыкновенной сибирской крестьянской лошади при ровной дороге не превышала 20–25 пуд., и только хорошие обозные лошади возили 28–30 пуд., а на коротких перегонах и до 35 пуд.³

Типы лошадей в разных местностях Сибири представляли некоторое разнообразие. Так, в южной степной части Тобольской губернии лошади представляли помесь с так называемой киргизской степной породой и отличались быстротой и выносливостью на бегу. Киргизские породы преобладали в степных районах: небольшого роста (1 аршин 15 вершков), на юге – крупнее, на севере – чуть мельче. Они имели невзрачный вид, но были очень выносливы, могли переносить долгую бескормицу, а потом быстро поправлялись и целые дни могли идти под седлом. Они больше годились под верх, чем под упряжку. Круглый год содержались на подножном корму и только во время усиленной работы требовали немного сена и овса.

В Туринском округе, как и в Ишимском, разведение лошадей не имело промышленного значения. Были случаи продажи лошадей, но только вследствие крайней нужды, или же продавали старых, негодных к работе лошадей. Что же касалось ее способности к перевозке грузов, то в этом отношении она не от-

¹ Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири. – Т. I. – С. 291.

² Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX в. – С. 200.

³ Кауфман А. А. Очерк крестьянского хозяйства в Сибири. – С. 67.

личалась от других лошадей. Слово «воз» и здесь употреблялось крестьянами для обозначения груза в 25 пуд., который являлся пределом нормальной нагрузки лошади. В Туринском округе, лежащем далеко от скотоводческих районов, цены на рабочих лошадей стояли высокие: от низшей – в 15–20 до средней – 20–25 руб., а после падежей доходили до 30–35¹.

С. С. Пчелин, исследовавший крестьянское хозяйство четырех волостей Тюменского округа Тобольской губернии, отмечал, что у местных крестьян лошади были обыкновенной русской породы. Встречались также помесь крестьянской лошади с киргизской и чистокровные степные. Табуны последних пригонялись киргизами южных областей к Ирбитской ярмарке и располагались по дороге. Кроме того, население, занимавшееся извозом, приобретало лошадей в Ишиме, Кургане, Петропавловске, Омске и других местах, куда доставлялись товары. На местных торжках лошадей продавали только нуждавшиеся в деньгах для уплаты податей бедняки. Улучшить породу никто не пытался: считалось, что и без того здешняя лошадь в высшей степени вынослива, сильна, находясь постоянно на открытом воздухе, она легко переносила морозы и всякую непогоду и с возом в 25 пуд. делала свободно 60 верст в сутки по хорошему летнему пути.

С ранней весны до поздней осени, до снега, жеребцы, кобылы, жеребята вместе с крупным и мелким рогатым скотом находились на подножном корму в покотинах, а после уборки хлеба, с начала или половины сентября, – на полях. Дома оставались только рабочие лошади. В свободное время их выпускали на ближайшую покотину. В зимнее время лошадей кормили два раза, утром и вечером, давая сено без веса, разбрасывая прямо на землю, «под ноги», или клали в особо устроенные ясли. На водопой гоняли три раза в день в тех селениях, которые располагались у Тавды и Иски и их притоков, а также у озер. Содержание прорубей для водопоя обходилось по 10 коп. с головы крупного скота. Имевшие во дворах колодцы поили скот дома. Более состоятельные жители

¹ Кауфман А. А. Экономический быт государственных крестьян и оседлых инородцев Туринского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения... Вып. XI. – Ч. I. – Отд. 2. – С. 94–95.

кормили рабочих лошадей, кроме сена, месивом и овсом. Для прокорма с конца сентября по май лошади требовалось до 30 копен сена¹.

Исследователь крестьянского хозяйства Тарского округа Тобольской губернии П. И. Соколов считал, что местные лошади были двух типов: смесь киргизской породы с лошадейю из средней полосы России и смесь последней породы с татарской. Эти два типа отличались как по наружным признакам, так и качественно. Смешанная киргизская лошадь низкорослая, с длинной шерстью по всему телу, особенно на шее и на боках, была сложена коренасто и некрасиво, зато отличалась замечательной выносливостью и быстротой бега. Она ловко перебирала ногами, делая мелкие шаги и пробегая мерной рысью 20–30 верст, не выказывая ни малейшей усталости. На нее мало влияли перемены погоды, ей нипочем были сорокаградусные морозы и тридцатиградусная жара. Эти качества достались ей от ее предков – киргизских лошадей. Киргизки ценились крестьянами и в особенности разводились и приобретались ямщиками благодаря ровности и быстроте бега.

В притомской местности лошади были несколько выше ростом. Н. П. Огановский называет эту породу кузнецкой, так как она была распространена в Томской губернии, в том числе и на Алтае. Эта порода славилась в Сибири: ростом в 2 аршина 2–4 вершка, вынослива, с хорошим костяком, на крупных ногах, с развитой грудью и прямой спиной. Она дала начало местным породам: бийской, змеиногорской, нарымской и др. Нарымская лошадь – тяжело-воз. Эти лошади хороши были для тяжелого извоза и земледельческих работ, благодаря чему «томские» лошади дорого ценились и в Восточной Сибири.

В Барабинской степи исследователь Е. С. Филимонов выделял следующие породы лошадей: барабинку, киргизку, кулундинку, саргатку, смятку и заводку.

Барабинка в езде она была необычайно легка и потому очень удобна для почтовой гоньбы и «вольного проезда». В час барабинка легко и свободно выбегала 15–20 верст, иногда даже 25 и 30 верст («барабинки бегут так, что гото-

¹ Пчелин С. С. Экономический быт государственных крестьян Антроповской, Еланской, Липчинской и Тавдинской волостей Тюменского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения... СПб., 1889. – Вып. 2. – С. 66.

вы повозку разорвать»). Она как нельзя больше была пригодна также и для сельскохозяйственных работ, и для перевозки тяжестей. Стоимость барабинки — от 25 до 30 руб. (мерин средних лет).

Киргизка — дикая степная лошадь на заводские промысловые работы, а также под извоз совсем не подходила: «плечо не держит (стирает его до крови), силы нужной не имеет». Для гоньбы она более или менее могла быть применяема, но и то не иначе, как в виде пристяжной. Запряженная в «корень», киргизка постоянно «моталась» из стороны в сторону, почему крестьяне крайне метко прозвали ее «мотовилом».

Киргизок гоняли из киргизских (казахских) степей целыми табунами по 20–50 голов на местные ярмарки. Покупали киргизку за красоту, «сад», хороший верховой бег и за способность «ходить в пристяжных». Цена ее колебалась от 20 до 25 руб. (мерин)¹.

Кулундинка была такого же роста, как киргизка, но длиннее, округлее, «корпуснее», с широкой грудью, с прямыми крепкими ногами, с сухой, малой головой — «бараньей», как говорили местные хозяева. Это была лошадь сильная, крепкая, годная для всякой работы: извоза, гоньбы, вспашки и т.п. Она свободно тянула от 18 до 25 пуд.; в гоньбе не уступала барабинке, да и на вспашке была не хуже последней. Кулундинка приводилась в Барабу из Кулундинской степи. Средняя цена кулундинки равнялась 40–45 руб.²

Саргатка — лошадь крупная, высокая. Эта сильная лошадь как нельзя более подходила и для извоза, почему с большой охотой покупалась лицами, промышленными перевозкой тяжестей. Саргатка свободно тянула от 25 до 30 пуд. на возу, значительно превосходя в этом отношении кулундинку. Для почтовой же гоньбы она совсем не годилась, ибо была «тяжелая в беге». Средняя скорость ее бега 10–12 верст в час — не более, т.е. по сравнению с барабинкой саргатка бегала почти в два раза медленнее.

¹ Филимонов Е. С. Указ. соч. — С. 202–203.

² Там же. — С. 203.

Саргатка происходила из Тюкалинского округа, из с. Саргатского и смежных деревень (главным образом – Черноозерья и Ангалов). Распространению саргаток в данной местности более всего способствовал крестьянин д. Черноозерья Чернов, в 60–70-е гг. XIX в. имевший в своем хозяйстве не менее 15–20 маток саргатской породы. У него главным образом и покупали этих лошадей жители Барабы, которые потом стали разводить их и сами. Цена саргатки (мерина) составляла от 50 до 100 руб. и более. Средняя цена саргатки-мерина – 85 руб.¹

Смятка – смесь саргатской лошади с барабинской. В Саргате покупали жеребцов и скрещивали их с кобылицами-барабинками. Как лошадь довольно выносливая и сильная, смятка считалась еще более подходящей для приисковой работы, чем саргатка, и потому покупалась доверенными от приисковых компаний с особенной охотой. Цена ее колебалась от 60 до 100 руб. и более. Смятку охотно покупали и горожане – она хоть и уступала статью саргатке, зато превосходила ее в беге².

В конце 80-х – начале 90-х гг. XIX в. особенно славились смяточными лошадьми в с. Вознесенском – хозяйство крестьянина Степана Пузина (имел до 50 смяточных лошадей), в д. Новом Тартасе Терентия Кондратьева (до 45 смяток), в Новом Тартасе – А. Куянова (до 60 смяток), в с. Спасском – Дмитрия Кучугова (до 80 смяток). Все эти хозяйства были на Московско-Сибирском тракте³.

Заводка, или заводская лошадь, покупалась местными коневодами в Петропавловском заводе Бергамакской волости Тюкалинского округа, или в Подаруевском заводе Тюменского округа, или, наконец, в Калмаковском заводе Ялуторовского округа.

Заводская лошадь была городская, выездная, совсем негодная ни для извоза, ни для крестьянского хозяйства, ни для приисковых работ, содержалась только богатыми и зажиточными крестьянами, жившими «по-городски», и в то же время любителями коневодства, часто руководствовавшимися не столько

¹ Филимонов Е. С. Указ. соч. – С. 203–204.

² Там же. – С. 204–205.

³ Там же. – С. 205–206.

выгодой, сколько охотой и любовью к лошадям (например, крестьяне с Спасского Кулешов и Кучуков). Покупали для развода большей частью вместе жеребца и матку. Жеребец покупался на заводах за 300 руб., матка – за 150. Взрослые потомки от них продавались по той же цене¹.

Н. П. Огановский выделял еще бурятскую лошадь, как он считал, монгольского происхождения. Она была крупнее киргизской и не могла сама зимой искать себе корм – о ней заботился хозяин. Минусинская, или абаканская, лошадь разводилась в Енисейских степях. Ловкая, выносливая, подвижная, она годилась на всякие работы. Особенности монголки – лошади казачьего сотника Амурского казачьего полка Д. Н. Пешкова – охарактеризованы были следующим образом: «...шаг большой, свободный; рысь покойная и выдающаяся при таком незначительном росте и отсутствии породистости»².

В Восточной Сибири в первой половине XIX в. получили распространение забайкальские лошади, известные под названием «заморских». Малорослые, но хорошо сложенные, крепкие и выносливые, они напоминали известных в России вятских лошадей.

Содержанию лошадей в Сибири обычно уделялось мало внимания. Их обыкновенно держали в открытых «пригонах», где они оставались во всякую погоду незащищенными. Только немногие хозяева загоняли лошадей в крытые дворы в сильные бураны или морозы. Основными причинами неважного состояния коневодства были: недостаток кормов, плохое содержание, слишком ранняя хозяйственная эксплуатация (ездить на лошадях и использовать во всех видах сельскохозяйственных работ начинали еще до достижения ими трехлетнего возраста), полное отсутствие сколько-нибудь организованного племенного отбора и недостаток хороших производителей³.

О коневодстве как промысле в Восточной Сибири в 80-е гг. нечего было и говорить. В Иркутской губернии конских заводов не было вовсе. Не было также и настоящего степнотабунного коневодства, хотя инородческие степи и полны

¹ Филимонов Е. С. Указ. соч. – С. 206.

² Пешков Д. Путевые записки от Благовещенска до Петербурга. – СПб., 1890. – С. 5.

³ Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 203.

были гуляющими беспризорно лошадьми. Буряты вовсе не заботились об улучшении своих пород, преследуя лишь одну цель – увеличение числа голов. Стада их и конские табуны не сортировались, не наблюдались, а только перегонялись с места на место при перекочевках семьи. Отбивая с наступлением суровой зимы из конских табунов новый приплод в улусные загоны для корма, остальных оставляли в степи без всякого надзора. Оттого местные лошади были чрезвычайно выносливы, но малорослы, слабосильны и для тяжелых работ совершенно не годны. Все лучшие лошади в губернии, как выездные – в городах, на почтовых станциях, у извозопромышленного, особенно трактового, населения, так и на заводах, золотых приисках, где требовалась конская сила, – все были привозные из Западной Сибири, а породистые – из европейских губерний империи. Отправляемые из Томска купеческие товарные транспорты формировались такими лошадьми, которых, придя в Иркутск, можно было продать немедленно. И действительно, продажа томских крупных лошадей в Иркутске всегда была обеспечена большим спросом на них для надобностей жителей, а главное – для золотых приисков Якутской и Забайкальской областей¹.

Считалось, что в зиму чистого сена на лошадь необходимо от 30 до 53 копен. Для рабочей лошади определяли потребность в овсе в зависимости от качества самой лошади и от выполняемых ею работ – от 5 до 25 пуд. в зиму, в муке или отрубях от 2 до 5 пуд.

В Томском округе цены на лошадей колебались в зависимости от их качества и удаленности селений от тракта. В степных округах Тобольской губернии и в отдаленных от тракта местностях Томской губернии средняя крестьянская лошадь стоила не дороже 12–15 руб., низшая цена лошади была от 5 до 8 руб. В северных округах Тобольской губернии и в трактовых местностях Томской – от 25 до 50 руб. «Хорошая» лошадь («бегунец») стоила от 50 до 150 руб., хотя средняя цена колебалась в разные годы от 50–60 руб. до 85–100 руб. В Восточной Сибири лошади были значительно дороже: в Иркутской губернии средняя

¹ Обзор Иркутской губернии за 1883 год. – Иркутск, 1884. – С. 9.

цена рабочей лошади была не ниже 35–40 руб., на Амуре, в Забайкалье – 50–80 руб.; за томскую лошадь давали от 100 до 150 руб.

На юге Тобольской губернии разведение лошадей промышленного значения не имело. Многолошадные хозяева каждый год продавали по несколько лошадей из нового приплода, но такие хозяева являлись исключением. Случаи продажи лошадей средними и даже недостаточными хозяевами обычно являлись результатом крайней нужды в деньгах и учащались при плохих урожаях хлеба, когда крестьяне не могли добыть нужные для уплаты податей и для покрытия других расходов деньги продажей лишнего хлеба и потому прибегали к распродаже живого инвентаря. Вследствие этого цены на лошадей находились в зависимости от урожая хлебов и, следовательно, от цен на хлеб. На ситуацию спроса и предложения влияли и падежи: услышав о появившейся поблизости сибирской язвы, крестьяне старались сбыть лишних лошадей, и цена на них существенно снижалась. Когда падеж оканчивался, крестьяне, потерявшие своих лошадей, начинали пополнять убыль, и цена поднималась значительно выше обычной. В 1888 г. из-за неурожая цены на лошадей были на довольно низком уровне: рабочую лошадь, стоившую около 1870 г. 20–30 руб., можно было купить за 12–15 руб.; когда же бедному крестьянину приходилось продать такую лошадь «на подать», он выручал за нее не более 9–11 руб. Лошадь, пригодная для ямской гоньбы, ценилась на Сибирском тракте не ниже 40–50 руб. Старые лошади, уже не пригодные для работы, продавались киргизам и татарам на убой не дороже 2–3 руб. за голову¹. Встречались случаи обмена лошадьми, иногда «ухо в ухо», то есть без всякой придачи. Однако часто при мене лошадей приплачивали деньги и придавали упряжь – хомут, вожжи, корма и т.п. Если кто обменивал заведомо больную лошадь, то она могла быть возвращена хозяину, а сверх того, за обман он приговаривался крестьянским судом к наказанию розгами и к уплате за употребление в работу той лошади, которая была ему обменена².

¹ Кауфман А. А. Указ. соч. // Материалы для изучения... Вып. 3. – Ч. 1. – С. 344–345.

² Костров Н. Юридические обычаи крестьян-старожилов Томской губернии. – Томск, 1876. – С. 55.

Торговля лошадьми 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. На нее пригонялось до 18–20 тыс. лошадей¹.

Вообще из всего скота содержание лошадей требовало наибольших затрат. Затраты на содержание рабочих или «езжалых» лошадей были больше, чем на содержание «гулевых». Рабочие лошади потребляли сено, солому, овес и муку в виде так называемой мешанины. Без овса держали лошадей только самые бедные крестьяне. Хлеб лошадям давали в том случае, если он был «лишний», сверх нормы семейного потребления. На мешанину шел главным образом хлеб в виде так называемого охвостья, то есть легковесного зерна, относимого при веянии «на хвост». Рыночной ценности охвостный хлеб не имел и никогда не поступал в продажу. Основную часть корма рабочей лошади составляло сено в различных сочетаниях с соломой. Обычно на зиму для лошади заготавливалось при овсяной даче сена от 20 до 30 копен, соломы – 2–3 копны. По качеству сено и солома для рабочих лошадей всегда были лучшими. Сено – дубровное или пырейное луговое, а солома – преимущественно овсяная, и только при недостатке последней – ячменная. Сверх того, небольшое количество ржаной соломы шло на подстилку².

На лошадь, содержащуюся для почтовой (а на главных трактах и для земско-обывательской) гоньбы, издерживалось в год, по единодушным показаниям ямщиков, от 40–45 и более четвертей овса. Расход сена был не больше расхода на обыкновенную рабочую лошадь, но для ямских лошадей сено выбиралось с особой тщательностью (чем и объяснялись особенно высокие цены на сено в больших трактовых пунктах). При дальней перевозке товаров расход овса возрастал: на каждой «пряжке» давалось по одной пудовке (четверику) овса на лошадь, а при трудной дороге – и более (четыре пудовки на три лошади). Так

¹ Пронин В. И. Сибирь в период капитализма. Вып. 1. – Новосибирск, 1997. – С. 82.

² Кауфман А. А. Указ. соч. // Материалы для изучения... Вып. 3. – Ч. 1. – С. 326–329.

как «пряжек» в день делалось две, то, значит, лошадь ежедневно съедала по два четверика овса и более¹.

Доходность лошадей особенно высокой была в трактовых и пригородных селениях. Хозяев, которые жили исключительно пашней, в таких селениях почти не было. Основная масса населения жила только или преимущественно трактом и держала лошадей не столько ради пашни, сколько для контрактной гоньбы, для возки «вольных», «бесконных возов» и т.п. Ценность работ, производимых лошадью трактовых селений, совершенно не поддавалась никакому учету, но несомненно то, что она во много раз превышала ценность работы лошадей в чисто земледельческих местностях. Это доказывалось и высокой продажной ценой лошадей в трактовых селениях. Совсем другое значение имела лошадь в «забошных» внетрактовых местностях. Лошади содержались там прежде всего для земледельческой работы, поэтому число принадлежащих каждому двору лошадей соответствовало размерам запашки. Сполна лошадь необходима была только во время посева хлебов и пахоты, значительную часть зимы лошадь пахаря-крестьянина оставалась без работы, поэтому пахарь, нуждавшийся весной в шести лошадях, мог зимой свободно обойтись двумя или тремя. Этот избыток находил себе применение в главном подспорном занятии крестьян отдаленных от Томска волостей — дальнем извозе.

Цены на лошадей колебались постоянно. С ростом переселений увеличивался спрос и на лошадей. В Иркутске цены стали постепенно подниматься с 60-х гг. и достигли наивысшего уровня к зиме 1885/86 г., когда средняя рабочая лошадь даже в «забошных» местностях стоила до 35—40 руб. В 1887 г. цены под влиянием резкого понижения иркутских цен сразу упали и держались до 1890 г. на одном уровне². Не будем забывать, что в Иркутской губернии в начале 80-х гг. XIX в. был страшный неурожай трав и значительный падеж лошадей. Этот факт только подчеркивает тесную связь рынка лошадей Томской губернии с рынком Восточной Сибири, не исключая ее транспортную составляющую. В

¹ Кауфман А. А. Указ. соч. — С. 330.

² Там же. — С. 398—401.

целом по Восточной Сибири заметно преобладание рогатого скота над конским, но в волостях, располагавшихся у торговых трактов, где массовые перевозки грузов требовали большого количества лошадей, где извоз стал самым массовым промыслом, коневодство решительно преобладало, принося более или менее постоянный доход. Крестьяне же, жившие вдали от торговых путей, содержали лошадей «не больше, чем нужно для обрабатывания полей...», - писал Ю. А. Гагемейстер¹.

2.3. Промыслы

Крестьяне Московско-Сибирского тракта более широко, чем жители отдельных от него селений, вовлекались в неземледельческие промыслы. Еще накануне реформы 1861 г. крестьянское хозяйство Восточной Сибири, по мнению Ю. В. Кожухова, сохраняло в основном натуральный, потребительский характер. Лишь вблизи городов и больших трактов, где возможности сбыта сельскохозяйственной продукции были наиболее благоприятны, мелкотоварное производство получило значительное развитие². Так, в волостях Сибирского тракта Иркутской губернии 56,9 % всех мужчин рабочего возраста занималось местными промыслами, в том числе 24 % извозом, в трактовых селах извозом было занято 27,2 % от всех 18–60-летних мужчин. Во вне трактовых волостях промыслами было занято 46,2 %, в том числе извозом – 13,8 % трудоспособных мужчин³.

В трактовых волостях Енисейской губернии 53,5 % мужчин рабочего возраста занималось неземледельческими промыслами, в том числе извозом – 14,2 %, во вне трактовых волостях – 34,6 %, из них – 6,4 % извозом⁴.

В Иркутской губернии в трех исследуемых округах 52,9 % торгово-промышленных заведений (лавок и мест для продажи крепких напитков), содержащихся крестьянами и торговцами, было расположено на трактах, в том числе 38,8 % на Московско-Сибирском тракте. На одно торговое заведение на

¹ Цит. по : Кожухов Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века. – С. 200.

² Кожухов Ю. В. Указ. соч. – С. 382.

³ Подсчитано по : Материалы по исследованию... Т. 1: Иркутский округ. – С. 33, 89, 105, 113, 153, 161 ; Балаганский округ. – С. 33, 49, 81, 105, 121, 145, 153 ; Нижнеудинский округ. – С. 17, 25, 49, 81, 129, 161.

⁴ Подсчитано по : Материалы по исследованию... Т. 3. – С. 603, 615, 627, 639.

Московско-Сибирском тракте приходилось 21 хозяйство, во вне трактовых селах – 35 хозяйств¹. Это свидетельствует о размещении торгового капитала в более насыщенных товарно-денежными отношениями районах Сибирского тракта.

В Западной Сибири в 90-е гг. XIX в., особенно на тракте, начинают применяться более совершенные формы кредитования (см. приложение 2 табл. 23).

Анализ цифр табл. 23 показывает, что денежный кредит в селах Московского тракта брали 36,0 % хозяйств, во вне трактовых селах – 43,3 %. Крестьяне трактовых сел шире пользовались займами кредитных учреждений. Так, из всех хозяйств Сибирского тракта такой кредит имели 21,9, а во вне трактовых – только 6,6 %. Процент хозяев, занимавших у ростовщиков, примерно равен (34,9 % хозяйств Московского тракта и 36,7 % во вне трактовых). Здесь уже наблюдается преобладание ростовщичества, но в трактовых селах доля его ниже. Задолженность же хлебом ростовщику или кулаку во вне трактовых селах выше показателя Сибирского тракта на 6 пунктов.

В Тугулымской и Успенской волостях Тюменского округа для облегчения сельского кредита и денежной помощи в случае нужды были устроены ссудосберегательные товарищества. Операции свои они производили из собственных средств, которые слагались из вкладов, членских паев и иногда займов, производившихся у частных лиц и учреждений. Тугулымское ссудосберегательное товарищество было открыто 16 октября 1877 г., а Успенское – 1 октября 1881 г. Число членов Тугулымского товарищества постоянно возрастало, так как деятельность его была успешной и пайщики получали дивиденды в 15 %. Связано это было с рациональным ведением дел и минимальными затратами на управление. Например, в 1885 г. Тугулымское товарищество затратило 362 руб. 53 коп., а Успенское – 710 руб. 56 коп. Неудивительно, что пайщики в Успенской волости никаких дивидендов не получали. Попытки создать ссудос-

¹ Подсчитано по : *Материалы по исследованию...* Т. 1 : Иркутский округ. – С. 9, 17, 41, 49, 66, 73, 81, 89, 113, 121, 129, 145, 153, 161, 233 ; Балаганский округ. – С. 81, 89, 105, 113, 121, 129, 137, 145, 153, 225, 231 ; Нижнеудинский округ. – С. 9, 17, 33, 41, 49, 57, 65, 169, 177.

берегательные товарищества в других волостях оказались менее успешными. Поэтому ссудосберегательные товарищества, которые могли бы стать полезнейшими учреждениями в крестьянском быту, успешно существовали только в наиболее зажиточных и оживленных волостях, какими и являлись трактовые или подгородние Тугулымская и Успенская¹.

В Ялуторовском округе в селах Московско-Сибирского тракта в 1893–1894 гг. 99 % всех хозяйств участвовало в продаже и покупке хлеба (внетрактовых хозяйств – 98 %), из них 86,2 % хозяев покупало хлеб, в то время как из внутратковых хозяйств только 58,1 %².

Гужевому извозу сопутствовал промысел, называемый дворничеством, т.е. содержание постоянных дворов. Постоялые дворы являлись удобными пунктами сбыта сельскохозяйственных продуктов для местных и окрестных жителей. На тракте постоянные дворы обозначались клоком сена на шесте у ворот. Число постоянных дворов зависело от удобства села для дневок и остановок обозов, а также определялось конкурентной борьбой «дворников», соперничавших между собой из-за чрезвычайной выгодности промысла. Те дворы, где постоянно останавливались обозы, отличались обширностью надворных строений, навесов и величиной самих дворов. Полное число их на тракте нельзя было определить, так как они не оплачивали свой промысел ни казне, ни обществам, потому что они не носили официального наименования постоянных дворов и принимали у себя как бы по знакомству.

Однако по Первой Всероссийской переписи часть постоянных дворов на Московско-Сибирском тракте от Томска до Иркутска удалось зарегистрировать, так как их владельцы называли дворничество основным своим промыслом. В 1897 г. на тракте было отмечено: в Томской губернии 238 постоянных дворов, в Енисейской – 214, в Иркутской – 333. Итого между Томском и Иркутском

¹ Горемыкин В. Н. Экономический быт государственных крестьян... волостей Тюменского округа Тобольской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. 4. – С. 100–103.

² Подсчитано по : *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии.* – М., 1897. – Т. 1 : Исследование, произведенное под руководством Н. К. Куша. – С. 309, 323, 377, 531, 533, 547, 561, 575, 589, 813.

было зафиксировано 785 постоянных дворов¹. Однако это только те постоянные дворы, которые были зарегистрированы официально, в реальности их было больше. Так, А. А. Кауфман насчитывал в Томской губернии на Московском тракте в Томском и Мариинском округах в направлении Иркутска 376 постоянных дворов, не считая случайных дворников². В Енисейской губернии, по материалам исследований 1888–1890 гг., на тракте было 375, а в Иркутской – 513 постоянных дворов³. Увеличение их числа по сравнению с 1897 г. объясняется тем, что, во-первых, обследования проводились в период расцвета извозного промысла на Московско-Сибирском тракте, во-вторых, строительство железной дороги еще не начиналось, в-третьих, опрашиваемые в этот период отмечали дворничество не в качестве основного источника существования, а как дополнительный промысел.

Число хозяйств, занимавшихся дворничеством, в каждом населенном пункте было неодинаковым. Если в 1868 г. Д. Д. Ларионов насчитал в каждом селении на тракте по 3–4 постоянных двора⁴, то в 80–90-е гг. XIX в. количество их в населенных пунктах резко увеличилось и составляло от 4 до 25 и более. Наибольшее число постоянных дворов отмечено в Томской губернии – в с. Семилужном Семилужинской волости (60 дворов), д. Медведчиковой Ишимской волости (до 50), с. Колыонском (до 40 дворов), с. Постникове Почитанской волости (30 дворов), д. Тюменевой (до 20 дворов – все очень крупные), с. Суслове (около 40 дворов), с. Тяжинском Баимской волости (по меньшей мере 60 дворов). В этих пунктах останавливалось иногда до 100 обозов в день. В прочих селениях постоянных дворов было меньше и они часто были невелики. Например, в д. Ворониной Семилужинской волости только изредка задерживались томские обозы, особенно при плохой дороге. В д. Суровой той же волости том-

¹ РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 2483. Мариинский уезд. Л. 17, 18, 26, 58, 60, 61, 87, 15, 14; Д. 2486. Л. 240; Д. 657. Л. 3, 182, 256, 257, 288; Д. 654. Л. 589, 673, 691, 810, 896, 1041, 1054; Д. 648. Л. 310, 319; Д. 693. Л. 21, 66, 114, 219; Д. 703–704. Л. 28, 44, 70, 117, 122, 128, 134, 155, 159, 166, 167, 170, 171, 173; Д. 699. Л. 64, 69, 124.

² Кауфман А. А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии // *Материалы для изучения...* Вып. 18. – Т. 2. – С. 191–194.

³ Григорьев А. Д. Указ. соч. – С. 80.

⁴ Ларионов Л. Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. – Иркутск, 1870. – С. 228.

ские обозы останавливались при плохой дороге и иркутские – при очень хорошей, проходом из Турунтаевой и Подломного. Иркутские обозы для здешних дворников были выгоднее, ибо недолго стояли и забирали много овса, между тем как томские обозы стояли подолгу (лошади нуждались в выстойке) и брали мало овса. Дворников в Суровой было человек шесть, и их обороты были невелики – скармливали обозам свой овес да прикупали по 100–200 пуд. В д. Халдеевой той же волости было только пять «настоящих» крупных дворников. В д. Турунтаевой той же волости обозы останавливались более или менее случайно – по знакомству, а также при очень хорошей или совсем плохой дороге. Дворничало четыре – пять домохозяев, да и те не имели большого заработка. В Ишимской волости в д. Нижне-Великосельской дворничало до десяти хозяев, в с. Мазалове – четыре. Один из них вел дело с таким размахом, что засеивал более 100 дес., прикупая еще тысячи пудов овса и другого хлеба. В с. Ишимском было одно очень крупное дворническое хозяйство и четыре-пять поменьше. В д. Медведчиковой много обозов останавливалось только весной, когда не было перехода через р. Яю – тогда стояли не только у дворников, но и во всех дворах, где мог поместиться обоз. В Почитанской волости в д. Покровской обозы проходили из Мазаловой и Б. Песчанки, но редко. В д. Теплой Речке постоянно останавливались только татарские, главным образом летние, обозы. Дворничало не более трех-четырех дворов. В с. Почитанском обозы останавливались случайно, если лошади из-за скверной дороги не могли вывезти целую «пряжку». Здесь дворничал всего один. В д. Большой Песчанке обозы проходили при очень хорошей погоде из Колыона, чтобы следовать далее прямо на Подъельничную. Дворничало пять хозяев. В с. Берикульском обозы останавливались лишь изредка, проходя из Подъельничной, Теплой Речки, иногда и из г. Мариинска. Д. Подъельничную при обыкновенных условиях обозы проходили, останавливаясь только при очень хорошей дороге, когда шли от Сусловой, минуя Мариинск, и от Берикуля, минуя Тюменеву. Дворничало три – четыре хозяина. В д. Ключевой останавливались обозы, идущие по «половинкам» (Мариинск –

Ключевая — Промежуточная и пр.). Число таких обозов было незначительно. Дворничало пять — шесть человек¹.

В Енисейской губернии большими по числу постоянных дворов были: в Канском уезде в Рыбинской волости — с. Рыбинское (16 дворов), с. Никольское (Балай) (14), с. Уяр (31); в Уринской волости — с. Больше-Уринское (10), с. Ключевское (10); в Анцирской волости — с. Ильинское (12); в Красноярском уезде в Заледеевской волости с. Заледеевское — (10); в Вознесенской волости — с. Кускунское (36), с. Березовское (25); в Ачинском уезде в Покровской волости — с. Большой Кемчуг (25), с. Чернореченское (16); в других селах число постоянных дворов в 1897 г. резко уменьшилось². В Иркутской губернии в Балаганском уезде в Черемховской волости — с. Черемхово (19 постоянных дворов), в Заларинской волости — с. Заларинское (23), с. Кутуликское (24); в Зиминской волости — с. Зиминское (13); в Нижнеудинском уезде в Камилътейской волости — с. Кимилътейское (30), в Тулуновской волости — с. Тулуновское (19 дворов и 6 харчевен), с. Шерагульское (17), с. Шебаргинское (36), с. Хингуйское (19); в Куйтунской волости — с. Баероновское (18), д. Замзорская (20), с. Уковское (22); в Иркутском уезде в Суховской волости с. Биликтуйское (12 постоянных дворов). В остальных селениях постоянных дворов было меньше³.

Удельный вес этих хозяйств в общем числе хозяйств на Московском тракте в 1897 г. был следующим: в Томской губернии в Томском и Мариинском уездах — 18,2 %, в Енисейской губернии в 1890 г. — 5,6 %, в 1897 г. — 3,7 %, в Иркутской губернии — 3,7 %. Небольшая доля этих хозяйств свидетельствует о том, что в дворничество была втянута наиболее зажиточная часть трактового населения. Но приведенные цифры касаются только «настоящих» дворников, у которых обозы останавливались более или менее постоянно. В эти данные не включены случайные дворники, которые не обладали ни достаточной хозяйственной самостоятельностью, ни инвентарем и приспособлениями, нужными для

¹ Кауфман А. А. Указ. соч. — С. 192—194.

² РГИА. Ф. 1290. Оп. 11. Д. 657. Л. 3, 182, 256, 257, 288 ; Д. 654. Л. 589, 673, 691, 810, 896, 1041, 1054 ; Д. 648. Л. 310, 319.

³ Там же. Д. 693. Л. 21, 66, 114, 219 ; Д. 703—704. Л. 28, 44, 70, 117, 128, 134, 155, 159, 166, 170, 173 ; Д. 699. Л. 64, 69, 124.

«настоящей дворни», и пускали к себе обозы только во время «свалки», когда во дворах «настоящих» дворников не хватало места. Таким дворником по случаю являлся в первостепенных трактовых пунктах каждый хозяин, имевший в запасе два-три десятка пудов овса или несколько рублей свободных денег (нередко заменявшихся кредитом), на которые он мог купить овес, уже пустив обоз к себе «в ограду».

Содержатели постоянных дворов имели хорошие устроенные дома, обычно двухэтажные. Специально устроенные постоянные дворы снабжались необходимыми постройками для удобного размещения проходящих обозов. Ямщикам отводилась просторная изба, лошади и товарные возы помещались под навесами. Сам двор часто устилался деревянным помостом. Для хранения запасов овса и сена строились отдельные амбары и сеновалы. Устройство двора, рассчитанного на помещение в течение года 100 и более обозов (от 40 до 60 возов в среднем на один обоз), обходилось от 500 до 700 руб., а на ежегодный ремонт требовалось 75–100 руб.¹ Среднегодовой доход постоянного двора составлял от 500 до 1000 руб.² В 1897 г. на Томско-Иркутском участке тракта было 785 постоянных дворов. Следовательно, годовой доход их составлял от 392,5 тыс. до 785 тыс. руб. А если учесть, что их число явно занижено Первой Всероссийской переписью, и данные конца 80 – начала 90-х гг., по которым на том же участке насчитывалось 1264 постоянных двора, то и годовой доход их надо считать в пределах от 632 тыс. до 1264 тыс. руб.

Доход дворников состоял из платы за ночлег и питание извозчиков, за постой лошадей, продажу овса и сена для обозных лошадей. Иные дворники запасали от 3 тыс. до 5 тыс. пуд. овса и столько же сена, от 50 до 100 пуд. мяса, по 10–20 пуд. масла³. Некоторые дворники имели лавки, в которых продавали те товары, которые получали в уплату за постой от проходящих обозов. Чтобы привлечь побольше обозов, дворники бесплатно кормили подрядчиков или объездных, которые заранее выезжали впереди обоза для подготовки места от-

¹ *Материалы по исследованию...* Т. 4. – Вып. 4. – С. 303.

² *Собалев М. Пути сообщения в Сибири // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды.* – СПб., 1908. – С. 30.

³ *Материалы по исследованию...* Т. 4. – Вып. 4. – С. 305.

дыха. Обоз останавливался на постоялом дворе для обеда на 5–6 часов и на завтрак на 2–3 часа. Хозяева-подрядчики или «объездные» помещались обычно отдельно от возчиков и обильно угощались бесплатно. Дворник при этом рассчитывал, что довольный угощением хозяин будет сговорчивее относительно цены на овес и платы за постой. «Объездному» подавался «господский» обед и ужин с графином водки, а более ловкие дворники, чтобы заманить к себе «объездных», подавали им и «заграничные» вина. Возчики же получали на «выть» чай с «прикуской», стакан водки и обед из трех перемен, а при более продолжительных остановках чай предлагался два раза¹.

Главным источником дохода для дворников была продажа овса и сена. Дворники брали за овес не менее 100, а обыкновенно и до 150 % барыша: овес продавали не мерными четвериками, а так называемыми маломерными пудовками, которых на пуд выходило две. При рыночной цене в 40 коп. за пуд продавали «пудовку» по 45–50 коп., что равнялось 90 коп. – 1 руб. за пуд, откуда барыш равен 125–150 %. При рыночной цене в 50 коп. за пуд продавали «пудовку» по 60 коп., т.е. по 1 руб. 20 коп. за пуд, имея барыш в 140 %. Те же 50–60 коп. брали за «препон», т.е. примерно за одну копну сена и за харчи возчику. Сверх того, за продовольствие «объездного» брали по 1 руб. да по 1 руб. за охрану товара. В 1889/90 г. две последние статьи отпали, так как объездных приходилось кормить даром. Что касается караула во время постоя, то он содержался самими возчиками, потому что дворники не брали на себя ответственность за сохранность товара, мотивируя тем, что им приходилось ранее платить за пропажи, случавшиеся во время перегонов.

Таким образом, дворники получали доход только по трем статьям, из которых главной оставалась продажа овса. Размер получаемого барыша зависел от наплыва обозов («много ли дворников бежит рядиться»). Так, в зиму 1889/90 г. при продажной цене овса за 17–19 коп. за пуд брали: в главных пунктах во время «свалки» – 35 и до 40 коп., в течение большей части зимы – 25–30 коп., во второстепенных пунктах цена не поднималась выше 30 коп. Таким образом, ба-

¹ Материалы по исследованию... Т. 4. – Вып. 4. – С. 304.

рыш дворника колебался около среднего уровня 10 коп. за пуд овса, поднимаясь в «свалку» до 15–20 коп., но в более «глухое» время нередко падая и до 5 коп. Барыш на продаже сена был несколько больше: при средней для большинства трактовых селений цене в 12 коп. за копну (60 коп. за воз) с обозов брали по 1 руб., чаще по 1 руб. 20 коп. с воза, и только в самое «глухое» время снижали цену до 90 и 80 коп. Обыкновенный размер барыша колебался между 67 и 100 % рыночной цены. Но значение овса для хозяйства дворников оказалось гораздо больше из-за значительности размеров его отпуска. Овес давал дворнику барыша вчетверо более, нежели сено. Что касается продовольствия возчиков, то взимаемая за него плата изменялась в зависимости от цен на припасы. В зиму 1889/90 г. на участке тракта в пределах Томского и Мариинского округов взимали: за один чай с «прикуской» – 20 коп. с человека, за обед и чай – 40 коп., за обед и два чая – 50 коп. Цены эти довольно высоки, но так как обозным ямщикам подавали есть «вволю» и ели они весьма много, к тому же в счет той же платы приходилось кормить по-господски одного или двух «объездных», то расход по этой статье почти поглощал плату, а чистый доход сводился к нулю. За доходом по этой статье дворники и не гнались: ничего не выгадывая на харчах, они стремились щегольнуть угощением, так как вкусная пища служила лучшей приманкой для «объездных» и возчиков и лишний расход по этой статье вел к общему увеличению оборота дворника, следовательно, и чистого дохода его по другим статьям¹.

Приблизительный объем потребляемого фуража у дворников на участке Томск – Иркутск составлял около 1 млн пуд. сена и 1,5 млн пуд. овса. (Если принять, что между Томском и Иркутском проходило ежегодно 75 тыс. возов, которые останавливались на 44 «пряжки», т.е. 44 раза на постой, и каждая лошадь съедала за одну пряжку в среднем 25 фунтов сена, то и получается соответственно цифра в 1 млн пуд. овса.)

Расчет обозов с дворниками производился по каждому из забираемых продуктов отдельно или по системе «препонов». В первом случае обоз покупал у

¹ Кауфман А. А. Указ. соч. – С. 195.

дворника поудно овес, сено — повозно и особо платил за пропитание возчиков. Во втором случае овес также забирался поудно, а затем каждая связка платила за «препон», в состав которого входили сено в нужном для лошадей количестве, харчи для возчиков и водопой. При высоких и средних ценах на овес плата за «препон» была равна цене пуда овса, в конце 80 — начале 90-х гг. XIX в. при дешевых ценах оказывалась на 10–20 коп. выше последней. Оба эти способа практиковались и ранее. Но прежде преобладал расчет с «препонов», а затем он начал вытесняться способом расчета за отдельные продукты и услуги.

Обозные обыкновенно оставляли дворникам в счет платы «товар» в той же самой пропорции (20–30 % всей суммы) и по той же оценке, в какой сами они получали от «доставщиков». На «товаре» этом дворники терпели убытки, так как продавали его по значительно низшей цене (чай вместо 1 руб. 30 коп. по 80 коп. за кирпич, ситец вместо 35 коп. по 12–15 коп. за аршин), но, если дворнику предлагалось получить часть платы «товаром», он повышал на 10–20 % плату за постой и в результате имел то же, что выручал бы при чисто денежной плате.

Таким образом, прием обозов давал зажиточным дворникам весьма значительный, бедным — лишь ничтожный доход. В каждом трактовом пункте большинство обозов останавливалось у крупных, богатых дворников, к беднякам же обозы шли неохотно. Объяснялось это рядом причин: возчики рассчитывали найти у зажиточного дворника лучшее помещение себе и лошадям, обильный стол и достаточные запасы фуража, а также защиту от краж и т.д. Кроме того, кредит мог дать обозу только зажиточный дворник, а необходимость эта существовала для большинства шедших из Томска обозов и являлась результатом принятых порядков расчета с возчиками: последние получали в Томске только задатки, которые тратились на подати, ремонт «снасти» и т.д., и шли без денег до самого Ачинска, где получали остальную часть платы. Поэтому по пути к Иркутску они обыкновенно везде кормились в долг и расплачивались уже на обратном пути. Кредит оказывался без всяких формальностей, под простую расписку или даже на слово, но дворники всегда, за самыми редкими исключениями, получали свои деньги: «Ямщик нагнет (обманет) дворника, только если

сам в пух разорится». В этих случаях дворники почти никогда не обращались к суду, а выжидали возможности взыскать долг частным образом, в чем обыкновенно, если только ямщику удавалось «поправиться», и преуспевали.

Хозяйства дворников были крупными торгово-предпринимательскими заведениями, основанными на производстве и перепродаже овса, сена и продовольствия. Дворники нанимали работников, которые занимались уборкой, возкой воды, приготовлением пищи. Большие дворы нанимали обычно двух-трех годовых работников-мужчин, а также несколько сроковых работников на полгода или несколько зимних месяцев. По найму работало несколько стряпух. Обычная плата была такой же, как и при найме на земледельческие работы: мужчине — 60—80 руб., женщине — 40—50 руб. в год на хозяйских харчах¹.

Организация дворничества способствовала выделению на одном полюсе деревни предпринимательских, многопосевных хозяйств, объединявших товарное земледелие с предпринимательством в организации извозного промысла.

Московско-Сибирский тракт с прилегавшими к нему путями оказывал серьезное влияние на развитие деревообрабатывающей промышленности. Кустари и ремесленники изготовляли транспортный инвентарь, тару для перевозки грузов. Условия для этого были хорошие: извозный промысел создавал постоянный спрос на инвентарь, влиял на разделение труда в деревообрабатывающей промышленности.

Экипажный промысел делился на самостоятельные отрасли: тележное производство, санное, колесное, дужное. Такая дробная специализация была основой развития товарного хозяйства и капитализма. Она уменьшала число хозяйств, в которых выполнялись все виды работ, свойственные натуральному производству.

На основе экипажного производства сложилось несколько промысловых районов, одним из которых являлся пригородный район г. Томска. Центром его были Нелюбинская и Спасская волости. В первой из них 308 семей занималось выделкой саней, дуг, колес. Хозяйства, полностью порвавшие с земледелием и

¹ Материалы по исследованию... — Т. 4. — Вып. 4. — С. 306.

посвятившие себя промыслам, составляли в Нелюбинской волости 32 %. Были села, где процветала узкая специализация. Например, в д. Лавровой из 28 семей 18 занималось санным промыслом, в д. Сеченовой на 38 дворов было 28 дужников и колесников и 3 хлебопашца, в Поздняковой – 20 дужников и один хлебопашец. В трактовой Спасской волости большинство дворов специализировалось на обработке дерева¹.

Внутри самого промыслового района прослеживается специализация отдельных сел и деревень на производстве той или иной продукции. Так, колесным производством в Спасской волости Томского округа занимались в деревнях Нижне-Шубиной, Лошкутовой, Большаниной, Федосеевой, Кучумовой, Еркиной, Вороновой, в Ишимской волости – в с. Судженском, в Баимской – с. Благовещенском. На производстве тележных одров (кузовов особой формы) специализировались в юго-западной части Нелюбинской волости и д. Аркашевой Семилужинской волости. В деревнях Рубиной и Богдановой сложился промысел по изготовлению плетеных коробов для экипажей. Дужный промысел утвердился в деревнях Луговой и Чернильниковой, выселке Кижировском Нелюбинской волости, в с. Спасском Спасской волости². Особенно славилось своими мастерами-дужниками Спасское. Дуги, изготовленные спасскими умельцами, пользовались большим спросом на Ирбитской ярмарке³. В 1885 г. во всей Томской губернии на одноименный округ приходилось заведений, связанных с обслуживанием извоза: шорных – 19 из 22; экипажных и кузнечных – 18 из 22 с числом рабочих соответственно 36 и 58. Это были мелкие ремонтные мастерские, потому что крестьяне сами могли делать для себя кустарным способом средства передвижения: телеги, сани и упряжь. Ремесленников-шорников и седельников в Томске было – 24 и 14 соответственно из всех 49

¹ Соловьева Е. И. Крестьянская деревообрабатывающая промышленность пореформенной Сибири (60-е – 90-е гг. XIX в.) // Вопросы истории социально-экономического положения крестьянства Сибири XIX – начала XX вв. – Новосибирск, 1974. – С. 25–26.

² Там же. – С. 26.

³ Саламенко Е. У Синего утеса // Правда. – 1987. – 19 янв. – С. 8.

имевшихся в губернии. Остальные 11 размещались в других городах. Каретники же все были в Томске и Мариинске – 7 и 1 соответственно¹.

Вообще вдоль Московского тракта в Каинском, Мариинском и Томском округах для нужд извоза сани, колеса, телеги изготовлялись почти повсеместно. Г. А. Бочанова выделяет села Губино, Рыбалово, Карбышево и другие как центры их производства². В Спасской волости Томского округа в д. Нижне-Шубиной и Лошкунниковой, в с. Спасском и Протопоповском – изготовляли колеса, в с. Протопоповском и д. Кучумовой-Еркиной выделывали «щипцы» – деревья для хомутов. В Нелюбинской волости главным предметом кустарного производства являлись обозные сани, которых ежегодно изготовлялось по несколько тысяч штук, на десятки тысяч рублей. (В д. Березкиной 30 дворов из 60 изготовили 760 штук саней на сумму 1186 руб.) В большинстве селений, кроме того, делали тележные кузова «одры», дававшие сравнительно небольшой заработок, в некоторых селах – еще оси и оглобли. Это объяснялось близостью г. Томска, который был крупным городским центром не только Западной, но и всей Сибири, и поэтому занятия крестьян были направлены на удовлетворение нужд г. Томска как узлового пункта западносибирских водных и гужевых сообщений. Например, вся Семилужинская и Спасская волости снабжали Томск сеном, потреблявшимся преимущественно обозными лошадьми, и давали рабочих для уборки и вывозки заготавливаемого для той же цели самими горожанами сена. Подгородное население снабжало Томск всеми деревянными изделиями, необходимыми для снаряжения местных и ремонта проходящих через Томск обозов: санями, тележными кузовами, осями, колесами, дугами, оглоблями, углем для городских кузниц и т.п. «Мы народ подгородный, весь город дровами да сеном кормим; не дальним же в город дрова возить!», – говорили притомские крестьяне. Однако А. А. Кауфман особо выделял влияние «главного Сибирского тракта», который прорезывал почти всю середину Мариинского округа, а также Семилужинскую и Ишимскую волости Томского округа. «При-

¹ Памятная книжка Томской губернии на 1885 г. – Томск, 1885. – С. 121.

² Бочанова Г. А. Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX – начало XX в.). – Новосибирск, 1978. – С. 98.

надлежит ли селение по своему местоположению к Чулымскому или Томскому району, занимается ли его население земледелием или извлекает доход из своей близости к Томску, — раз селение находится на Сибирском тракте, значение этих источников благосостояния во всяком случае меркнет пред значением «большой дороги». «Не пашня нас кормит, а большая дорога», — говорили трактовые мужики»¹.

В Тобольской губернии — Тюменском, Туринском, Курганском и Тобольском округах — сложилось бондарное и экипажное производство. Бочки изготавливались под сало, масло, патоку. Крупным центром экипажного производства был Тюменский округ. На этом промысле там специализировалось 14 деревень. В пяти из них производством экипажей было занято 270 семей. Например, в д. Кулаковой Троицкой волости Тюменского уезда выделялись «хрясла» — телеги без колес и сани приблизительно на 2000 руб. В д. Салаирской и д. Молчановой Каменской волости делали сани, как хорошие выездные, так и простые кошевки, — на 10 тыс. руб. в год. Производство саней составляло один из главных кустарных промыслов в Усть-Ницынской волости. Крестьянин мог сделать сани за день при готовом материале, если занимался только этой работой; при другой работе одни сани выделялись за два-три дня. Такие сани продавались на ярмарке от 1 до 3 руб. за штуку. В д. Тимофеевой этой же волости крестьяне занимались выделкой мочальных веревок, которые продавались по 2 руб. за сотню и шли преимущественно для скрепления саней, изготавливавшихся в д. Луговой. Сани сбывались на Ирбитской ярмарке. В д. Кацыне той же волости тоже было развито санное производство, однако сани выделялись мелкие, имевшие полозья в два вершка ширины. Полозья гнули весной, лето они выстаивали, а осенью и зимой сани отделялись и продавались от 50 коп. до 5 руб. за штуку в зависимости от размера². В Туринском уез-

¹ Кауфман А. А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии // Материалы для изучения... — СПб., 1892. — Вып. 14. — Т. 1. — С. 75–79.

² Соколов П. И., Горемыкин В. Н. Экономический быт государственных крестьян... Тюменского округа Тобольской губернии // Материалы для изучения... — Вып. 4. — С. 76–77.

де специализировались на экипажном промысле 13 селений, в Курганском – 12. В Тюмень на продажу ежегодно свозилось до 50 тыс. телег и саней¹.

О том, как организовано было производство саней и телег, дают представление мемуары сибирского старожила родом из д. Кулаковой Троицкой волости из-под Тюмени Н. Чукмалдина – московского первой гильдии купца: «Живо помню, когда у нас, по отделе от деда, была всего одна изба, в которой помещалась вся семья, и где устроена была отцом в одном углу мастерская для работ – саней и “хрясел” (верхняя часть телеги), а в другом углу стояли “Красна” матери для работ – ковров и “полазов”... Когда мне было лет около шести, я начал по-детски помогать отцу в его работе, делал зарубки на доске для заднего украшения саней и заячьей лапкой мазал ворванью по дереву, чтобы придать ему желтоватый оттенок». Вспоминал Н. Чукмалдин и о соседе Илье, семья которого пашни не пахала, а хозяин изо дня в день, зимой и летом, мастерил для продажи на базаре «накладки» (полукруглая кибитка на телегу)².

Особым промыслом при деревообработке был колесный, в котором существовало разделение труда. Каждый из работников брал на себя выполнение какой-либо отдельной операции: один отстрагивал спицы, другой отделявал ободы, третий долбил трубицы и т.д. Здесь требовалась кооперация, поэтому зажиточные колесники имели мастерские, где выполнялись все работы³.

В д. Ворониной Троицкой волости Тюменского уезда было развито шорное ремесло и выделка «сыромяти» (сыромятной кожи). До пуска в строй участка железной дороги Екатеринбург – Тюмень такая работа давала хороший заработок, но с прекращением извоза ремесло это почти совсем пало и жители стали заниматься преимущественно тканьем рогож и кулей, которых выделывали до пяти тысяч штук⁴.

Эти факты говорят об углублении общественного разделения труда, возникновении в пореформенный период новых промыслов. По своему экономи-

¹ Соловьева Е. И. Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. – С. 135.

² Чукмалдин Н. Указ. соч. – С. 28.

³ Горьковская З. П. Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма. : дис... канд. ист. наук. – Новосибирск, 1983. – С. 63–64.

⁴ Соколов П. И., Горемыкин В. Н. Указ. соч. – С. 76.

ческому характеру экипажный, колесный и бондарный промыслы были типичным мелкотоварным производством. Значительная часть кустарей выходила на рынок через скупщика.

Одно из первых мест в деревообработке принадлежало рогожно-мочальному производству. В связи с ростом товаризации крестьянского хозяйства, увеличением объема перевозок по Московскому тракту возрастала потребность в таре, упаковочном материале, веревках. Добыча и обработка мочала, а также выделка готовой продукции в ответ на запросы рынка производилась в районах, которые в Тобольской губернии непосредственно на тракте не находились. Однако в этом и проявлялось влияние тракта на отдаленные районы. Это главным образом волости, расположенные по левому берегу Иртыша, в Тарском округе, Татаринская и Кошукская — в Туринском, пригородные волости Тобольского округа Тобольской губернии. Из Тобольского округа основная масса непереработанного мочала увозилась в Ишимский округ. В Тюменском округе, где не было производства мочала, на ввозном сырье центры рогожного производства сложились в Еланской, Антроповской и Тавдинской волостях. В первой из них этим промыслом было охвачено 76 % дворов. Производили здесь рогожи-кулевки, а сырье получали от скупщика.

В 1880-е гг. этим промыслом занималось 350 тыс. жителей данного района, а ежегодная продажа приносила доход до 1 млн руб. На Ирбитскую ярмарку рогож вывозилось на 200 тыс. руб., плетеных коробов до 50 тыс., «целые обозы веревок» для упаковки товаров¹. Доходность этого промысла сравнительно с извозом была низка, поэтому трактовые жители им не занимались. По своему экономическому строю рогожно-мочальное производство было мелкотоварным. Его продукция шла на рынок, емкость которого определялась потребностями Московского тракта. В этой отрасли крестьянской промышленности чаще, чем в других, применялся наемный труд. Мелкотоварного производства с самостоятельным сбытом продукции почти не существовало в этой отрасли. Она была почти полностью подчинена скупщику — либо выходившему из рядов

¹ Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. — 2-е изд. — СПб., 1892. — С. 57.

самых же промысловиков, либо представлявшего купеческие фирмы, обслуживающие Московский тракт.

Кроме деревообрабатывающих в Кяхте существовали два специфических промысла, связанных с чайной торговлей – «ширельный» и «савошный». Слово «ширельный» происходило от «ширить», т. е. зашивать чай в кожи. Ширка чаев производилась в «ширельнях», специально для ширки построенных каждой чайной фирмой длинных деревянных казармах, рядом с кяхтинским гостиным двором. До перевода таможни из Кяхты в Иркутск в 1861 г. существовала в Кяхте одна ширельная артель из 130–150 членов. Эта ширельная артель была установлена высочайше утвержденными 15 марта 1800 г. правилами о кяхтинской торговле и согласно § 17 подчинялась таможне. После 1861 г. ширельных артелей в Кяхте, по числу главных торговых фирм было до 10, в каждой считалось от 10 до 50 членов-артельщиков. Больших ширельных артелей было всего две: Губкинская и Боткинская. Число членов каждой артели не было ограничено. Зимой, в самый разгар привоза чая из Китая и транспортировки его в Россию, артельщиков в каждой артели прибавлялось. С весны, когда привоз чая уменьшался больше чем наполовину, значительная часть артельщиков, каменщиков и хлебопашцев, уходила из артели на свои работы на лето, а к осени, с окончанием полевых и каменных работ снова поступали в артели. От вновь поступавшего требовались только труд и умение ширить. Расчеты производились по итогам сделанного в конце месяца в размере пая или доли пая в зависимости от того сколько мест чая успел зашить в день. Размер оплаты труда каждого устанавливала артель¹.

Кроме ширельных в Кяхте работали «савошные» артели. Савошники пошли от выражения «ходить на савок», т. е. особенным железным острым и частью пустым внутри савком, похожим на лом, пробивать места с чаем и пробовать вытащенный совком чай, хороший он или подмоченный. В этом, главным образом, и состояла обязанность савошников. До уничтожения в Кяхте таможни (6 ноября 1861 г.) обязанности савошников исполняли, во-первых, казенная

¹ Птицын В. В. Селенгинская Даурия. Очерки Забайкальского края. – СПб., 1896. – С. 166–170.

артель инвалидов при таможене, во-вторых, обязанности савошников прежде исполнялись, кроме инвалидов, купеческими приказчиками, которых специально для этой цели каждый хозяин держал, человек по 15 и больше. После отмены таможи каждый чаехозяин, которых в Кяхте в 80-е гг. XIX ст. было 14 человек, имел свою особую савошную артель, и только двое из них нанимали работников ежемесячно, с платой каждому по 10 руб. в месяц. Число членов савошной артели было от 7–10 до 40 человек. Но 40 человек имела только савошная артель купца Губкина. Работа савошной артели заключалась в следующем: как только приходил из Китая в Маймачен чайный караван, принадлежащий хозяину савошной артели, артель эта получала от него билет на ввод каравана в гостиный двор. Здесь артельщики помогали монголам развьючивать верблюдов, снимать с мест веревки и попоны и взвешивали каждое место, принимая его от монголов. Затем артельщики отвозили места в ширельни на собственных лошадях и, снова взвесив там каждое место, сдавали их ширельщикам. Когда ширка окончена, савошники принимали заширенный чай, опять взвешивали его и, если дело происходило летом, отвозили его на гостиный двор, где один из членов савошной артели, «подрезчик», резал места, т.е. вырезал на коже начальные литеры имени и фамилии своего хозяина, номер места и знак «Т.Н.» (торговый неквадратный, т.е. байховый) или «К.Ч.» (кирпичный). После этого савошники раскладывали места для сушки на солнце внутри гостиного двора и подкладывали под них жерди. По окончании сушки, места складывались под хозяйскими навесами, или прямо сдавались ямщикам для отправки в Иркутск. Если время зимнее, места не сушили, и резка их, т.е. вырезание литер, происходила в савошных казармах, рядом с ширельными. Так поступали с байховыми чаями; с кирпичными же чаями работы савошникам было больше. Их раскупоривали и подвергали чистке: с чайных кирпичей снимали китайскую бумагу, в которую они были завернуты, и особыми щетками очищали плесень. Затем снова укладывали в места по 64 кирпича в каждое, и сдавали в ширку. За свою работу артельщики получали сдельную оплату¹. Всего в Кяхте у купцов над

¹ Птицын В. В. Указ. соч. – С. 186–190.

укупоркой и отправкой чаев работало до тысячи человек троицкосавских мещан в качестве ширельщиков и савошников, составлявших до 20 артелей¹.

В городах на Московском тракте концентрировалась значительная часть лавочной торговли: в 1823 г. — 1017 лавок (82,55 % от общего числа по Сибири); в 1835 г. — 1335 (61,38 %); в 1851 г. — 1342 (59,25 %). Уменьшение доли связано с невключением в подсчет таких «лавочных» городов, как Тобольск и Тара, в которых лавок в 1835 и 1851 гг. было 396 и 235, что составляло 18,2 и 10,37 % соответственно², а также бурным ростом числа лавок на юге Тобольской губернии: в г. Петропавловске — от 56 в 1835 г. до 247 в 1851 г., что вызывает сомнение в достоверности источника³. О базарной торговле сообщает В. И. Пронин. По его сведениям в Иркутской губернии, кроме Иркутска и приленской местности, известной под общим названием «Илга» (селения Усть-Илга, Тайгурское, Жигалово, Нижнеслободское и др.), куда свозился крестьянский хлеб для сплава на золотые прииски, остальные базары, как правило, находились в трактовых селениях. В Иркутском округе ежедневно базары работали в селениях Тельминском, Усолье и Александровском. В Балаганском округе выделялся ежедневный базар в Черемхове. Он уступал только Усольскому базару; его предпочитали даже Иркутскому базару жители ближайших селений. Базары проводились также в селах: Кутулик, Залари, Зима, Бельское, Голуметь и Балаганске. Наиболее значимые базары Нижнеудинского округа были в Тулуне, Кимильтее, на Николаевском металлургическом заводе и в Братске. В Енисейской губернии базарная торговля восполняла недостатки в рыночных связях, обусловленные слабым развитием ярмарок. Сельские базары распространяли свое влияние на небольшую сельскую округу: в радиусе 80–100 верст. Базары были в Красноярске, Канске, Ачинске, в селах Сибирского тракта: Сухобузимском, Рыбинском, Черноречинском и других нетрактовых селениях. В Томской губернии торжки были в трактовых селах: Проскокове, Заледееве, Ва-

¹ Птицын В. В. Указ. соч. — С. 202.

² Подсчитано по : Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири. — Т. 2. — Табл. VIII.

³ Там же.

рюхине, Колывани и др.¹ Итак, на Московско-Сибирском тракте промысловую деятельность жителей сопровождала ярмарочно-торжковая и стационарная магазинная и лавочная торговля в городах и селах.

Таким образом, полоса вдоль Московско-Сибирского тракта была одним из самых крупных промышленных районов Сибири. Чем ближе к тракту, большим городам, местным торгово-промышленным центрам, удобным путям транспортировки, тем больше доля населения, занимавшегося кустарными промыслами и торгово-предпринимательской деятельностью. Тракт служил артерией, которая давала жизнь не только извозу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз.

§ 3. Особенности социальных процессов в зоне влияния тракта

Проблема расслоения крестьянства Сибири изучена достаточно полно, однако специально вопрос о влиянии путей сообщения на расслоение не рассматривался. При исследовании этой проблемы возникает сложность с выделением критериев для группировки хозяйств. Подходящий принцип группировки как наиболее приемлемый мы не можем использовать, так как в большинстве источников, применявшихся нами в исследовании, нет полных данных. Поэтому мы обратились к группировке хозяйств по средствам производства: величине пашни и посева, количеству лошадей и коров, а также учитываем фактор, свидетельствовавший о расслоении крестьянства, — группировку хозяйств по числу отпускавших и нанимавших рабочую силу.

Однако в поселенных таблицах указанные выше признаки при характеристике определенной группы хозяйств отсутствуют. Используя показатели группировки, которые имеются в источниках, и опираясь на опыт, накопленный официальной дореволюционной статистикой и советскими историками, мы применяли следующие критерии при группировке хозяйств по величине посева и пашни: бедняцкие хозяйства — беспосевные и с 1–3 дес. посева (до 5 дес. пашни), середняцкие — от 4 до 10 дес. посева (от 5 до 15 дес. пашни) и кулацкие

¹Пронин В. И. Сибирь в период капитализма. — Вып. I. — С. 91–94.

– более 10 дес. посева (свыше 15 дес. пашни)¹. При группировке по рабочим лошадям принято считать бедняцкими хозяйства безлошадные и имевшие 1–2 лошади, середняцкими – с 3–5 рабочими лошадьми, кулацкими – свыше 5².

При группировке по распределению рогатого скота мы использовали методику Л. М. Горюшкина, определявшего бедняцкие хозяйства с 1–2 коровами, середняцкие – с 3–4 головами и зажиточные – с 5 и более³.

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 буржуазии⁴. Будем придерживаться более корректного термина – «расслоение».

Тем более, что восстановленные в последние годы труды А. В. Чаянова о крестьянском хозяйстве освещают проблему расслоения с точки зрения дифференциации не как социально-классового процесса среди крестьянства, а как отщепление от основного массива семейно-трудовых хозяйств четырех видов самостоятельных предприятий: фермерских, кредитно-ростовщических, промышленных и вспомогательных. А. В. Чаянов давал свою классификацию дифференциации, выделяя шесть типов хозяйств: 1) капиталистические, 2) полутрудовые, 3) зажиточные семейно-трудовые, 4) бедняцкие семейно-трудовые, 5) полупролетарские и 6) пролетарские. Хотя она относится к 20-м гг. XX в., это был новый подход к выделению социальных слоев среди крестьянских хозяйств⁵. Не обладая всеми данными сибирской статистики 80–90-х гг. XIX в. для подобной классификации, мы для себя сделали вывод о том, что в этот период говорить о социальном разложении трактового крестьянства еще рано. Но определенные группы хозяйств трактовых крестьян могли соответствовать при-

¹ *Крестьянство Сибири в эпоху капитализма*. – Новосибирск, 1983. – С. 94; *Горюшкин Л. М.* Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. – С. 102–104; *Соловьева Е. И.* Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. – С. 103.

² *Крестьянство Сибири...* – С. 92–93.

³ *Горюшкин Л. М.* Указ. соч. – С. 102–104.

⁴ *Горюшкин Л. М.* Аграрные отношения в Сибири периода империализма. – Новосибирск, 1975. – С. 154.

⁵ *Фигуровская Н. К.* А. В. Чаянов и его теория семейного крестьянского хозяйства // Чаянов А. В. *Крестьянское хозяйство*: избр. тр. – М., 1989. – С. 40–41.

веденной социальной классификации. А. В. Чаянов создал теоретическую модель внутренне статичного организационно-семейного крестьянского хозяйства. Наши выводы или итоги изучения трактового крестьянства, особенно его социального расслоения, не противоречат теории А. В. Чаянова, считавшего, что в действительности приходится встречаться помимо трудовых крестьянских хозяйств с хозяйствами (коих немало) и полупролетарскими, и полукапиталистическими. Ученый не отрицал важности и необходимости тщательного изучения крестьянского хозяйства в связи с мировым капиталистическим хозяйством, со связью с социальными особенностями, т. е. расслоением, вызываемыми капитализмом¹.

Исследование процесса расслоения мы начали с группировки крестьянских хозяйств по размерам пашни (см. приложение 2 табл. 24).

По Иркутской и Енисейской губерниям группировка хозяйства проводилась по размерам пашни, а по Ялуторовскому округу — по величине посева.

Из таблицы 24 видно, что процесс расслоения крестьянства в Сибири в конце 80 — начале 90-х гг. XIX в. проходил повсеместно. Однако на Московско-Сибирском тракте в селах и волостях, которые он пересекал, процесс расслоения отличался большей интенсивностью. Так, в Иркутской губернии процент бедняцких хозяйств на Московском тракте превышал показатель вне трактовых сел на 20,9 пункта, т. е. более чем вдвое. Трактовые волости по этому же показателю превосходили вне трактовые на 15,2 пункта, т. е. интенсивность и широта расслоения несколько падает в трактовых волостях по сравнению с селами собственно на тракте, но влияние тракта здесь велико. Группа зажиточных (кулацких) хозяйств на тракте уступала вне трактовым: по селам на 7,9 пункта, по волостям — на 0,5 пункта. Средняя группа во вне трактовых волостях и селам была более устойчивой — здесь ее величина превышает показатель по трактовым селам на 13,4 пункта, по волости — на 14,7 пункта. В Енисейской губернии группа бедных хозяйств на тракте превышает вне трактовый показатель на 2 пункта, а по зажиточным уступает на 4,3 пункта. В Ялуторовском округе величина груп-

¹ Чаянов А. В. Организация крестьянского хозяйства // Он же. Крестьянское хозяйство : избр. тр. — С. 208.

пы бедняцких хозяйств в трактовых волостях превышала показатель по вне-трактовым на 3 пункта. В то же время группа зажиточных хозяйств на тракте уступала вне-трактовым 1,2 пункта.

Таким образом, в трактовых селах и волостях более четко выделяются крайние группы крестьянства, а группа середняков на тракте в Иркутской, Енисейской губерниях и Ялуторовском округе приближалась к общероссийскому уровню (30 %).

Показателем степени расслоения может служить доля хозяйств, не имевших запашки, т.е. не сеявших хлеба. По Иркутской губернии таких хозяйств в селах тракта насчитывалось 30,3 %, а во вне-трактовых – 12,3 %, т.е. ниже трактового показателя на 18 пунктов. В трактовых волостях процент безземельных составлял 23,6 %, а вне-трактовых – 12,9 %. В Енисейской губернии процент безземельных хозяйств был примерно одинаков – 33,9 % на тракте и 33,3 % во вне-трактовых волостях. Совпадение же долей безземельных хозяйств на тракте и вне его можно объяснить тем, что в число вне-трактовых волостей были включены и волости, где располагались золотые прииски – там концентрировалось заведомо безземельное население. В Ялуторовском округе в трактовых волостях не имело посевов 16,4 % хозяйств, во вне-трактовых – 11,3 %.

Таким образом, глубина расслоения в трактовых селах и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и районах, к нему прилегающих, является очевидным фактом.

Середняки не представляли однородную устойчивую массу хозяйств. Эта группа подвергалась процессу раскрестьянивания. Внутри самих середняков наблюдались две тенденции: к разорению и к укреплению (см. приложение 2 табл. 25).

Подсчет показал, что тенденция к разорению у середняков преобладала в трактовых и нетрактовых районах. Однако в трактовых районах процент этот был выше и превышал в Иркутской губернии соответствующий показатель вне-трактовой зоны по селам на 6,3 пункта, по волостям – на 2,1 пункта; в Енисейской – в волостях на 6,3 пункта; в Ялуторовском округе был примерно одина-

ковым процент разорывшихся середняков на тракте и вдали от него. Надо учитывать, что показатель наличия пашни или посева не является определяющим, потому что концентрация на тракте неземледельческого (беспосевного) населения — очень интересный показатель, так как безземельный вынужден был работать по найму или иметь собственное дело. Возможными статьями дохода таких людей были: волостная служба, дворничество, кормчество, ямщина, обслуживание нужд этапного тракта и прочая неземледельческая специализация и случайные заработки.

Далее мы провели группировку хозяйств по числу рабочих лошадей (см. приложение 2 табл. 26).

При этом необходимо оговориться, что в «Материалах по исследованию... Енисейской губернии» графы с числом рабочих лошадей в таблицах по селениям отсутствуют, а исследователи по Ялуторовскому округу в поселенных таблицах выделили отдельно группу хозяйств с 3–5 лошадьми. В то же время, проводя группировку хозяйств по Иркутской и Енисейской губерниям, мы вынуждены были поместить в среднюю группу хозяйства, имевшие только 3–4 лошади, так как группа хозяйств, имевших 5 лошадей, помещена в источнике в графу «5–9 лошадей», что несколько занижает состав средней и завышает состав зажиточной группы.

При группировке крестьянских хозяйств по числу рабочих лошадей мы использовали земскую методику. В результате деления на бедную, среднюю и зажиточную группы крестьян мы получили следующие цифры. В трактовых селах трех округов Иркутской губернии 64,9 % всех хозяйств составляли бедняки. Не имевших вообще рабочих лошадей в этих селах насчитывалось 28,8 % всех хозяйств, а вся бедная группа составляла 62,1 % хозяйств. Во вне трактовых же селах группа безлошадных объединяет 15 % хозяйств, бедная в целом с безлошадными — 53,7 %. Таким образом, в трактовых селах, особенно в селах Московского тракта, доля безлошадных хозяйств была наибольшей и превышала показатель по вне трактовым селам на 16,6 пункта.

В волостях, лежавших на Московско-Сибирском тракте Иркутской губернии, группа бедных хозяйств составляла 58,7 %, во внетрактовых – 51,7 %. Безлошадных в волостях тракта было 22,7 %, во внетрактовых – 17,2 % хозяйств. Здесь нет такого контраста, как в селах тракта и вне его, но определенная разница в степени расслоения в волостях тракта и вне трактовых наблюдается. Так, группа безлошадных хозяйств в волостях Московского тракта превышает соответствующий показатель внетрактовых волостей на 5,5 пункта.

Таблица 10

**Хозяйства средней группы (с 3–4 лошадьми) в округах
Нижнеудинском, Балаганском, Иркутском (%)***

Район	В трактовых селах трех округов	На Москов- ском тракте	В волостях Московского тракта	Во вне- тракто- вых селах	В волостях, взя- тых для сравне- ния с трактовыми
Доля в %	19 %	18,8%	21,1 %	24,3 %	26,3 %

* Составлено по: приложение 2 табл. 26.

Таким образом, группа хозяйств с 3–4 лошадьми была наиболее устойчивой во внетрактовых селах и волостях, в то время как расслоение средней группы в трактовых селах было выше, особенно на Московском тракте.

Группа хозяйств с 5 лошадьми и более в трактовых селах составляла 16,3 %, на Московском тракте – 19,1 %, а во внетрактовых селах – 22 %. Здесь же наблюдаем тенденцию к уменьшению группы зажиточных хозяйств в трактовых районах.

В семи волостях Енисейской губернии, через которые проходил Московский тракт, группа безлошадных хозяйств составляла 26,1 %, а вместе с хозяйствами с 1–2 рабочими лошадьми – 53 %. В семи внетрактовых волостях той же губернии соответствующие показатели равнялись 23,8 % и 45,4 %. То есть в трактовых волостях показатель бедных хозяйств превышал подобный показатель во внетрактовых на 7,6 пункта. Группа хозяйств с 3–4 лошадьми в трактовых волостях включала 24 % хозяйств, во внетрактовых – 21,9 %. Зажиточных

хозяйств соответственно было 23 % и 32,7 %, т.е. процесс расслоения во вне-трактовых волостях проходил менее интенсивно, чем в трактовых.

В Ялуторовском округе Тобольской губернии в селах Московского тракта группа бедных крестьянских хозяйств составляла 71,9 %, т.е. равнялась среднему показателю по всему округу. Качественной характеристикой этой группы является наличие в ней безлошадных хозяйств, которых было 29,3 % от всех хозяйств тракта. Во вне-трактовых селах доля хозяйств бедной группы равна 71,4 %, а только безлошадных – 23,2 %, т.е. по сравнению с показателями по Московскому тракту эти данные ниже на 6,1 пункта. Следовательно, степень расслоения в группе трактовых хозяйств была выше.

Из анализа данных по Ялуторовскому округу следует, что процесс расслоения крестьянства в Западной Сибири шел интенсивнее, чем в Восточной. Так, если в трактовых волостях Иркутской губернии группа бедняцких хозяйств составляла 62,1 %, в Енисейской – 52,6 %, то в Ялуторовском округе Тобольской губернии – 67,3% (превышен тоже довольно высокий показатель по Иркутской губернии на 5,2 пункта). А по селам Московского тракта в Ялуторовском округе этот показатель был выше соответствующего по Иркутской губернии на 9,8 пункта. Однако доля безлошадных хозяйств по Московско-Сибирскому тракту Иркутской губернии несколько превышала аналогичный показатель в Ялуторовском округе (31,6 % и 29,3 %).

Доля безлошадной группы крестьянских хозяйств, по данным 1887/88 г., на Московском тракте не была превзойдена по всей Иркутской губернии и через 20 лет, в 1908 и 1912 гг. (22,7 % – в 1887, 13,4 % и 12,8 % – в 1908 и 1912 гг.). Подобная ситуация сложилась и в Енисейской губернии. Если в 1887 г. в волостях на Московском тракте безлошадные составляли 26,1 %, то в 1908, 1912, 1917 гг. по всей губернии их было соответственно 5,5 %, 10,4 % и 10,8 %¹. Здесь надо учитывать такие факторы, как: появление железной дороги, уменьшение доли ссыльных в трактовых селах, отмена этапирования пешим

¹ Горюшкин Л. М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. – С. 385.

порядком, падение ямщины, поворот части крестьян к традиционным сельскохозяйственным занятиям, к маслоделению и др.

Трудность группировки хозяйств по наличию рабочего скота в Енисейской губернии в районах трактовых и внетрактовых сел заключается в том, что, в отличие от исследования по Иркутской губернии, где группировка хозяйств по наличию рабочего скота дана в поселенных таблицах, в Енисейской губернии в таблицах по селениям приведены только сведения о числе хозяйств «без всякого скота» и «без рабочих лошадей».

Подсчитывая данные по графам «наличных хозяйств без всякого скота» и «без рабочих лошадей», мы получили следующие результаты. В трактовых селах четырех округов Енисейской губернии без всякого скота в 1887 г. было 24,7 % хозяйств, во внетрактовых же — на 6,7 пункта меньше (18 %). Без рабочих лошадей в трактовых селах было 28,2 % от наличных хозяйств, во внетрактовых — 27,1 %. Таким образом, в районе трактовых сел группа хозяйств без рабочих лошадей и крупного рогатого скота составляла около трети хозяйства. Во внетрактовых селах процесс пауперизации шел несколько медленнее, но и там число хозяйств без всякого скота достигло одной пятой, а без рабочих лошадей превышало четвертую часть всех наличных хозяйств (см. приложение 2 табл. 27).

Рассмотрим распределение крупного рогатого скота по исследуемым районам. Для этого выделим трактовые и внетрактовые волости Енисейской губернии. Московский тракт проходил через семь волостей трех округов губернии: Канский, Красноярский и Ачинский. Для сравнения мы и выделили семь волостей этих же округов, не пересекавшихся Московско-Сибирским трактом (см. приложение 2 табл. 28).

В трактовых волостях без крупного рогатого скота в 1887 г. оказалось 31,2 % всех наличных хозяйств. Вместе с ними хозяйств, имевших одну голову рогатого скота, было 49 %. Хозяйств с 2–3 головами скота было 26,2 %, а с 4 и более — 24,8 %. Здесь с 10 и более головами рогатого скота насчитывалось 4,6 % от всех наличных хозяйств волостей Московско-Сибирского тракта.

Во внетрактовых волостях хозяйств без крупного рогатого скота было 28,5 %, а вместе с хозяйствами, содержащими одну голову рогатого скота, — 43,4 %, имевших 2–3 головы — 24 %, а с 4 головами и более — 32,6 %. В этой высшей группе хозяйств с 10 головами рогатого скота насчитывалось 9,1 %.

Анализ данных табл. 23 показывает, что группа хозяйств бедных (не более одной головы рогатого скота) в трактовых волостях превышала показатель по внетрактовым волостям на 5,6 пункта. Другая крайняя группа — зажиточные хозяйства — была больше во внетрактовых волостях, превышая показатель трактовых волостей на 7,8 пункта.

Проведенная по используемому нами источнику группировка несколько сужает границы бедной группы хозяйств и расширяет границы зажиточной, так как критерием для характеристики процесса расслоения крестьянства некоторые исследователи считали хозяйства с 1–2 головами крупного рогатого скота для бедной группы и с 4 коровами для средней¹. Поэтому группа бедных хозяйств у нас получилась несколько меньше, ибо к средней группе мы вынуждены были отнести хозяйства с 2 головами крупного рогатого скота, как они даны по источнику — вместе с хозяйствами, имевшими 4 головы рогатого скота. А хозяйства, имевшие 4 головы рогатого скота, отнесены к группе зажиточных, потому что они тоже не выделялись статистиками.

Для расширения границ группы бедных хозяйств можно провести чисто механическое разделение графы хозяйств с 2–3 головами рогатого скота надвое и одну часть перенести в группу бедных хозяйств. Для сужения границы зажиточных хозяйств из графы хозяйств, имеющих 4–9 голов рогатого скота, шестую часть можно отнести к средней группе.

Такое деление по группам еще более увеличивает разрыв между показателями по бедным хозяйствам в трактовых и внетрактовых волостях (на 7 пунктов выше в трактовых волостях) и усиливает уровень бедняцкой прослойки в районе трактовых волостей на 13,4 % по сравнению с первоначальной группировкой.

¹ Горюшкин Л. М. Указ. соч. — С. 102, 104.

ровкой. В группах зажиточных хозяйств разница между районами остается почти той же (см. приложение 2 табл. 29).

По Иркутской губернии мы провели группировку по наличию рогатого скота в хозяйствах трактовых и вне трактовых сел (см. приложение 2 табл. 30).

В трех округах Иркутской губернии в трактовых селах 32 % хозяйств вообще не имели крупного рогатого скота, в селах Московского тракта — 31,4 %, а во вне трактовых селах — 25 %, т.е. во вне трактовых селах хозяйств без рогатого скота было меньше, чем на тракте, на 6,4 пункта. Примерно та же разница сохранится между трактовыми и вне трактовыми селами, если прибавить к этой группе хозяйства с одной головой крупного скота.

Для дополнительного уточнения доли бедняцкой прослойки в исследуемых районах Иркутской губернии мы к хозяйствам без крупного рогатого скота и имеющим одну голову рогатого скота прибавили хозяйства, имеющие по 2 головы рогатого скота. Для этого из графы в поселенных таблицах «Материалов...», где обозначены хозяйства, имеющие 2–3 головы рогатого скота, мы половину хозяйств отнесли к бедной группе. В итоге процент бедняцких хозяйств возрос в трактовых селах губернии до 65,7 %, в селах Московского тракта — до 63,3, а во вне трактовых селах — 58,4 %. И по этим показателям разница между трактовыми и вне трактовыми селами по бедной группе хозяйств сохраняется в 5 пунктах и более.

По Ялуторовскому округу трудно подсчитать число хозяйств с 3–4 коровами, так как в итоговой таблице по округу есть графы «число хозяйств с 3 коровами», далее «с 4, 5 и 6 коровами», т.е. эти графы не соответствуют графам поселенных таблиц, где есть «число хозяйств с 3–5 коровами» и далее «с 6–9». Эти графы в поселенных таблицах тоже не соответствуют принятой в сибирской исторической литературе группировке хозяйств по числу дойных коров¹. Поэтому мы из графы «с 4, 5 и 6 коровами» по округу берем в нашу таблицу треть из числа хозяйств для графы с 3–4 коровами, а оставшиеся 2/3 хозяйств переносим в графу «5–9 и более коров». То же и с поселенными таблицами, где

¹ Горюшкин Л. М. Там же.

из графы «с 3–5 коровами» 2/3 хозяйств переносим в графу с 3–4 коровами, а треть относим к группе хозяйств с 5–9 и более дойными коровами (см. приложение 2 табл. 31).

Из табл. 31 видно, что бедняцкие хозяйства в трактовых селах составляли около 82 %, во вне трактовых – 75,9 %. Таким образом, разрыв между показателями по группе бедняцких хозяйств по рассматриваемым районам сохранялся в 5 и более пунктов. Однако численность группы зажиточных хозяйств в зоне вне тракта превышает показатель по количеству дойных коров для трактовых сел на 3 пункта.

При сравнении же трактовых волостей и вне трактовых разница между группами хозяйств исследуемых районов по числу дойных коров почти не обнаруживается.

Таким образом, группировка хозяйств по средствам производства относительно всех категорий показывает преобладание широты и глубины расслоения на Московско-Сибирском тракте и в районах, к нему прилегающих. Серьезным аргументом в пользу этого вывода служат показатели применения наемного труда в трактовых селах и число хозяйств, нанимавших и отпускавших работников (см. приложение 2 табл. 32).

В селах Московского тракта по трем округам Иркутской губернии доля хозяйств, нанимавших годовых и временных работников, составляла 25,6 %, а во вне трактовых селах – 19,7 %, т.е. ниже показателя по тракту на 6 пунктов. По трем округам из всех хозяйств, имевших годовых и временных рабочих, 33,4 % приходилось на села Московско-Сибирского тракта, хотя по отношению ко всем хозяйствам трех округов на Московском тракте располагалось 28,1 % хозяйств. Вместе с трактами, прилегавшими к Московскому, хозяйств, использовавших труд наемных работников, было 45,6 %, тогда как из всех хозяйств трех округов в трактовых селах учтено 40,8 % хозяйств. Мы видим, что доля хозяйств, использовавших наемный труд, была выше в трактовых селах, а из общего числа хозяйств, нанимавших рабочих, более трети располагалось на Московско-Сибирском тракте и 45,6 % – в трактовых селах вообще.

Интересно отметить, что из выделенных авторами «Материалов...» групп крестьян доля старожильческих хозяйств, имевших годовых наемных работников, по исследуемым районам была примерно одинаковой: 15 % хозяйств в селах Московского тракта и 15,6 % хозяйств во вне трактовых селах. У новоселов Московского тракта 28,9 % хозяйств использовали годовых наемных рабочих, а у вне трактовых новоселов – 20,7 %. Из хозяйств поселенцев, использовавших труд годовых наемных работников, 53,7 % находилось на Московско-Сибирском тракте, а с прилегающими к нему трактами – 65,3 %. Однако из всей массы поселенцев доля хозяйств, использовавших труд годовых работников, была незначительна: 7,1 % хозяйств трактовых сел, 5,9 % хозяйств Московского тракта и 3,8 % хозяйств поселенцев вне трактовых сел. Наиболее высокий процент хозяйств, применявших труд годовых работников, по отношению к общему числу хозяйств каждой группы был у новоселов: 14,4 % хозяйств трактовых сел, 11,3 % хозяйств новоселов Московского тракта и 10,5 % хозяйств вне трактовых сел. Лидерство же здесь принадлежало старожилам, 15 % хозяйств которых использовало труд годовых наемных рабочих в целом по округам Иркутской губернии и в каждом рассматриваемом районе. И хотя у новоселов 25 % всех хозяйств пользовалось трудом годовых работников, но численно они составляли только 9,4 % от хозяйств старожилов, имевших годовых работников.

В волостях Московского тракта хозяйств, нанимавших годовых и временных работников мужского пола, было 24,8 %, во вне трактовых – 20,7 %. В трактовых волостях 31,7 % всех мужчин в возрасте от 18 до 60 лет работало по найму временно или в течение года, во вне трактовых – 22,3 %. Сроковые рабочие составляли 15,6 % от всех мужчин рабочего возраста в трактовых волостях и 12,1 % во вне трактовых. Из них в трактовых волостях жило на стороне, т.е. не в своем селении, 16,6 %, а во вне трактовых – 32 % сроковых рабочих. Следовательно, в трактовых волостях на местах был постоянный спрос на работников, нанимавшихся на определенный срок, и отход сроковых рабочих на сторону был вдвое меньше подобного показателя по вне трактовым волостям.

Данные по Енисейской губернии показывают, что доля хозяйств, нанимавших годовых работников, по всем четырем округам — Канскому, Красноярскому, Ачинскому и Минусинскому, в тракторной и вне тракторной зонах была приблизительно одинакова: 10,3 % — в тракторных селах, 10,5 % — в селах Московского тракта и 9,9 % — во вне тракторных. То есть в селах Московского тракта число хозяйств, нанимавших годовых работников, несколько выше, чем во вне тракторных. Число же хозяйств, нанимавших срочных работников во вне тракторных селах, превышало показатели по тракторным селам, но также незначительно — всего около 1 пункта. И хотя эти показатели разнятся незначительно, но они позволяют проследить тенденцию к преимущественному использованию труда годовых рабочих в тракторных хозяйствах, особенно Московско-Сибирского тракта. Наиболее показательным в этой связи является анализ графы по наличию годовых рабочих всякого возраста в хозяйствах четырех округов тракторных и вне тракторных сел. Мы соотнесли их (число наемных работников) с общим числом душ мужского пола и получили следующие показатели. В тракторных селах годовые наемные работники составляли 8 %, в селах Московско-Сибирского тракта — 9,3 %, а во вне тракторных селах — 5,2 % от всего числа душ мужского пола в каждом исследуемом районе. Таким образом, в селах Московско-Сибирского тракта численность годовых наемных работников на 4 пункта превышает показатель по вне тракторным селам. Следовательно, на тракте наблюдалась тенденция к более активному вовлечению крестьян в процесс расслоения и пролетаризации, а также к более широкому привлечению наемной рабочей силы на длительные сроки.

Анализ данных по графе «Количество хозяйств, отпускающих рабочих, годовых и срочных» показывает, что в целом по четырем обследованным округам процент хозяйств, отпускавших годовых работников, в тракторных селах был выше такого по вне тракторным селам — соответственно, 24,4 и 19,8 %. Таким образом, около четверти тракторных хозяйств, в том числе и в селах Московского тракта, отпускало годовых работников, а во вне тракторных — около 1/5 хозяйств. Процент хозяйств, отпускавших срочных работников, в целом по че-

тырем округам был незначителен – 3,5 для тракторных сел и 3,3 – вне тракторных, достигая наивысшего предела в 4 % по тракторным селам Канского округа.

Анализ данных по сроковым работникам показывает, что доля мужчин, живущих «в сроку», от общего числа мужчин в возрасте 18–60 лет составляла по тракторным селам четырех округов 20,8 %, по Московско-Сибирскому тракту 22,1 %, а по вне тракторным селам – 21,2 %, т.е. фактически везде была одинакова. Доля женщин, живущих «в сроку», от общего числа душ женского пола по тракторным селам была вдвое выше, чем во вне тракторных селах: 1,7 % – в тракторных, 1,3 % – в селах Московского тракта и 0,7 % – во вне тракторных селах. Таким образом, спрос на сроковую рабочую силу для женщин в тракторных селах был выше. Например, в Канском округе в тракторных селах 2,4 % женщин нанималось на сроковую работу, а во вне тракторных – лишь 0,3 %.

Взрослых мужчин, нанимавшихся работать по денно, в тракторных селах Енисейской губернии было 9,6 %, а во вне тракторных – 10,6 %, т.е. тенденция к применению труда по денщикам преобладала во вне тракторных селах.

По Ялуторовскому округу хозяйств, нанимавших работников, в тракторных селах было 13,6 %, во вне тракторных – 10,5 %, что ниже показателя по тракторным селам на 3 пункта. В волостях Московского тракта нанимало рабочих 12,7 % хозяйств, а во вне тракторных – 7,9 %. В тракторных волостях из хозяйств, нанимавших рабочих, 48,5 % нанимало одного полного рабочего без различия срока найма, 7,6 % хозяйств – двух полных рабочих и 4,5 % хозяйств – трех рабочих мужского пола. Остальные 39,4 % хозяйств нанимали либо взрослых женщин, либо полурабочников (подростков) мужского и женского пола без различия срока найма. Из вне тракторных волостей по одному работнику мужского пола нанимало 49 % хозяйств, имевших работников, 8 % – по два работника, 1,3 % – по три. В остальных хозяйствах (41,7 %) использовался труд женщин или подростков. Таким образом, процент хозяйств, нанимавших одного полного рабочего, в тракторных и вне тракторных волостях приблизительно

одинаков, однако к найму трех работников несколько чаще прибегали в тракторных волостях¹.

Процент хозяйств, отпускавших работников и предлагавших личные услуги на местах, в волостях Московского тракта и вне тракторных волостях был приблизительно одинаков (45,2 и 44 %). По селам Московского тракта этот показатель ниже — 37,8 %. Интересно отметить, что доля хозяйств, отпускавших рабочих на сторону, была выше во вне тракторных волостях, а хозяйств, предлагающих личные услуги на местах, выше в волостях Московского тракта (23,6 % против 20,4 % хозяйств во вне тракторных волостях).

Наемные работники в населенных пунктах рассматриваемых районов в Ялutorовском округе распределялись неравномерно (см. приложение 2 табл. 33).

В селам Московско-Сибирского тракта годовые наемные работники составляли 48,3 %, во вне тракторных селам — 34,4 %. То же и со сроковыми работниками. Если на Московском тракте таковые составляли от 51,7 % всех наемных работников, то во вне тракторных селам — 65,6 %. Сроковые работники преобладали во вне тракторных районах. Более высокий процент годовых работников в зоне тракторных сел свидетельствует о том, что здесь был больше спрос на физически крепких работников, имеющих определенную квалификацию.

Наемные работники составляли в селам Московского тракта 8,8 % от всех жителей рабочего возраста² (этот показатель мог быть выше, так как в источнике в графе «наемные рабочие» учитывались полуроботники — с 14 лет, а мы подсчитывали число жителей рабочего возраста женского пола с 13 лет). Вне Московского тракта наемные работники составляли 6 % трудоспособного населения. В целом по всем трактам округа (в том числе и по Московскому) наемных работников было 1143 чел., или 18,8 % от всех наемных работников округа. На один населенный пункт по Московско-Сибирскому тракту приходилось 30 наемных работников, годовых или сроковых, а по округу в целом — 16,4. Го-

¹ Куш Н. К. Материалы по исследованию... — Т. I. — С. 690—691, 728—729, 766—767.

² Подсчитано по : Куш Н. К. Материалы по исследованию... — Т. I. — С. 296—297, 310—311, 325, 338—339, 520—521, 534—535, 543, 549, 562—563, 576—577.

довых наемных работников на одно селение приходилось по трактам 13,2, по Московскому тракту 11,7, а по внетрактовым поселениям 5 годовых рабочих на один населенный пункт.

В волостях Московского тракта процент наемных рабочих от наличных душ рабочего возраста обоего пола составлял 6,8, а во внетрактовых – 4,2. Из них полные годовые работники обоего пола – 30,6 % от всех наемных работников в трактовых волостях и 25,3 % – во внетрактовых, т.е. спрос на наемную рабочую силу взрослых работников был на 5 пунктов выше в зоне Московско-Сибирского тракта¹.

Есть и другие факты, свидетельствующие о том, что в районе тракта социально-экономические процессы приводили к большей поляризации социальных групп крестьянства, к более широкому охвату их товарно-денежными отношениями. Например, в Иркутской губернии на Московском тракте арендовало землю 16,6 % наличных хозяйств и 25,7 % – во внетрактовых местностях, т.е. аренда земли более широко была распространена во внетрактовых волостях, где сохранялась и собственно земледельческая специализация. Покосы на тракте арендовало 39,2 % хозяйств, вне его – 20,1 %². Это свидетельствует о животноводческой специализации или транспортной ориентации притрактовых хозяйств и, возможно, об увеличении товарности хозяйств за счет распространения площади покосов.

В Ялуторовском округе на Московско-Сибирском тракте лишь 4,9 % наличных хозяйств сдавало в аренду покосы, в то время как во внетрактовых селах – 20,9 %. Ценность сенокосов на тракте мало стимулировала сдачу их в аренду³.

Таким образом, функционирование тракта стимулировало развитие товарно-денежных отношений, активизировало процесс расслоения крестьянства, уг-

¹ Куш Н. К. Материалы по исследованию... – С. 691, 729, 767.

² Подсчитано по : Материалы по исследованию... – Т. I. Поселенные таблицы. Иркутский округ. С. 8, 16, 40, 48, 64, 72, 80, 88, 112, 120, 128, 144, 152, 160, 232 ; Балаганский округ. С. 80, 88, 104, 112, 120, 128, 136, 144, 152, 224, 230 ; Нижнеудинский округ. С. 8, 16, 32, 40, 48, 56, 64, 168, 176.

³ Подсчитано по : Куш Н. К. Материалы по исследованию... Ялуторовский округ. Т. I. – С. 11, 39, 123, 165, 235, 291, 305, 319, 333, 347, 459, 473, 487, 501, 515, 529, 543, 557, 571, 585, 613, 806, 807.

лубля хозяйственную специализацию. Заработок населения Восточной Сибири только от Московского тракта, по исчислению приведенному в отчете председателя Высочайше утвержденной комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги, равнялся 5 250 000 руб¹.

§ 4. Элементы материальной культуры притрактовых жителей в XIX в.:

одежда, жилище и пища

Население притрактовой зоны – в большинстве русские сибиряки. Этим и определяется общий характер их традиционного быта. Некоторые особенности образа жизни населения, группирующегося вдоль трактов, были обусловлены его большей подвижностью и коммуникабельностью. Н. М. Ядринцев отмечал значение постоянного перемещения населения в Сибири. Переселенцы и ссыльные «не могли не менять нравов. При торговом движении, при промышленной жизни, обуславливавшей движения, население в Сибири более подвижно, более имеет случаев насмотреться на людей. Сибирь – страна бывалых людей. Сперанский, столкнувшись с сибирским обществом, заметил, что “это страна донкихотов”, здесь можно встретить людей, бывавших и в Камчатке и на Амуре. Сибирский крестьянин исхаживал с обозами от Иркутска до Москвы. Затем (поэтому – *О. К.*) жизнь населения не могла оставаться в застое»².

Исследователи крестьянского хозяйства Западной Сибири конца 80-х гг. XIX в. отмечали, что на состояние жилища, пищу и одежду крестьян влияли их благосостояние, месторасположение селения, традиции. Общий уровень жизни и достатка притрактовых крестьян и вообще жителей Тюменского округа, особенно его западной части, значительно превосходил экономическое благосостояние крестьян средней полосы России. Жителей Тугулымской, Успенской, Троицкой, Каменской, Фоминской и Усть-Ницынской волостей по благосостоянию можно было сравнить только с жителями самых плодородных полос России, где климат, почва и социальные процессы создавали условия для благоденствия и довольства. Но в Сибири климат суровый, зима долгая, почвы –

¹ Молодых И. А., Кулаков П. Е. Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии. – СПб., 1896. – С. 17.

² Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. – СПб., 1882. – С. 64.

далеко не отменного качества. Очевидно, что во многих случаях не земледелие создавало основу благосостояния. На проходящем через эти волости Московском тракте извозный промысел процветал, как нигде, и поэтому обеспечивал приличные заработки, равно как ямщина и дворничество¹.

Участие трактового населения в промысловой, торгово-промышленной деятельности требовало и определенной подготовки, уровня грамотности. Число хозяйств, имевших грамотных и учащихся в селах, на тракте в Иркутской губернии составляло в конце 80-х гг. XIX в. 30,2 %, во внетрактовых – 18 %, т.е. преобладало на 12,2 пункта². В Енисейской губернии на Московском тракте 23,1 %, вне тракта – 20,1 % хозяйств в селах были с грамотными, уступая трактовым 3 пункта³. Исследователь Л. С. Личков на материале 36 трактовых и 25 «забошных» селений Иркутской губернии в конце 80-х гг. XIX в. выявил, что среди притрактовых было наименьшее число пунктов, в которых взрослые не брали книги в школьных библиотеках (27 %), где «совсем не развита охота к чтению» (16 %), но в то же время насчитывалось наибольшее количество селений, жители которых покупали книги, – 73 %. В удаленных от трактов деревнях соответствующие показатели равнялись 80, 31 и 25 %⁴. Вообще в трактовых селах у крестьян встречались неплохие библиотеки. Так, у торгующего крестьянина М. Шипицына в с. Спасском, по оценке очевидцев, библиотека была «богатейшей и прекраснейшей», содержащей, наряду с религиозной, немало художественной, научно-популярной и специальной литературы. Исследователи В. А. и К. Е. Зверевы отмечают, что уже в начале 90-х гг. в «притрактовых селах Восточной Сибири в распоряжении жителей преобладали светские изда-

¹ Горемыкин В. Н. Указ. соч. – С. 156.

² Подсчитано по : *Материалы по исследованию...* – Т. I, Иркутский округ: С. 3, 11, 35, 43, 59, 67, 75, 83, 99, 107, 115, 123, 139, 147, 155, 227 ; Балаганский округ : С. 75, 83, 99, 107, 115, 123, 131, 139, 147, 219, 275 ; Нижнеудинский округ : С. 3, 11, 27, 35, 43, 51, 59, 163, 171.

³ Подсчитано по : *Материалы по исследованию...* – Т. 3: С. 3, 9, 15, 21, 39, 45, 57, 63, 69, 75, 105, 111, 117, 123, 129, 135, 141, 189, 195, 201, 207, 213, 219, 225, 237, 243, 261, 273, 279, 285, 297, 321, 339, 381, 387, 393, 423, 429, 441, 447, 465, 690.

⁴ Зверев В. А., Зверева К. Е. Распространенность печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861–1904 гг.) // *Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX вв.)* : сб. науч. тр. – Новосибирск, 1991. – С. 126.

ния»¹. Таким образом, общий уровень грамотности трактовых жителей не ускользнул от внимания современников и сказывался на различных элементах материальной культуры.

В трактовых селах происходила и социализация детей наподобие жизни взрослых. М. В. Красноженова записала: «Так, лет 30–35 тому назад, когда работал Сибирский тракт, дети притрактовых селений играли в «постоялый двор», в «обозы», в «лавочку» и т. п... В 1825 г. мне пришлось получить еще одно указание на игру в «постоялый двор» – в с. Торгашино Красноярского района в разговоре с Леной Л., 11 лет, когда, перечисляя известные ей игры, та упомянула и «постоялый двор». Выяснилось, что «раньше-то все дети играли – так мама сказывала, теперь-то перестают»... Хозяин, хозяйка, работник – персонажи «постоялого двора». Приказчик обоза, ямщик и прочие – все они во время игры действуют вполне реально, но каждый раз по-новому. Вводятся или опускаются те или иные детали, каждый участник творит разговоры, сцены и действия, воспроизводя картину постоялого двора во время остановки обоза»². То есть, спустя 30 лет после падения извоза и дворничества на тракте, дети еще могли играть в игры, реальное значение которых ушло в прошлое. В 1928 и 1929 гг. часть лета М. В. Красноженова проводила в с. Семиверстке, где раза два-три видела промчавшихся мимо малышей с колокольцами на шее, запряженных парой с ямщиком и седоком, – это играли в «бланку». («Бланка» слово искаженное от «бланк» – официальный документ, дающий право на проезд по большому тракту за казенный счет)³.

А. А. Макаренко, составивший сибирский народный календарь в этнографическом отношении, неизменным видом крестьянских занятий называл ямщину в осенне-зимние месяцы: с октября «начинается ямщина (отправка гужом товаров)», в ноябре «ямщина в полном разгаре», в декабре «ямщина продолжается», «в январе занимаются ямщиной», в феврале «доставка хлеба на золотые

¹ Зверева К. Е., Зверев В. А. Круг чтения крестьянства Сибири в период капитализма (80-е гг. XIX в. – 1917 г.) // Распространение книги в Сибири (конец XVIII – начало XX в.): сб. науч. тр. – Новосибирск, 1990. – С. 87.

² Традиционная педагогика: учеб. прогр., хрестоматия и практикум (для студ. ист. фак-та) / авт.-сост. и отв. ред. В. А. Зверев. – Новосибирск, 2005. – С. 63.

³ Там же. – С. 63.

прииски, к пристаням и станциям», в марте «в большинстве местностей Енисейской губернии Благовещенье протекает по "зимнему пути". Об этом в Томской губернии говорят, например, так: "В Благовещенье путь не рушится", - либо неделю не доезжают, либо переезжают», потому что, согласно поверьям, нового дела в тот день, когда наступало Благовещенье, нельзя было начинать, ибо «предприятие неудачу потерпит»¹. Поэтому и ехали с обозами заранее, либо после праздника.

Тракт влиял на элементы бытовой культуры его жителей.

Зимой мужчины носили овчинные полушубки, когда же отправлялись в дорогу, то поверх полушубка надевали «гуся», или «ягу», - шубу из козлиной шерсти с мехом наружу (см. приложение 4 рис. 14-15). Шапки носили из оленьего меха с наушниками, по праздникам надевали бобровые шапки². В селах Восточной Сибири «притрактовый крестьянин пользуется, например, одеждой преимущественно покупной, в то время как крестьянин глухих местностей преимущественно своего изделия»³.

По воспоминаниям Н. А. Митрофанова, жителя с. Малый Кемчуг: «Летом ямщики носили бродни или сапоги, широки шаровары из трико или дабы, по праздникам одевали плисовы, рубаха вроде приисковой, поверх одевали азиям, в холодные ночи - ватный башмет; на голову картуз или войлочная шляпа. Зимой - бродни с кочемными чулками и суконными портянками, которые носили пимы с красными горошинами, шаравары ватные, бешмет и азиям, а сверху в морозы - доха. На шею одевали шаль или шарф, на груди крест... (см. приложение 4 рис. 16, 43-45). Шапки татарки с четырьмя углами, в Иркутске шили их»⁴.

Путешественники О. Финш и А. Брэм отметили: «Чтобы не замерзнуть, надо надевать две шубы, - как это все здесь и делают. Нижняя шуба (тулуп) шьется на бараньем меху и имеет вид долгополого сюртука с застежками на бо-

¹ Макаренко А. А. Сибирский народный календарь в этнографическом отношении. - Новосибирск, 1993. - С. 83, 85, 92, 46, 49, 52.

² Горемыкин В. Н. Указ. соч. // Материалы для изучения... Вып. 4. - С. 156-158.

³ Молодых И. А., Кулаков П. Е. Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии. - С. 20.

⁴ КККМ. Ф. 7886 : М. В. Красноженова. Д. 103. Л. 20 об.

ку, а сверх нее надеваются так называемая «даха», т. е. необыкновенная широкая, двойная шуба с капюшоном, испод которой делается из летних шкурок песцов, а верх из меха молодых оленей (пыжиков) и в нее можно завернуться как угодно. Шапка и валенные сапоги, без которых пускаться в дорогу положительно немислимо»¹.

И. И. Попов, неоднократно проезжавший по Московско-Сибирскому тракту, вспоминал: «Меня поразили зажиточность, широкое гостеприимство, независимость крестьян, чистота и относительно культурная обстановка крестьянских изб, с венскими стульями, паласами (тюменские ковры), скатертями, салфетками на столах, растениями на окнах и олеографиями на стенах. Избы — большие, крепкие, крытые тесом или железом. Соломенных крыш в Сибири совершенно не было»².

В Сибири, особенно на тракте, редкий крестьянин, имевший порядочную «домашность», т. е. достаточное количество скота, земли и прочих источников дохода, не жил в большом просторном доме, нередко двухэтажном. В западной части Тюменского округа двухэтажные дома встречались повсеместно. Каждый крестьянский дом, или «хоромина», разделялся на две половины — черную и белую. Исключение составляли совершенные бедняки, имевшие хаты или даже землянки, в которых не было никакого деления, а была лишь «черная половина». «Белая половина» обычно состояла из одной или нескольких комнат в зависимости от величины дома. В одноэтажных домах она отделялась от «черной» сенями; в двухэтажном под нее отводился обыкновенно весь верхний этаж, а черная помещалась в нижнем. Если дом имел белую и черную половины, в каждой из которых было по одной комнате, разделявшихся сенями, то дом назывался старожилами «стопою».

Сибиряки любили чистоту, поэтому их дома содержались несравненно опрятнее, чем у российских крестьян. У того же И. И. Попова сложилось впечатление, что они лучше недоедят, но будут соблюдать в чистоте «хоромины» и

¹ Финш О., Брэм А. Путешествие в Западную Сибирь. — М., 1882. — С. 37.

² Попов И. И. Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет. — Л., 1924. — С. 153–154.

радеть о приличности обстановки. «Обстановка даже в домах среднего достатка была весьма приличной. По стенам стояли стулья и лавки, шкафы и прочая мебель, которая содержалась в большой чистоте. На стенах развешаны разные лубочные картины и портреты высочайших особ императорского дома. Столы покрыты чистыми салфетками, лавки и стулья крашенные, стены и потолок дома — расписные. По полу разостланы половики, а в местах коврового производства — ковры местного изделия. Про староверов уже и говорить нечего, у них стремление к чистоте доходило до какой-то мании»¹. Современник С. И. Турбин, проехавший по тракту, отмечал, что «коренные» сибиряки, жившие более зажиточно и «обиходно», регулярно мыли или скоблили не только полы и лавки, но даже деревянные стены и крыльца². Довольно большие, построенные на городской манер дома имелись в притрактных селах Ишимского округа³.

Конечно, все вышесказанное относится к концу XIX в. В XVIII ст., при заселении тракта, и еще в начале XIX в. картина была несколько иной. Тогда крестьяне очень много сил тратили на первоначальное обустройство хозяйства. Хотя у старожилов избы содержались в хорошем состоянии, и в первой четверти XIX ст. А. П. Беляев, сосланный в 1827 г., так описывал жилище на тракте у Красноярска: «Мы въехали в первую по дороге избу; но избой я неправильно назвал очень хороший дом, где царствовала необыкновенная чистота. Полы, потолки, скамьи из кедрового дерева, все это блестело, и на пол, уронив хлеб, смело можно было его есть. В Сибири два раза в неделю все моется, скоблится, а печи белятся... Словом, довольство и необыкновенная чистота, даже в самых небольших избах, особенно после русских дымных и отвратительных хижин помещичьих крестьян, поражала! Тут-то мы с торжеством говорили: «Вот что значит свобода!»... Здесь, напротив, эта чистота, общая губерниям всей Сибири: Тобольской, Томской, Енисейской, Иркутской, за Байкалом и повсюду»⁴. В. И. Вагин, ехавший по тракту в 1837 г., вспоминал: «... по всему тракту мы

¹ Попов И. И. Указ. соч. — С. 158 — 159.

² Турбин С. И. Страна изгнания и исчезнувшие люди. — СПб., 1872. — С. 37.

³ Шелегина О. Н. Указ. соч. — С. 41.

⁴ Беляев А. П. Воспоминания декабриста о пережитом и пережитом. — Красноярск, 1990. — С. 148—149.

останавливались в просторных, светлых и чистых избах. Хозяева видимо были зажиточны. Исключение составляли некоторые места по Барабе, где нас поразили и особенно спертый воздух, и бедность помещений, а во многих местах лучины вместо свеч»¹.

На состояние жилища оказывало влияние и географическое положение трактовой местности, наличие леса. В степных округах Тобольской и Каинском округе Томской губернии дома были в худшем состоянии, чем, например, в Иркутской губернии. В лесистых местах кровли крылись дранью, а в Барабинской степи дерном, что придавало им вид, «весьма дикий»².

По плану возводились только новые селения, обстраиваемые под надзором местного начальства, а во всех остальных дома располагались в самом причудливом порядке, обычно по берегу реки или озера. В обширных селениях по большой сибирской дороге дома были отлично устроены на городской манер и внутри нередко роскошно убраны. Но рядом с ними стояли бедные постройки, каких было мало во внутратковых селениях. В Енисейской губернии в селениях старожилов, расположенных возле дороги, дома были построены по обеим ее сторонам. Нежилые строения в придорожных селениях находились на одной линии с домами или во дворах. Нередко дворы обносились бревенчатыми заборами или частоколами и разделялись на передний и задний. В первом находились амбары, а во втором – хлева³. Многие дома в деревнях около Красноярска и вообще по Московской дороге, а также по Минусинскому тракту имели пять-семь окон по фасаду, были обиты и покрыты тесом, с резными карнизами и подоконными сандриками, с большими службами и хлебными амбарами. Строения в три окна были самые обыкновенные, их было больше половины в каждом селении; избы в два и одно окно встречались редко. В местах малолесистых, куда лес доставлялся издалека, гужом, как, например, по дороге от Ачинска до Канска, дома небогатых крестьян покрывались берестой, с накладкой на нее дерна. В этих местах и многие избы были построены из березового

¹ Вагин В. И. Мои воспоминания // Мемуары сибиряков. – Новосибирск, 2003. – С. 55.

² Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Ч. 2. – С. 109–110.

³ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Ч. 2. – С. 112.

леса, а службы – из такого же плетняка. В отличие от Ачинского округа, в Красноярском и Канском только у бедных хозяев избы были без горницы. Печи везде стояли с трубами. В окна вставляли стекло, иногда слюду или пузыри. Слюда с приближением к востоку применялась чаще, а пузырь считался иными теплее стекла. Лучину, которой еще в 1830-е гг. освещалась большая часть изб, сменили свечи. В Западной Сибири употребляли для освещения также сало или конопляное масло¹.

М. В. Красноженова, совершившая в 1927/28 г. этнографическую экспедицию в окрестностях Красноярска по старому Сибирскому тракту, в «Семиверстке» – селе, образовавшемся от слияния четырех деревень: Заледеевой, Емельяновой, Арейской и Установой, встречала «дома старинной постройки когда-то типичные для Сибирского тракта – это довольно высокие домики в 3 окна на две половины с двухскатными крышами и высокими крыльцами»².

В Забайкалье по плану расположены были только селения, устроенные по воле правительства с 1790 г. для водворения ссыльных; во всех прочих селениях дома размещались без всякого порядка. Они были просторными и удобными только у раскольников Верхнеудинского округа и отчасти у других поселян, живших по большой дороге. Однако курных изб нигде не было, везде были печки с трубами. Дома даже для ссыльных были устроены из двух половин, и в каждой помещалось по два человека или по одному семейству³.

В Енисейской губернии с 1829 г. строились поселки для ссыльных. 14 селений для ссыльнопоселенцев было выстроено в Канском, 4 – в Минусинском и 2 – в Ачинском округах. Постройка через десять лет была завершена. Селения были спланированы в одну широкую улицу, с площадью посередине. Дома на две семьи каждый в фасаде имели четыре окна, а в середине дома располагалось крыльцо с сенями, разделяющее дом на две равные половины. Однако дома эти были казенные, и некоторые поселенцы выстроили собственные дома.

¹ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – Ч. 2. – С. 113–114.

² КККМ. Ф. 7886. Д. 102. Л. 9.

³ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. – С. 118.

В Восточной Сибири, начиная с правого берега Енисея, дома были особой постройки. Они ставились торцом на улицу; на подпольях; у высоких крылец, передних и задних, были перила и навесы. Просторные сени делили дом на две половины. С одной стороны, к улице, располагалась «приспешная» изба с полатями — жилище всей семьи, с другой стороны, на возвышении в 3—5 ступеней, — горница, обычно с перегородкой и большой русской печью, предназначалось для гостей. Полы делали дощатые. Печи всегда были с трубами и деревянными заслонками. Зимой избу и горницу натапливали как баню¹. К заднему крыльцу примыкали крытые, а иногда и некрытые дворы с сенниками. Амбары и погреба располагались на передних дворах, хлевы с сеновалами над ними — на задних. За дворами делали огород, а дома — два или три, стоящие рядом, имели позади огорода «плетняк». Здесь, за городьбой, летом паслись телята. Двор, огород и телятник занимали обыкновенно площадь более десятины. Двор огораживался бревенчатым забором и частоколом, редко — жердями. В Нижнеудинском округе селения лежали среди огромных лесов, тянулись узкой полосой, отвоеванной у дремучего леса. Поэтому дома не располагались в каком-либо порядке, а каждый двор выстроен был по прихоти своего хозяина².

А. П. Чехов отмечал, что по «Сибирскому тракту, от Тюмени до Томска, нет ни поселков, ни хуторов, а одни только большие села, отстоящие одно от другого на 20, 25 и даже на 40 верст. В каждом селе церковь, а иногда и две; есть и школы, тоже, кажется, во всех селах. Избы деревянные, часто двухэтажные, крыши тесовые... Часов в 5 утра, после морозной ночи и утомительной езды, я сижу в избе вольного ямщика, в горнице, пью чай. Горница — это светлая, просторная комната, с обстановкой, о какой нашему курскому или московскому мужику можно только мечтать. Чистота удивительная: ни соринки, ни пятнышка. Стены белые, полы непременно деревянные, крашеные или покрытые цветными холщовыми постилками; два стола, стулья, шкаф с посудой, на окнах

¹ Гагемейстер Ю. А. Указ. соч. — С. 115.

² Там же. — С. 116.

горшки с цветами. В углу стоит кровать, на ней целая гора из пуховиков и подушек в красных наволочках...»¹.

Подобны образом оценивают дома в Сибири немцы О. Финш и А. Брэм, путешествовавшие в начале 1880-х гг. Между Екатеринбургом и Тюменью «Строения выглядят здесь вообще гораздо уютнее и красивее, чем в России, а станционные дома отличаются, большей частью, примерной чистотой»².

«В притрактовых селениях к приезду столичных чиновников владельцы домов, где останавливались последние, должны были, помимо обычной уборки, пол в избе, сенях и на крыльце “устлать мелкорубленным ельником или мелким зеленым сеном”, “выкурить противный запах” лиственничной серой, для чего бросить небольшую ее частицу на загнету печи», – отмечает О. Н. Шелегина³.

Исследователь В. А. Зверев после внимательного анализа источников выявил ряд действительных достоинств домашнего санитарного быта большинства русских крестьян-сибиряков: относительно большие размеры домов, хорошее качество срубов, тесовых крыш; отдельно стоящие, не примыкающие к жилью и не стоящие с ним под одной кровлей дворовые постройки и пригоны для скота; наличие при доме погребов, амбаров и стоек; деревянные полы, в том числе и крашенные, достаточно большое количество окон; сравнительная чистота и опрятность жилищ, достигаемые тем, что в них редко содержались животные, регулярно производилась капитальная уборка, полы покрывались половиками, хвоей или посыпались чистым песком; наличие собственных бань примерно в половине дворов и т.д.⁴

Все это, конечно, результат не только санитарно-гигиенической культуры, но и экономических возможностей крестьян. Традиционное отсутствие туалетов в XIX в. было характерно и для трактовых сел. Однако В. А. Зверев более критичен в оценке жилищ, которые несколько идеализируются этнографами. Минимальным нормам соответствовало только жилище зажиточных крестьян,

¹ Чехов А. П. Из Сибири // Полн. собр. соч. – Т. 14–15. – С. 13–14.

² Финш О., Брэм А. Путешествие в Западную Сибирь. – С. 35.

³ Шелегина О. Н. Указ. соч. – С. 84.

⁴ Зверев В. А. Региональные условия воспроизводства крестьянских поколений в Сибири. (1861–1917 гг.): учеб. пособ. – Новосибирск, 1998. – С. 68.

проживавших в шестистенных, или связных, и крестовых, или «круглых», а также в двухэтажных домах. Остальные дома 4-стенные (стопы) и 5-стенные не соответствовали санитарным нормам¹.

Естественно, что на Московско-Сибирском тракте, заселенном в более ранний период XVIII – первой трети XIX вв., старожил за период своей самостоятельной жизни мог построить как минимум два дома и, естественно, улучшить свои жилищные условия. Приселения к трактовым жителям новоселов, поселенцев формировало неоднородную картину трактовых сел. Это отметил врач и писатель С. Я. Елпатьевский, прошедший по этапу в сибирскую ссылку: «Как разношерстны обитатели этапа, так же разнохарактерна и сибирская деревня... Бок-о-бок стоят и двухэтажный, как фонарь, светящийся окнами, дом сибиряка-старожила, и полуземлянка уфимского башкира с очагом вместо печки, и затянутыми пузырем вместо стекол окнами... Среди разнокалиберных построек вы не увидите только одного – обыкновенной русской избы средней лесной полосы России...»². Он же писал: «Оригинальный рост этих трактовых сел бросается в глаза при первом поверхностном взгляде. В центре деревни – большие двухэтажные и длинные, вытянувшиеся по улице, одноэтажные дома, – старые, почерневшие от времени и дождей, с лавками внизу, иногда с каменными кладовыми и всегда с громадными крытыми дворами. Везде широкое довольство, сытая беспечность – полная чаша. Чем ближе к краям, тем новее становятся дома, пока не закончатся низенькими избушками в одно – два оконца, даже полуземлянками в концах деревни. Обитатели этих домишек – только что покинувшие этап питомцы его. Вы буквально видите, как год от года прибавляются новые избушки поселенцев, как они шаг за шагом отвоевывают место у тайги. И вот деревня вытянулась на семь верст, и кладбище, еще недавно бывшее за деревней, оказывается уже в центре ее»³.

¹ Заверев В. А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении... – С. 19–27; Он же. Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы. – С. 60–64; Он же. Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. – С. 140–144.

² Елпатьевский С. Я. Очерки Сибири. – СПб., 1897. – С. 25–27.

³ Елпатьевский С. Я. Указ. соч. – С. 25.

Т. Ю. Назаренко считает, что в притрактовых и пригородных селениях не только раньше вошли в обиход городские моды, интерьеры, строения, но и в них быстрее утвердилась новая модель мировидения. Помимо традиционной избы, по планировке, достаточно устойчивой и не всегда менявшейся, в зависимости от достатка и вкусов конкретной семьи, горницы, в которых проживали круглый год, чаще стали появляться в притрактовых и пригородных селах и именно там принимают характер массового явления. В интерьере горниц становятся наиболее заметными последствия социально-экономических процессов, которые происходили в сибирской деревне. В горнице собирались наиболее престижные вещи, символизировавшие достаток, социальную значимость семьи, она была воплощением сиюминутной ценности. При этом планировка горниц нестандартна: хозяева ориентировались на личный вкус или на моду. Постепенно она начинает восприниматься как главное жилое помещение. «Оторванные от земли, живущие “с бичика” крестьяне уже не столь безоговорочно зависят от природы. Деньги становятся тем гарантом, который обеспечивает выживание семьи даже в случае неурожая. Крестьяне притрактовых сел еще не порвали с традиционной культурой, но уже сделали первые шаги в области урбанистической», — заключает Т. Ю. Назаренко¹.

Таким образом, на основе накопленного нового материала за последние годы можно сделать выводы о постепенно меняющемся жилище трактовых крестьян в сторону его постоянного улучшения. Учитывались санитарные условия; площадь жилья на одного человека, объем воздуха, освещенность и другие составляющие. При этом на тракте новое внедрялось быстрее в силу большей мобильности жителей. Важным условием был фактор длительности проживания в трактовом селе и зажиточность крестьян.

Достаток притрактовых крестьян отражался и на их рационе.

Состав повседневной пищи включал растительные и мясомолочные продукты, а также «дары природы» и напитки. Корректировку в их соотношение

¹ Назаренко Т. Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян // Труды ТОКМ. — Т. XII. — С. 58–62.

вносили времена года и посты, которые строго соблюдались. Естественно, что состав пищи зависел и от социального положения крестьян. Старожилы и зажиточные крестьяне питались «довольно порядочно», обильно и сытно, «как дай бог чиновнику средней руки в Петербурге»¹.

В 1827 г. А. П. Беляев на Московско-Сибирском тракте под Красноярском встретил такое угощение в доме старожила: «...этих кушаний, похлебок, говядины, каши, жареной дичи, пирожных колечек с вареньем оказалось до шести блюд... Не знаю как теперь, но тогда Сибирь была житницей, в которой, по выражению некоторых крестьян, они по 20-ти лет не видели дна у своих сусеков»².

В растительном рационе преобладал зерновой: хлеб употребляли ржаной (с горячими блюдами) и пшеничный (с чаем и молоком). Выпекали в Сибири также ячменный хлеб и гречневые лепешки. В целом же в крестьянских хозяйствах «был в ходу больше пшеничный хлеб». Повсеместно пекли пироги, шаньги, блины, оладьи, калачи³. П. А. Кропоткин заметил, что в Сибири много ели кислого, в том числе выпекали кислый хлеб⁴.

Почти повсеместное занятие огородничеством значительно дополняло растительный рацион русских крестьян.

«Особенной» пищей сибиряков были пельмени. Их готовили зимой, потому что летом они тотчас «засолодеют». Зимой для сохранности их выносили на мороз. Делали по несколько мешков и хранили в деревянных коробах⁵.

Во время разъездов трудностей с едой не возникало. «На почтовых станциях съестного было мало и цены на него не уступали столичным, поэтому расчетливые люди припасы везли с собой. У настоящего сибирского ездока зимой были приготовлены в дорогу тысячи полторы замороженных пельменей да мо-

¹ Латкин Н. В. Красноярский округ Енисейской губернии. — СПб., 1890. — С. 44; Хайдаков. Не столь отдаленные места Сибири: (Наброски из воспоминаний ссыльного) // Отечественные записки. — 1875. — № 7. — С. 29–30.

² Беляев А. П. Воспоминания декабриста. — С. 148.

³ Горьковская З. П., Катионов О. Н. Пища русских крестьян Сибири в повседневной жизни (период капитализма) // Культурный потенциал Сибири в досоветский период. — Новосибирск, 1992. — С. 57.

⁴ Кропоткин П. А. Дневник. — М.; Пг., 1923. — С. 65.

⁵ Щукин Н. Быт крестьянина... — С. 43.

роженные щи в виде льдины, от которой на станции откалывали кусок. Варкапельменей и разогревание щей занимало не более четверти часа. Если путешественник останавливался не на казенном почтовом дворе, а в доме крестьянина-ямщика, то он мог рассчитывать на тарелку хозяйских щей с говядиной или ухи, пирог или поросенка, яичницу, кашу с маслом, — и все это за двугривенный»¹.

Во второй половине XIX в. фрукты в Сибири были редкостью, их могли пробовать только очень богатые люди — купцы или чиновники. П. А. Кропоткин записал в своем дневнике: «Бедная Сибирь совершенно лишена фруктов. “Здесь все фрукты — кедровые шишки да репа”, — говорил ямщик. Дыни и арбузы есть грунтовые, а яблок не родится, как ни пытались разводить, — ни вишни, ни сливы, конечно, нет»².

Свежая и соленая рыба в постные праздники заменяла мясо. Из нее варили «щербу» (уху), жарили, делали «тельное» (рыба без костей рубленая, перемешанная с мукой и жаренная на масле), пельмени и пироги.

Путешественников на тракте могли угостить ухой «из живых иртышских стерлядей, которые плавали в затопленной барже», их тут же сачками вылавливали³. Н. М. Ядринцев зимой при переезде через Байкал останавливался в небольшой хижине, устроенной на льду для обозных ямщиков, и угощался завтраком из байкальской рыбы, приготовленной караульщиком в оригинальной обстановке⁴.

Еда крестьян была сытной, однообразной и простой. Постоянное меню житочной части населения выглядело примерно так: хлеб, щи с капустой и крупой, щи мясные, уха, каша гороховая, картофельная или крупяная, яичница, молоко или творог со сметаной, мясо жареное или «студень», рыба и овощи (свежие и соленые), квас и чай с различными «прикусками».

¹ Матханова Н. П. Путевые записки Н. С. Щукина о Барабинской степи // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области. — Новосибирск, 1997. — С. 168–169.

² Кропоткин П. А. Дневник. — С. 32.

³ Попов И. И. Минувшее и пережитое. — С. 155.

⁴ Ядринцев Н. М. Сибирь как колония. — 2-е изд. — С. 43

Трезвость считалась «первейшей добродетелью» у обозных ямщиков, отмечал И. И. Завалишин¹. Хотя С. С. Шашков в фельетоне за 1865 г. писал по поводу трезвости в Сибири: «От Урала до границ Китая видел тебя, о родина, и удивлялся несметному количеству твоих кабаков, которых в тебе так много, как звезд на небе. Я видел большие деревни, имеющие кабаков 30–40–50. Я видел маленькие починки, дома в три, между которыми красуется кабак. Даже посреди Байкала, на льду, каждую зиму строится кабак»².

Цены на продукты питания в Сибири по сравнению с Европейской Россией были невысокими – это отмечали все современники. За десять копеек в 1862 г. на постоялом дворе можно было поесть щей, лапши, капусты с огурцами и еще «кой-чего».

Хозяева постоялых дворов к осеннему и зимнему времени – периоду наиболее интенсивного движения обозов на трактах – готовились усиленно, до «осеннего» заговенья исстряпывая по несколько десятков пудов муки на каждом дворе. Стряпали маленькие булочки, выносили их на мороз в амбары, а потом их стоило только разогреть – и «как сейчас испечены». Заранее варили сусло, из которого делали пиво и квас: «ведер по десяти пива и по двадцати квасу». Арбузов солили в районе южной части Енисейской губернии «ведер по тридцати». Моркови заготавливали на двор «мешка по три». Мяса уходило много. В 1927 г. Лепестухин Иван (68 лет) из д. Елистратовой вспоминал, что у них было 23 головы скота, из них 9 дойных коров. «Масла своего хотя и много было, а не хватало для обозных ямщиков. Овец штук по 40 из стада брали, свиной штук 12 убивали, куриц, гусей, поросят – 50 штук кололи и замораживали».

В «свалку», то есть в период наиболее активного хода обозов, на постоялом дворе забивали не менее трех коров «пудов по восемь», хлеба своего снимали по 25 тыс. снопов, то есть получали 5 тыс. пудов муки (из 100 снопов – 25

¹ Горьковская З. П., Катюшов О. Н. Указ. соч. – С. 60.

² Вегман В. Д. Неопубликованная статья Шашкова С. С. – Иркутск, 1928. – С. 9.

пудов муки), и всего этого еле-еле хватало до Рождества, а потом жили на покупных продуктах¹.

Во время «одношовки» (так называлась короткая, часа на полтора – два, остановка обоза) обед для ямщиков готовить времени не было, поэтому ограничивались так называемым завтраком. Подавали ямщикам чарку вина (стаканчик не более ста граммов), потом холодную закуску («окрошку» – холодное накрошенное мясо или мясной студень), соленые овощи. Завершался «завтрак» чаем с сахаром (каждому полагалось по большому куску) и с калачами либо разогретыми с мороза пирогами с начинкой. На столе всегда стояли «полупудовые ковриги ржаного хлеба, горообразные «папушники», то есть пшеничные хлебы, деревянные солонки, в которые всыпается зараз по пять фунтов соли. Ложки, вилки, ножи ямщики не применяют. Это для них лишняя трата времени, притом о «порциях» они отродясь не слыхивали; им подается все крошеное и ешь, сколько душа желает (!), жбаны с густым квасом».

Если же остановка была более продолжительной, с ночевкой, то по приходе обоза во двор хозяйки накрывали стол, готовили холодную и горячую еду. Ямщики, вымыв руки, садились за стол, и «старшой (так ямщики называли своего артельщика, обыкновенно следующего во главе обоза) кричал ухмыляясь: «Стряпки! Что есть в печи, все на стол мечи!» Эта стереотипная острота неизменно повторяется на каждом постоялом дворе при начале еды. Стряпки (их обыкновенно не одна, а несколько, ибо нет человеческой возможности справиться одной с такими обедами) несут тогда профессионально огромные лакированные деревянные чашки щей, как выражаются ямщики, «с кнута», то есть с огня, с пылу»².

Обед состоял из мясных щей, причем первая порция их давалась без мяса, повторная подавалась с мясом, нарезанным кусочками отдельно на тарелке или во щах. «Ямщики держутся при сем вот какого правила: едят «до отвалу», именно, до тех пор, пока брюхо само уже откажется от щей». Вторым блюдом была

¹ КККМ. О/Ф. 7886. Д 118. Л. 98–100.

² Завалишин И. И. Описание Западной Сибири. – Т. 2. – С. 57–58, 66–67.

каша из крупы с маслом или картофельная, так называемая «драчена», хорошо запеченная и тоже с маслом. В меню, как правило, входили пироги («пряженики») с ливером, мясом, морковью или капустой. Они жарились на масле и подавались на сковородке с «кутером», то есть с верхом. На третье – чай, молоко к нему, калачи или оладьи, иногда блины. Такой рацион и режим питания ямщиков был принят на огромном протяжении в 3,5 тысячи верст, начиная от Тобольской губернии и до Забайкальской и Якутской областей.

У обозных ямщиков по поводу хорошего питания у дворников бытовала поговорка: «Нахвалили добры люди, что в ямщине хорошо. По хозяйскому случаю подают вино и чаю». Ее рассказал в 1927/28 г. Николай Федорович Близневский, 66-летний житель с. Малый Кемчуг, сам бывший дворник, ходивший с обозами в дорогу¹.

На постоянных дворах пища была традиционно сытной и корректировалась лишь местными климатическими условиями, временами года и географическим положением трактовых деревень. Например, ближе к Байкалу подавали соленого омуля, в Барабе – вяленую рыбу и т.д. Крестьяне-ямщики из Прибайкалья брали с собой в дорогу значительные запасы омуля. Купцы, путешественники, отправившиеся в дорогу на казенных почтовых лошадях, часто вынуждены были ждать лошадей на станциях, где их запрягали в порядке очереди. Они предусмотрительно запасались едой в дорогу, закупаая продукты в городах или больших селах. Зимой чаще всего везли замороженные пельмени и бульон для щей – плитками. На станциях все это варили и разогревали. Молока, молочных продуктов, яиц на всех станциях всегда было вволю². В. С. Кропоткина вспоминала: «Мы ехали день и ночь, останавливались на станциях для перепряжки лошадей и наскоро обедали и пили чай раза 3 в день. Обед наш состоял из щей, которые мы везли с собою из Иркутска в мешках в виде замороженных кругов и в поджаренных на масле пельменях, которые везли также замороженными, а к

¹ КККМ. Ф. 7886 : М. В. Красноженова. Д. 103. Л. 41 об.

² Попов И. И. Указ. соч. – С. 153.

чаю разогревали замороженные пирожки с мясом и капустою»¹. А. П. Чехов, проезжавший по тракту весной, писал: «К чаю мне подают блинов из пшеничной муки, пирогов с творогом и яйцами, оладий, сдобных калачей... Хлеб везде по сибирскому тракту пекут вкуснейший; пекут его ежедневно и в большом количестве»².

Таким образом, рацион и режим питания притрактowych жителей зависел от их хозяйственных занятий, социальной и профессиональной принадлежности, но вместе с тем оставался традиционным в повседневной жизни. Н. М. Ядринцев считал, что «чрезмерное увлечение» сибиряков пищей «создало преобладание животного-питательных наслаждений вместе с тяжеловатостью и медленностью психических отправления»³. В. А. Зверев полагал, что в отношении питания крестьян в целом по Сибири ситуацию не следует идеализировать. Во-первых, в обширных местностях Сибири довольно часто случались неурожаи, массовые падежи скота, и тогда значительная часть сельского населения просто недоедала. Во-вторых, надо учитывать социальную дифференциацию. Если пища богатых и зажиточных была временами чересчур обильной, то беднота большую часть года питалась впроголодь, использовала пищевые суррогаты. В-третьих, в течение года количество и качество пищи распределялось очень неравномерно. Наилучшим временем были осень и зима; лето же для многих было голодное⁴. Соглашаясь с такой общей оценкой, мы считаем, что Московско-Сибирский тракт несколько сглаживал такие случаи напряженности в питании крестьян тем, что по нему была отлажена переброска товаров, в том числе и пищевых, а поскольку доходы притрактowych жителей все-таки выше, чем у населения других районов, то и ситуация с питанием трактовых сибиряков была менее напряженной. Благодаря трактовым занятиям заработка его жителей были более стабильными. Кроме этого, на тракте практически во всех селах имелись хлебозапасные магазины (хранилища) на случай неурожаев.

¹ Кротова В. С. Воспоминания // Мемуары сибиряков. – Новосибирск, 2003. – С. 101.

² Чехов А. П. Из Сибири // Полн. собр. соч. – Т. 14–15. С. 17.

³ Ядринцев Н. М. Указ. соч. – С. 97.

⁴ Зверев В. А. Указ. соч. – С. 71.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Московско-Сибирский тракт стал выступать в роли основной сухопутной транспортной коммуникации Сибири только после заселения и освоения при трактовой территории, устройства полотна дороги в XVIII–XIX вв. Если о XVII в. можно говорить как о времени определения основных направлений – маршрутов для ямщиков и проезжающих, о XVIII в. – как о времени устройства сухопутного колесно-санного пути, то XIX в. – период технического устройства тракта и его эксплуатации притрактовым населением, центральными и местными властями, а также торговым капиталом.

В его создании участвовало несколько поколений переселенцев и их потомков, которым, наряду с укоренением на новых местах, пришлось приложить колоссальные усилия, выделяя ежегодно в течение десятилетий до пятой части работоспособного населения на один – полтора месяца для поддержания дороги. Население строило и ремонтировало полотно дороги, мосты, гати и перевозы через крупные реки. Постепенное введение инженерного контроля, привлечение купеческого капитала на особо сложные участки, устройство объездных дорог позволяло обеспечить функционирование тракта во все времена года.

Тракт был объектом внимания центральной и местной бюрократии, торгового капитала, военных и обывателей. Его устройство соответствовало уровню развития науки и техники, финансовым и ресурсным возможностям того времени и общества. Впоследствии жителям тракта пришлось воспользоваться результатами своего труда в форме участия в ямской гоньбе и гужевом извозе. Технология содержания тракта базировалась на единой для всей России нормативно-правовой базе, исходящей от органов управления путями сообщения и санкционированной верховной властью.

В Сибири государство использовало испытанный способ содержания главного Сибирского тракта и его ответвлений – натуральную дорожную повинность. В течение XIX в. эта повинность не претерпела существенных изменений. Попытка в 20-е гг. XIX в. заменить ее денежной потерпела крах, так как крестьяне экономически еще не были готовы к исполнению повинности в этой

форме. Но во второй половине XIX в. с развитием товарно-денежных отношений зажиточные крестьяне уже сами становятся заинтересованы в такой замене. Хотя правительство и сибирская администрация не торопились с переводом натуральной дорожной повинности в денежную, но на местах отработчикам-крестьянам не запрещалось нанимать за себя других работников, т.е. произошедшая социальная дифференциация крестьянства в сибирской деревне приводит к тому, что внутри общины дорожная повинность таким способом трансформировалась в денежную. Однако, по отношению к самой податной общине дорожная повинность выступала в форме государственно-феодальной ренты.

Наряду с дорожной повинностью на тракте в течение XIX в. эпизодически использовался труд ссыльных.

Частично техническое содержание тракта между Томском и Иркутском обеспечивалось за счет сумм повозного сбора, введенного в 80-е гг. XIX в.

В результате целенаправленной политики властей по организации устройства и содержания тракта, он превратился в одну из самых протяженных магистралей империи, отвечавших минимальным требованиям того времени.

Свой эволюционный путь прошло картографирование тракта. Если в XVII – первой половине XVIII вв. изображение путей сообщения в Сибири на картах было схематичным, указывало только маршруты и расстояния между объектами с нанесением на них особо значимых населенных пунктов, то во второй половине XVIII – первой четверти XIX в. уездные землемеры и картографы наносят на карты не только пути сообщения, но и отмечают на них естественные препятствия, сооружения, которые подлежали ремонту, а также места, где необходимо было провести работы по строительству новых сооружений: мостов, гатей, перевозов. Фактически карты-планы губернских почтовых дорог становятся своего рода проектами для производства работ с реальным подсчетом предполагаемых затрат, что способствовало определенному контролю со стороны казны за использованием ресурсов. Это позволяло губернским строительным комиссиям производить разверстку планируемых заданий по ремонту и сооружению объектов на тракте пропорционально между уездами, а те, в свою

очередь, делили затраты между волостями, которые распределяли их между сельскими обществами. Наиболее сложные сооружения или объекты содержались либо возводились за счет губернского земского сбора через подряды на торгах.

В то же время работы уездных землемеров или топографов разных ведомств, сведенные воедино, позволяли создавать общие картографические планы с включением в них материалов о путях сообщения и их состоянии. Эти материалы использовались органами власти и их соответствующими ведомствами (военным, путей сообщения, почтовым, МВД, Минюстом, финансов, губернскими, уездными и волостными правлениями) для реализации стоящих перед ними задач: организация почтовой гоньбы и этапов по ссыльному Сибирскому тракту, организация переселений, подсчет прогонной платы по тракту и времени, затрачиваемого на проезд, указание населенных пунктов для постоя, стратегические цели и т. п. Карты Московско-Сибирского тракта в определенной хронологической последовательности позволяют проследить формирование и изменение маршрутов тракта, его отдельных участков, а также смещение участков тракта, динамику возникновения населенных пунктов, изменение их статуса (сначала зимовье, станец-станок, далее деревня, село и город), их местоположение. Картографирование тракта имело и утилитарное значение: расчет или разверстание дорожной повинности между податными сословиями, особенно крестьянами. Кроме того, маршрутные карты тракта обеспечивали, в случае крайней необходимости, информацией квартирмейстерские подразделения российской армии, а дорожные или «номерные» позволяли произвести расчет затрат на содержание почтовой гоньбы, стоимость оплаты проезда и почтовых грузов, а также гужевых транспортных затрат для купеческого капитала. В целом специальной карты Московско-Сибирского тракта в XVIII в. создано не было, за исключением карты К. Л. Фрауендорфа – М. Татаринова 1765 г., изображавшей на тракте только крупные населенные пункты (города и форпосты). Имелись карты отдельных его участков либо в рамках губерний и наместничеств, либо округов. Московско-Сибирский тракт, имея статус губернской до-

роги, находит свое отображение практически на всех картах разной тематической направленности: от административных до экономических. В XIX в. тракт входит в общероссийскую систему почтовых дорог и отображается 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 дорог и заселением ее частей, с развитием почтовой связи, податными интересами властей, военными нуждами и другими задачами.

Коммуникативный аспект тракта проявлялся в видах и формах организации передвижения.

В начальный период его становления наиболее распространенной являлся такой вид передвижения, как ямская гоньба, организованная в форме ямов в Западной Сибири и ямская принудительная повинность податных сословий в Восточной Сибири.

Параллельно с ямской государственной гоньбой с момента устройства тракта начинает развиваться и государственная почтовая гоньба, наиболее организованная в первой четверти XIX в. через подрядную форму почтосодержания. Почтовая гоньба отличалась от ямской более интенсивной формой перевозок с наличием почтовых станций, удобных для перепряжек почтовых лошадей. Использовалась езда на переменных или почтовых лошадях в отличие от езды на протяжных или долгих от яма до яма. Почтосодержание как вид промысла на тракте фактически со времен М. М. Сперанского находилось в той форме, в которой мы его встречаем в конце XIX в. Однако, в Сибири эта функция ямщиками, выставлявшими своих лошадей и людей за сотни и даже тысячи верст, выполнялась и ранее. Введение же торгов на сдачу в содержание почтовой гоньбы унифицировало всю систему почтосодержания в Сибири, в том числе и на Сибирском тракте. В основе лежало общероссийское гражданское законодательство о подрядах, а источником средств были общегубернские земские сборы.

Важнейшим условием содержания почтовой гоньбы являлось непосредственное проживание почтосодержателей на тракте. Естественная близость к месту работы — месту исполнения контракта — была фактором, способствовавшим эффективному исполнению почтовой гоньбы. Кроме нахождения подрядчиков непосредственно на месте исполнения подряда (контракта), выделим другие условия: это их круговая порука и совпадение экономических интересов казны и почтосодержателей. Власть экономила средства, добиваясь оптимальных цен на месте, а исполнители подряда имели возможность вести и другую хозяйственную деятельность, например, заниматься дворничеством и сельским хозяйством.

Следовательно, совпадали интересы государства и крепкой части крестьянского общества. Зажиточные крестьяне нанимали в ямщики бедных, предоставляя им возможность заработка. Значительная часть доходов участников подрядного процесса шла на уплату податей и налогов.

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 считалась в Сибири самой быстрой.

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. Преобладающей формой являлась обозная доставка. 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.

Основную прибыль от извоза имели не только транспортные фирмы, а также зажиточная группа крестьян. Средняк получал возможность прокормить себя и рабочих лошадей в основном в период между сельскохозяйственными

работами. Неимущие крестьяне использовались в качестве рабочей силы при хозяйских лошадях в обозах, а также в роли почтовых ямщиков или работников у содержателей почтовых станций или постоянных дворов.

Сибирский крестьянин и торговый капитал приспособлялись к климатическим и географическим условиям и качеству лошадей при организации извоза. Чтобы увеличить объем провозимых грузов, был организован связочный извоз из 5 упряжек, кроме того, во второй половине XIX в. стали привлекать для транспортной и ямской гоньбы более выносливых лошадей, а также были сокращены расстояния между местами перепряжек почтовых и ямских лошадей с 20–60 верст во второй пол. XVIII в. до 20–30 верст к середине XIX в.

Устройство тракта и его содержание способствовали увеличению провозимого на одноконных подводах груза с 20 пудов в XVIII – начале XIX вв. до 25–32 пудов с середины XIX ст., что позволяло экономить одну одноконную подводу в связке, уменьшая тем самым число обозных лошадей.

В истории тракта несомненный след оставил такой вид передвижения, как этапирование ссыльных. Главный ссыльный тракт от Нижнего Новгорода в Сибирь¹ играл не только роль транспортной артерии для осужденных, но и часть средств, направляемых на их содержание в пути, оставлял в бюджетах крестьянских семей, что способствовало накоплению средств в крестьянском хозяйстве. Кроме того, подряды на постройку и ремонт этапных зданий давали определенный заработок местным подрядчикам и плотникам, на тракте несли службу сотни имевших там свои дома солдат и офицеров

В аспекте социально-экономического влияния тракт сыграл в истории Сибири особо значимую роль.

Население региона было размещено на огромных пространствах. В таких условиях концентрация его в значительной части в населенных пунктах вдоль тракта оказывала огромное влияние на социально-экономические процессы в сибирской деревне, усиливая развитие товарно-денежных отношений и капитализма в крестьянском и городском хозяйстве. Спрос на рабочую силу в тракто-

¹ *Всеподданнейший отчет о действиях Военного Министерства за 1868 год.* – СПб., 1870. – С. 125.

вых селах был гораздо выше, чем во вне трактовых, поэтому в Восточной Сибири в этих селениях была сосредоточена большая часть таких категорий жителей, как новоселы и ссыльные. Многие переселенцы или бывшие ссыльные по профессии не были связаны с сельскохозяйственным производством, а спрос на продукцию ремесленно-кустарного производства был значительным. Тракт притягивал к себе различные группы населения и давал 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.

Важная связующая роль транспортной системы в социально-экономическом развитии Сибири подтверждается концентрация жителей вокруг тракта по удельному весу населения трактовых сел в соответствующих волостях, волостей — в округах, округов — в губерниях. Тракт являлся одной из важнейших зон первоначального освоения региона. Вначале в эту зону осуществлялся приток населения (методы при этом использовались разные: и добровольное переселение, и принудительное), в дальнейшем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в ближайшие районы, что было характерным для Западной Сибири, где тракт не всегда пролегал в местах, наиболее благоприятных для ведения традиционного хозяйства. В Западной Сибири во второй половине XIX в. наблюдался медленный рост трактового населения в связи с освоенностью региона, а концентрация жителей прежде всего вокруг тракта теперь происходит в Восточной, где была самая высокая плотность населения.

Таким образом, в результате эволюции тракта 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, на освоение грамотности, на улуч-

шенные социально-бытовые условия, выразившиеся в добротном ухоженном жилье и более качественной одежде.

Особую роль в становлении тракта сыграли города. В них имелся капитал для организации транзитных перевозок, они служили местом перевалки и складирования грузов, особенно такие, как Тюмень, Томск, Иркутск и Кяхта, а также являлись местом постоя ямщиков и местом базирования транспортных подрядов и фирм. Кроме того, города были и центрами потребления сельскохозяйственной продукции, в том числе для проходящих обозов, и местом ремесленного производства товаров, потреблявшихся на тракте. Именно в городах происходила концентрации ссыльных для последующего этапирования.

Под влиянием извозного промысла капиталистические отношения развивались не только в трактовых деревнях, но и в районах волостей, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту, так как в связи с проникновением российского капитала в отдаленные районы Сибири и постоянно увеличивавшимся объемом русско-китайской чайной торговли через Кяхту происходил рост перевозок. В этот период тракт являлся одновременно и транспортной артерией для местного населения, и транзитным путем для товаров в русско-китайской торговле, и коммуникацией, обеспечивавшей поступление ценных металлов из Забайкалья и Алтая для казны.

Крестьянское хозяйство вовлекается в процесс товарного производства, направленного на удовлетворение нужд тракта: это и заготовка фуража, и использование залежей в качестве сенокосов, и расширение запашки под посевы овса, и реализация товарного хлеба, а также развитие скотоводства. Кроме того, развиваются промыслы, связанные с обслуживанием тракта: дворничество, тележный, колесный, рогожный, по производству бродней и т.п.

Извоз способствовал изменению социальной структуры притрактового населения. Богатые крестьяне, занимаясь этим промыслом, получали возможность для расширенного воспроизводства в своем хозяйстве и усиления эксплуатации своих односельчан. Жители трактовых селений предпочитали в извозе заниматься промыслами, не отвлекавшими их на длительные отлучки от дома: поч-

товой гоньбой (подряды), ямщиной, содержанием постоянных дворов. Это наблюдалось в более поздний период действия тракта – 80–90-е гг. XIX в. До этого времени крестьяне трактовых селений сами брались за любой вид извоза, но конкуренция заставляла трактовых жителей больше внимания уделять ямщине, почтовой гоньбе и дворничеству.

Тракт влиял на земледелие (в притрактовых районах выращивали товарные культуры для нужд тракта) и коневодство (происходила селекция лошадей для нужд извоза, ямщины, почтовой гоньбы и всей хозяйственной деятельности притрактового населения).

Проведенное исследование показывает, что крестьянство тракта более широко было втянуто в процесс расслоения, чем во внетрактовых районах. Уровень зрелости социальных отношений свидетельствует об особой роли Московского тракта в Сибири в пореформенные годы.

Надо отметить, что крестьянское хозяйство на Московско-Сибирском тракте никогда за всю историю его существования не было традиционным в его классическом понимании, то есть основанном на «трудопотребительном балансе» (по А. В. Чаянову). Трактовые хозяйства и в дореформенный период отличались интенсивностью своего труда (извоз, ямщина, дворничество, подряды, специализация сельского хозяйства, промыслы и др.). На тракте более чем где-либо в Сибири проявлялись сметка и деловитость крестьян, их социальная мобильность при организации разнообразных видов деятельности. Трактовые крестьяне изначально вынуждены были реагировать на предложения по участию в транспортной деятельности, чем они и воспользовались со второй половины XVIII в.

Тракт оказывал влияние на образ жизни притрактового населения, делал его более активным, способным участвовать в модернизационных процессах Сибири, в отличие от населения отдаленных от тракта труднодоступных районов Сибири. В свою очередь извозный промысел оказал влияние на формирование определенных традиций и навыков в организации грузовых и пассажирских перевозок. Сюда входили и организация обозов, и поведение во время

движения обозов, и скорость передвижения. У вольных ямщиков эти традиции сохранялись в виде существовавших в Западной Сибири монополий «дружков» при перевозке пассажиров и особой манере поведения ямщиков во время исполнения своих обязанностей.

По сравнению с хозяйствами отдаленных от тракта деревень хозяйства большинства трактовых селений находились в лучшем состоянии: в них имелись усовершенствованные орудия для ведения сельского хозяйства, а денежный доход притрактовых крестьян от извоза и дворничества шел на удовлетворение таких расходов, каких не знало население отдаленных от тракта мест, имевших более ограниченный бюджет, чем бюджет притрактового населения. И переход от натуральной системы хозяйства к денежной совершался гораздо интенсивнее у притрактовых крестьян, чем у крестьян отдаленных местностей.

На Московско-Сибирском тракте развивалась определенная бытовая культура, с одной стороны, характерная для всей Сибири, но все-таки имевшая некоторые особенности по качеству жизни трактовых жителей, их большей грамотности и широким кругозором.

Изучение исторического опыта транспортного освоения Сибири подтверждает, что Московско-Сибирский тракт играл важную роль в социально-экономической и культурной жизни региона, способствуя устойчивому развитию хозяйства сибирских крестьян в притрактовых селениях и жителей трактовых городов. Тракт являлся 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 естественно-исторических районов и административных границ влиял на народное хозяйство Сибири.

Таким образом, устройство и содержание Московско-Сибирского тракта находилось в русле региональной политики центральных государственных учреждений, которые стремились «организовать имперскую инфраструктуру региона (пути сообщения, почта, телеграф), его культурное закрепление (церковь,

школы, медицина), научное «завоевание» (картографирование, землеописание, статистическое и этнографическое исследование) и т. п. с целью политической и экономической интеграции страны¹. Власти всех административно-территориальных единиц устраивала единая сухопутная транзитная дорога, и они с методичной настойчивостью создавали, обеспечивали содержание и эксплуатацию ее, т. е. колонизовали Сибирь, делая русской частью страны в течение XVIII–XIX вв. через устройство путей сообщения.

Фактически становление Московско-Сибирского тракта являлось наиболее ярким фактом имперского «политически ориентированного проникновения центра в периферию»².

Московско-Сибирский тракт был важной составляющей в стратегической «оси» всего дальнейшего индустриального освоения восточных окраин. Фактически тракт являлся объектом двойного назначения при модернизации страны: с одной стороны его участие в обеспечении государственной политики изъятия сибирских ресурсов (золота и серебра), с другой – в развитии частной торговли и международном разделении труда (завоз китайского чая), что накладывало отпечаток на социальные процессы.

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. Тракт 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»³, значение тракта изменилось. Дорога, имевшая транзитное значение, превращается в путь, обслуживавший местные потребно-

¹ Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. – Омск : Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. – С. 16-17.

² Ремнев А. В. Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века / А. В. Ремнев // Российская империя : стратегия стабилизации и опыты обновления / Под ред. М. Д. Карпачева, М. Д. Долбилова, А. Ю. Минакова. – Воронеж, 2004. – С. 114.

³ Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. – Новосибирск, 1988. – С. 26.

сти. Начинает формироваться система подъездных путей к железной дороге, и извозный промысел теперь развивается не на старом тракте, а на подъездных путях. Происходит переориентация хозяйства притрактовых волостей на производство сельскохозяйственной продукции, имевшей спрос в Европейской России и Европе: хлеб, масло. Но повинности по содержанию тракта не исчезли. Власть, как и прежде, привлекала окрестное население к содержанию путей сообщения теми же методами, используя чаще всего натуральную дорожную повинность. Практически это продолжалось и в годы советской власти до образования дорожных управлений, обязанных содержать дороги союзного, республиканского и регионального значений.

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, с углублявшейся специализацией отдельных групп населения по обеспечению функционирования тракта, соответствующими социально-экономическими последствиями и некоторой эволюцией элементов образа жизни.

При стабильном функционировании тракта объемы перевозок по нему постоянно возрастали. В целом тракт способствовал устойчивому процессу освоения Сибири российским населением, расширял коммуникативное пространство всего сибирского региона и давал возможность развития связей Сибири с Европейской Россией и Китаем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**Архивные и музейные материалы**

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО).
Фонд 24 : Главное управление Восточной Сибири.
Фонд 25 : Канцелярия иркутского генерал-губернатора.
Фонд 32 : Иркутское губернское управление.
Фонд 37 : Иркутский губернский статистический комитет.
Фонд 70 : Иркутская городская управа.
Фонд 90 : Иркутское уездное полицейское управление.
Фонд 293 : Восточно-сибирский отдел Русского географического общества.
Фонд 295 : Личный фонд Н. М. Ядринцева.
Фонд 447 : Иркутский городской маклер.
2. Государственный архив Красноярского края (ГАКК).
Фонд 31 : Енисейский губернский статистический комитет.
Фонд 45 : Красноярский городской словесный суд.
Фонд 173 : Красноярская городская дума.
Фонд 595 : Енисейское губернское управление МВД.
Фонд 630 : Заледеевский волостной суд.
3. Государственный архив Новосибирской области (ГАОО)
Фонд 10 : Кайлинское волостное правление.
Фонд. 110 : Чаусский волостной суд.
Фонд 130 : Каинское уездное казначейство
4. Государственный архив Омской области (ГАОО).
Фонд 2 : Сибирский генерал-губернатор.
Фонд 3 : Главное управление Западной Сибири.
Фонд 4 : Начальник X округа путей сообщения.
Фонд 198: Картографические документы постоянного хранения за 1766-1917 гг.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).
Фонд 29 : Управление Нерчинской каторги.
Фонд 1183 : Тобольский приказ о ссыльных.

6. Государственный архив Томской области (ГАТО).

Фонд 2 : Канцелярия томского губернатора.

Фонд 3 : Томское губернское управление.

Фонд 127 : Томская городская дума.

Фонд 220 : Нотариусы.

Фонд 332 : Томский городской словесный суд.

7. Государственный архив Тюменской области (ГАТюмО).

Фонд 1, 2 : Тюменская городская дума.

Фонд 20 : Тюменское уездное управление сухопутных сообщений в Сибири.

Фонд 33 : Тюменское городское волостное правление.

Фонд 47 : Тюменская приказная изба и воеводская канцелярия.

8. Отдел рукописей Библиотеки Академии Наук (г. Санкт-Петербург) (ОР БАН)

Фонд : Собрание рукописных карт.

9. Красноярский краевой краеведческий музей. Отдел письменных источников (КККМ).

Основной фонд 7886 : Красноженова М. В.

10. Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки (НИОР РГБ).

Фонд 20 : Г. С. Батеньков.

Фонд 68 : Генеральный штаб.

11. Российский государственный архив древних актов (РГАДА).

Фонд 187: Рукописное собрание ЦГАЛИ. Оп. 2. Ед. хр. № 192 : Костров Н. Каннская Бараба.

Фонд 192 : Картографический отдел Библиотеки МГА МИД.

Фонд 199 : Портфели Г. Ф. Миллера.

Фонд 248 : Канцелярия Сената.

Фонд 290 : Ямская канцелярия и контора в Москве и Петербурге.

Фонд 415 : Сибирская губернская канцелярия.

12. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА).

Фонд 422 : Военное управление армии.

Фонд : Военно-ученый архив (ВУА).

13. Тобольский филиал государственного архива Тюменской области (ТФ ГА-ТюмО).

Фонд 10 : Тюменский земский суд.

Фонд 152 : Тобольское общее губернское управление.

Фонд 154 : Тобольская казенная палата.

Фонд 329 : Тобольское губернское правление.

Фонд 417 : Тобольский губернский статистический комитет.

Фонд 479 : Тобольский губернатор.

14. Центральный государственный архив Республики Бурятия (ЦГАРБ).

Фонд 92 : Канцелярия кяхтинского градоначальника.

Фонд 111 : Личный фонд купца М. Ф. Немчинова.

15. Российский государственный исторический архив (РГИА).

Фонд 20 : Департамент торговли и мануфактур министерства финансов.

Фонд 162 : Главное управление путей сообщения.

Фонд 1264 : Первый сибирский комитет.

Фонд 1265 : Второй сибирский комитет.

Фонд 1284 : Департамент общих дел МВД.

Фонд 1290 : Центральный статистический комитет.

Фонд 155 : Канцелярия главного директора водяных коммуникаций.

16. Центр хранения архивного фонда Алтайского края (ЦХАФ АК).

Фонд 50 : Главная чертежная Алтайского округа. Географические карты.

Сборники статистических сведений и документов

17. Белявский, М. Т. Наказы крестьян Енисейской провинции в Уложенную комиссию 1767 г. / М. Т. Белявский, О. А. Омельченко // Источниковедение и археография Сибири. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1977. – С. 202–220.

18. Дорожник по Сибири и Азиатской России. – Томск, 1899. – Кн. 1. – 123 с.,
Объявл. 64 с.

19. Дорожник чужеземной и российской и поверстная книга Российского государства, с приложением известия о почтах и щета весовых за письма денег,

также списка почтмейстерам и других нужных сведений, для пользы гонцов и путешественников. Собраны и напечатаны на иждивении императорского Санктпетербургского Почт-Амта под смотрением Василия Григорьевича Рубана, господина коллежского асессора и Вольного Российского собрания, при императорском Московском университете члена. – СПб. : Тип. Вейбрехта и Шнора, MDCCLXXVII (1777). – 224 с.

20. Дорожной календарь на 1762 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб. : Имп. Акад. Наук, 1762. – 52 с.

21. Дорожной календарь на 1766 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб. : Имп. Акад. Наук, 1765. – 52 с.

22. Дорожной месяцеслов на 1773 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб. : Имп. Акад. Наук, [1772]. – 64 с.

23. Дорожной месяцеслов на 1776 год, с описанием почтовых станов в Российском государстве. – СПб. : Имп. Акад. Наук, 1776. – 60 с.

24. Зверинский, В. Список населенных мест по сведениям 1859 г. Томская губерния / В. Зверинский. – СПб. : Центр. стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1868. – СХХIV, 148 с.

25. Зверинский, В. Списки населенных мест по сведениям 1868–1869 гг. Тобольская губерния / В. Зверинский. – СПб. : Центр. стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1871. – 11, ССХХII, 196 с.

26. Зобнин, Ф. К. Из года в год : Описание круговорота крестьянской жизни в с. Усть-Ницинском Тюменского округа / Ф. К. Зобнин // Живая старина. – 1894. – Вып. I. – С. 37–64.

27. Известия Иркутской городской Думы. – Иркутск : Типо-лит. К. И. Витковского, 1887–1896.

28. Карманная почтовая книжка, или сборник почтовых постановлений до всеобщего сведения относящихся. – СПб. : Почт. департ., 1849. – 199, XLIV. – Почтовая карта Российской империи.

29. Маак, Р. Списки населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния / Р. Маак. – СПб. : Центр. стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1859. – 74 с.

30. Материалы для изучения быта переселенцев, водворенных в Тобольской губернии за 15 лет (с конца 70-х гг. по 1893 г.). – М. : [б. и.], 1895–1897. – Т.1–2.
31. Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и иногородцев Западной Сибири. – СПб. : Мин-во земледелия и гос. имуществ, 1888–1898. – Вып. 1–22.
32. Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. – М. ; Иркутск : Мин-во землед. и гос. имуществ, 1889–1894. – Т. I. – Т. 2. – Вып. 1–6. – Т. 3, Т. 4. – Вып. 1–6.
33. Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Ялуторовского округа Тобольской губернии. – М. : Мин-во землед. и гос. имуществ, 1897. – Т. I : Исследование, произведенное под рук. Н. К. Куша. 1897. – XXIX, 831 с., 3 л.
34. Материалы по исследованию крестьянского и инородческого хозяйства в Томском округе / сост. С. П. Швецов. – Барнаул : Гл. упр. Алт. окр., 1898–1900. – Т. I. – Вып. 1–2; Т. II. – Вып. 1–4.
35. Населенные места Российской империи в 500 и более жителей с указанием всего наличного в них населения и числа жителей преобладающих вероисповеданий по данным первой всеобщей переписи населения 1897 г. / под ред. Н. А. Тройницкого. – СПб. : Центр. стат. ком., 1905. – IX, 369, 119 с.
36. Никольский Ф. С. Систематическое изложение законов о путях сообщения / Ф. С. Никольский. – СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1881. – 215 с.
37. Обзор Енисейской губернии за 1870–1888 годы. – Красноярск, 1871–1889.
38. Обзор Забайкальской области за 1884–1885 годы. – Чита, 1885–1886.
39. Обзор Иркутской губернии за 1880–1895 годы. – Иркутск : Губ. стат. ком., 1881–1896.
40. Обзор Тобольской губернии за 1870 год. – Приложение ко всеподданнейшему отчету начальника Тобольской губернии за 1870 год. – Тобольск, 1871. – Рук.

41. Обзор Тобольской губернии за 1891 г. – Тобольск : [б. г.]. – 37 с.; за 1892. – Тобольск : [б. г.]. – 72 с.
42. Описание Тобольского наместничества / сост. А. Д. Колесников. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1982. – 321 с.
43. Памятная книжка Енисейской губернии на 1865, 1866, 1898 гг. – Красноярск : Губ. стат. ком., 1866–1899.
44. Памятная книжка Западной Сибири за 1881 г. – Омск, 1882. – 319 с.
45. Памятная книжка Западной Сибири 1882 года. – Омск, 1883. – 394 с.
46. Памятная книжка Иркутской губернии за 1863–1865, 1870, 1881, 1887, 1891 гг. – Иркутск : Губ. стат. ком., 1863–1891.
47. Памятная книжка Тобольской губернии на 1860–1866, 1884, 1888–1895. – Тобольск : Губ. стат. ком., 1860–1895.
48. Памятная книжка Томской губерния за 1884–1885 гг. – Томск : Губ. стат. ком., 1884–1885.
49. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. / под ред. Н. А. Тройницкого. – СПб. : Центр. стат. ком., 1904–1905 : –
50. Общий свод по империи результатов разработки данных Первой Всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г., 1905. – Т. 1–2.
51. Т. 73 : Енисейская губерния, 1904. – 185 с.
52. Т. 74 : Забайкальская область, 1904. – 183 с.
53. Т. 75 : Иркутская губерния, 1904. – 171 с.
54. Т. 78 : Тобольская губерния, 1905. – 247 с.
55. Т. 79 : Томская губерния, 1904. – 245 с.
56. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. – СПб. : Тип. 2 отд. Соб. Е. И. В-ва канц., 1830. – Т. 1–45 ; Собр. 2-е. – СПб. : Тип. Соб. Е. И. В-ва канц., 1831–1882 ; Собр. 3-е. – СПб. : Тип. Соб. Е. И. В-ва канц., 1883–1916.
57. Полный свод законов Российской империи: Свод уставов о повинностях / сост. Г. П. Савич. – СПб. : Изд. Д. В. Чичинадзе, 1903. – 158 с.
58. Положение о губернских строительных и дорожных комиссиях. – СПб. : [б. и.], 1849. – 30, 4 с.

59. Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, царства Польского и других присоединенных областей. В трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан по высочайше утвержденному Его Императорским Величеством положению Комитета гг. Министров от Почтового Департамента. – СПб. : Медицин. департ. МВД, 1824. – VII, 454 с.
60. Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей, в трех частях с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и др. сведениями. Издан от Почтового Департамента сообразно с последовавшими переменами Вторым тиснением. – СПб. : Тип. Карла Крайя, 1829. – VIII, 2, 475 с., табл.
61. Почтовый дорожник Российской империи по высочайшему повелению изданный Почтовым Департаментом с приложением нумерной карты для отыскания дорог. – СПб. : Тип. Почт. департ., 1863. – 573 с. – Карта.
62. Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты. – СПб. : Тип. Почт. департ., 1871. – 415, 24 с. – Карта.
63. Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты. – СПб. : Почт. департ., 1875. – 275, 343, VII с. – Карта.
64. Почтовый дорожник Российской империи с приложением нумерной карты. – СПб. : Почт. департ., 1880. – 627, 42, 32, 43 с. – Карта.
65. Почтовый дорожник Российской империи с приложенной нумерной картой. – СПб. : Главное Управл. почт и телеграфов, 1888. – 260, 4 с.
66. Разумов Н. И. Забайкалье. Свод материалов для исследования местного землевладения и землепользования. – СПб. : Изд. канц. Комитета министров, 1899. – 373 с.
67. Российский почтовый дорожник, с картою. – СПб. : Почт. департ., 1842. – 581 с.
68. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества : настольн. и дорож. кн. для рус. людей / гл. ред. В. П. Семенов-Тянь-Шанский ; под общ. ред.

- П. П. Семенова-Тян-Шанского, В. И. Лиманского. Т. 16 : Западная Сибирь / сост. : И. П. Толмачев [и др.]. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1907. – VIII, 669 с.
69. Свод законов Российской империи : Устав о земских повинностях. – СПб. : Гос. тип., 1899. – 345 с.
70. Свод законов Российской империи : Устав путей сообщения. – СПб. : Гос. тип., 1857. – Т. 12, ч. 1, тетр. 1. – 269 с.
71. Свод законов Российской империи : Свод уставов о повинностях. – СПб. : Тип. Второго отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1842. – Т. 4. – 403 с.
72. Свод учреждений и уставов о ссыльных // Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленных. Уставы благочиния. – СПб. : Тип. Второго отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1832. – Т. 14. – Ч. 5. – С. 37–136, 199–238.
73. Свод учреждений и уставов о ссыльных // Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленный. Свод уставов благочиния. – СПб. : Тип. Второго отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1833. – Т. 14. – Ч. 5. – Кн. 2. – С. 395–492. – Прил. С. 493–593.
74. Свод учреждений и уставов о ссыльных // Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленный. – СПб. : Тип. Собств. Е. И. В-ва канц., 1857. – Т. 14. – Разд. паг. – С. 1–151. Прил. С. 152–177.
75. Сибирский дорожник 1889 г. – Томск : Изд. Михайлова и Макушина, 1889. – 66, 8 с.
76. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1894 год. – Томск : Романов, 1893. – 304 с.
77. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 год. – Томск : Романов, 1895. – 592 с. – Прил.
78. Систематический указатель правительственных распоряжений по внутренним водным и шоссейным путям, подведомственным министерству путей сообщения (1841–1888 годы). – СПб. : Тип. Е. Евдокимова, 1890. – 105 с.

79. Спутник по Сибири. – Иркутск : Изд. тип. газеты "Сибирь", 1887. – 134, 2, 40 и 2 с. : карта.
80. Статистика российской империи. Волости и населенные места 1893 г. – СПб. : Центр. стат. ком., 1894. – Т. XXVII. Вып. 4, 8, 10; 1895. – Т. XXIX. Вып. 11, 12. –
81. Вып. 4 : Иркутская губерния. – 100 с.
82. Вып. 8 : Забайкальская область. – 11, 66, 47 с., карт.
83. Вып. 10 : Тобольская губерния. – 218 с., карт.
84. Вып. 11 : Енисейская губерния. – 376 с., карт.
85. Вып. 12 : Томская губерния. – 187 с.
86. Статистический обзор Тобольской губернии за 1897 г. – Тобольск : Губерн. стат. ком., 1898. – 94, 57 с.
87. Таможенные книги Сибирских городов XVII в. Вып. 1 : Сургут и Тара / гл. ред. Д. Я. Резун. – Новосибирск, 1997 ; Вып. 2 : Туринск, Кузнецк и Томск / авт.-сост.: З. В. Башкатова, И. Р. Соколовский, И. П. Каменецкий, В. А. Есипов ; гл. ред. Д. Я. Резун. – Новосибирск : Ин-т истории СО РАН, 1999. – 124 с.
88. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности / Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб. : [б. и.], 1903 –
89. Т. 53 : Тобольская губерния, 1903. – 2, IV, 426 с.
90. Т. 54 : Енисейская губерния, 1903. – VI, 313 с.
91. Т. 55 : Иркутская губерния, 1903. – 4, 84 с.
92. Т. 56 : Томская губерния, 1904. – 2, 11, 296 с.
93. Тюмень в XVII столетии. Собрание материалов для истории города. – М. : Изд. А. И. Чукмалдиной, 1903. – 166 с. – 1 план. – 2 ил.
94. Устав путей сообщения. – СПб. : Тип. Балашева, 1877. – 302 с.
95. Филимонов, В. Топографическое, историческое и экономическое описание Тобольской губернии. О городе Таре и об уезде оног учиненное по высочайше указанному плану 1784 года / В. Филимонов // Описание Тобольского наместничества / сост. А. Д. Колесников. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1982.

96. Шободоев, Е. Б. Из отчета Иркутского гражданского губернатора Н. И. Трескина за 1806–1812 гг. / публ. подгот. Е. Б. Шободоев // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 32–35.

Мемуары, дневники, путевые заметки

99. Белов, И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири / И. Белов. – М. : Тип. Ал-ра Семена, 1852. – 105 с.

100. Беляев, А. П. Воспоминания декабриста о пережитом и пережитом / А. П. Беляев ; изд. подгот. В. А. Ковалев, Л. Н. Ермолаева. – Красноярск : Кн. изд-во, 1990. – 381 с.

101. Бестужев-Марлинский, А. Л. Отрывки из рассказов о Сибири / А. Л. Бестужев-Марлинский // Русские очерки. – М., 1956. – Т. 1. – С. 141–157.

102. Буланова-Трубникова, О. Странички воспоминаний / О. Буланова-Трубникова // Былое. – 1924. – № 24.

103. Вагин, В. И. Мои воспоминания / В. И. Вагин // Мемуары сибиряков. XIX век / сост., предисл., коммент. Н. П. Матханова, публ. текстов – Н. П. Матханова, О. Т. Базалийская ; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск : Сибирский хронограф, 2003. – С. 14–87.

104. Вигель, Ф. Ф. Записки Филиппа Филипповича Вигеля / Ф. Ф. Вигель. – М. : Изд. Русского архива. Универс. тип., 1864. – Т. I, ч. 2. – 244 с.

105. Елпатьевский, С. Я. Воспоминания за 50 лет / С. Я. Елпатьевский. – Л. : Гослитиздат, 1929. – 120 с.

106. Колесников, В. П. Записки несчастного, содержащее путешествие в Сибирь по «Канату» / В. П. Колесников. – СПб. : Изд-во «Огни», 1914. – 112 с.

107. Кон, Ф. За пятьдесят лет. В рядах «Пролетариата» / Ф. Кон // Собр. соч. – М. : Изд-во о-ва политкаторжан и ссыльнопоселенцев, 1932. – Т. I. – 360 с.

108. Кропоткин, П. А. Дневник / П. А. Кропоткин. – М., Пг. : Гос. изд., 1923. – 293 с.

109. Кропоткин, П. А. Записки революционера / П. А. Кропоткин. – М. : Мысль, 1966. – 504 с.

110. Кропоткина, В. С. Воспоминания / В. С. Кропоткина // Мемуары сибиряков. XIX век / сост. Н. П. Матханова ; отв. ред. Н. Н. Покровский. – Новосибирск : Сибирский хронограф, 2003. – С. 88–150.
111. Кущевский, И. А. Дорога и сибирский мужик / И. А. Кущевский // Русские очерки. – М. : Гос. изд-во худ. лит., 1956. – Т. 2. – С. 589–593.
112. Максимов, С. В. На Востоке. Поездка на Амур в 1860–1861 годах. Дорожные заметки и воспоминания / С. В. Максимов. – СПб. : [б. и.], 1864. – 588 с. ; Он же. На Востоке. Поездка на Амур. Дорожные заметки и воспоминания. 2-е изд. / С. В. Максимов. – СПб. : Изд. С. В. Звонарева, 1871. – [4], 594 с.
113. Мартос, А. Письма о Восточной Сибири / А. Мартос. – М. : Универс. тип., 1827. – 291 с.
114. Мичи А. Путешествие по Амуру и Восточной Сибири / А. Мичи. – СПб. : Изд. М. О. Вольфа, 1868. – 351 с.
115. Накамура, С. Японцы и русские. Из истории контактов / С. Накамура. – М. : Прогресс, 1983. – 303 с.
116. Небольсин, П. И. Записки на пути из Петербурга в Барнаул / И. Небольсин. – СПб. : [б. и.], 1850. – 248 с.
117. Небольсин, П. И. Путевые рассказы о Сибири / П. И. Небольсин // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1848. – Т. 71. – С. 110–150.
118. От Москвы до Кяхты // Русский курьер. – 1881. – № 153. – С. 1–2.
119. Пахолков, П. Записки об Амуре, за первые годы со времени занятия его Россией в 1854 году / П. Пахолков // Мемуары сибиряков. XIX век. / сост., предисл., коммент. – Н. П. Матханова, публикация текстов – Н. П. Матханова, О. Т. Базалийская ; отв. ред. акад. Н. Н. Покровский. – Новосибирск : Сибирский хронограф, 2003. – С. 157–216.
120. Пантелеев, Л. Ф. Воспоминания / Л. Ф. Пантелеев. – М. : Гос. изд-во худ. лит., 1958. – 848 с.

121. Пешков, Д. Путевые записки (дневник) от Благовещенска до Петербурга изо дня в день, с 7 ноября 1889 г. по 19 мая 1890 г., во время поездки верхом на «Сером» / Д. Пешков. – СПб. : Тип. С. Добродеева, 1890. – 104 с.
122. Попов, И. И. Минувшее и пережитое. Воспоминания за 50 лет / И. И. Попов. – Л. : Колос, 1924. – Кн. 1. – 180 с.
123. Полевой, Н. Рассказы русского солдата. Часть I. Крестьянин / Н. Полевой // Избранные произведения и письма. – Л. : Худ. лит-ра, 1986. – 581 с.
124. Прибылев А. В. Записки народовольца / А. В. Прибылев. – М. : Изд-во Всесоюзного о-ва политкаторжан и ссыльнопоселенцев, 1930. – 307 с.
125. Радищев, А. Н. Записки путешествия по Сибири / А. Н. Радищев // Избр. соч. – Л. : Гослитиздат, 1949. – С. 704–718.
126. Радищев, А. Н. Дневник путешествия из Сибири / А. Н. Радищев // Там же. – С. 719–759.
127. Радищев, А. Н. Письма из сибирской ссылки / А. Н. Радищев // Там же. – С. 525–612.
128. Сперанский, М. М. Дневник, веденный во время переездов по Сибири // В память графа Михаила Михайловича Сперанского. 1772–1872 гг. / М. М. Сперанский. – СПб., 1872. – 800 с.
129. Стахеев, Д. И. Глухие места. Рассказы / Д. И. Стахеев. – СПб. : А. И. Щербаков, 1868. – 333 с.
130. Стахеев, Д. И. За Байкалом и на Амуре. Путевые картины / Д. И. Стахеев. – СПб. : Тип. Вульфа, 1869. – 347 с.
131. Струве, Б. В. Воспоминания о Сибири 1848–1854 гг. / Б. В. Струве. – СПб. : Обществ. польза, 1880. – 180 с.
132. Традиционная педагогика : учеб. прогр., хрестоматия и практикум (для студентов исторического факультета) / авт.-сост. и отв. ред. В. А. Зверев. – Новосибирск : Изд. НГПУ, 2005. – 120 с.
133. Турбин, С. Страна изгнания или исчезнувшие люди : Сибирские очерки / С. Турбин. – СПб. : Изд. Плотникова, 1872. – 366 с.

134. Ушаков, Н. На Байкале : Из путевых заметок по Восточной Сибири / Н. Ушаков // Морской сборник. – 1865. – № 6. – 252 с.
135. Черепанов, С. Воспоминания сибирского казака / С. Черепанов // Древняя и новая Россия. – 1876. – № 10. – С. 180–187.
136. Чукмалдин, Н. М. Мои воспоминания: Избранные произведения / Н. М. Чукмалдин. – Тюмень : Софт-Дизайн, 1997. – 368 с.
137. Якубович, П. Ф. В мире отверженных. Записки бывшего каторжанина / П. Ф. Якубович. Вступит. ст. Б. Двинанова ; подгот. текста и примеч. И. Якубович. – М.-Л. : Худ. лит. Ленингр. отд-ние, 1964. – Т. 1. – 419 с. ; – Т. 2. – 414 с.

Периодика

138. Биржа. – СПб., 1874.
139. Варшавский дневник. – Варшава, 1876.
140. Восточное обозрение. – Иркутск, 1882–1898.
141. Голос. – СПб., 1874.
142. Енисейские губернские ведомости. – Красноярск, 1863.
143. Журнал для воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1841–1848.
144. Известия Иркутской городской думы. – Иркутск, 1886–1896.
145. Ирбитский ярмарочный листок. – Ирбит, 1862–1893.
146. Иркутские губернские ведомости. – Иркутск, 1858–1890.
147. Казанский биржевой листок. – Казань, 1881.
148. Морской сборник. – СПб., 1865.
149. Московские ведомости. – М., 1840–1873.
150. Нижегородский сборник. – Нижний Новгород, 1871.
151. Правительственный вестник. – СПб., 1872–1884.
152. Производитель и промышленник. – СПб., 1859.
153. Русские ведомости. – СПб., 1876–1883.
154. Санктпетербургские ведомости. – СПб., 1850–1864.
155. Северная пчела. – СПб., 1831–1845.
156. Северный вестник. – СПб., 1891.

157. Сибирская газета. – Иркутск, 1885–1886.
158. Сибирский вестник. – Томск, 1885–1887.
159. Сибирский сборник / Прил. к газ. «Восточное обозрение». – Иркутск, 1894–1904.
160. Сибирь. – Иркутск, 1873–1887.
161. Тобольские губернские ведомости. – Тобольск, 1862–1886.
162. Томские губернские ведомости. – Томск, 1865–1882.
163. Якорь. – СПб., 1864.

Исследования

164. Азиатская Россия / общ. руководство Г. В. Глинки; ред. текста И. И. Тхоржевский. – СПб. : Переселен. упр. Гл. упр. землеустройства и земледелия, 1914. – Т. I–III.
165. Александров, В. А. Русское население Сибири XVIII – начала XVIII вв.: Енисейский край / В. А. Александров. – М. : Наука, 1964. – 303 с.
166. Александров, В. А. Власть и общество. Сибирь в XVII в. / В. А. Александров, Н. Н. Покровский. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1991. – 401 с.
167. Алексеев, В. В. Введение / В. В. Алексеев // Опыт российских модернизаций. XVIII–XX века / отв. ред. акад. В. В. Алексеев. М. : Наука, 2000. – С. 3–9.
168. Андреев, А. И. Топографические описания и карты сибирских местностей 1783–1794 гг. и работы, связанные с ними / А. И. Андреев // Вопросы географии. История географических знаний : сб. ст. – М., 1950. – Вып. 17. – С. 203–212.
169. Андреев, В. М. Революционеры-народники в Сибирской ссылке / В. М. Андреев // Ссылные революционеры в Сибири (XIX в. – февраль 1917 г.). – Вып. 2. – Иркутск : Иркут. кн. изд-во, 1974. – С. 54–90.
170. Андреева, Е. А. Езда по Большому Сибирскому тракту в XIX в. Дорожные впечатления современников / Е. А. Андреева // Труды Томск. области краеведч. музея : сб. ст. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – С. 22–29.
171. Андриевич, В. К. Исторический очерк Сибири по данным, представленным Полным собранием законов / В. К. Андриевич. – Иркутск : Тип окр.

- штаба, 1886. – Т. 2. – 111, 353 с. ; Томск, 1887. – Т. 3. – 337 с. ; СПб., 1887. – Т. 4. – 60, 308 с.
172. Андриевич, В. К. История Сибири / В. К. Андриевич. – СПб. : Тип. В. Комарова, 1889. – Ч. I. – XIV, 220 с. ; Ч. 2. – XV, 487 с.
173. Андриевич, В. К. Сибирь в XIX столетии / В. К. Андриевич. – СПб. : Тип. В. Комарова, 1889. – Ч. I. – XX, 298 с. ; 1890. – Ч. II. – XIV, 425 с.
174. Андрющенко, Б. К. Организация дорожной повинности крестьян Томской губернии первой половины XIX в. / Б. К. Андрющенко // Человек в истории. Памяти профессора З. Я. Бояршиновой : сб. науч. ст. и матер. / отв. ред. А. Н. Жеравина. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1999. – С. 168–176.
175. Андрющенко, Б. К. Обустройство и содержание Томско-Ачинского участка Сибирского тракта (вторая половина XIX в.) / Б. К. Андрющенко // Труды Томского областного краеведческого музея : сб. статей. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 37–40.
176. Андрющенко, Б. К. История дорожного дела в Томской области / Б. К. Андрющенко [и др.] ; под ред. В. П. Зиновьева. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1999. – 284 с.
177. Анучин, Е. Н. Материалы для уголовной статистики России. Исследование о проценте ссылаемых в Сибирь / Е. Н. Анучин. – Тобольск : Изд. Тоб. губ. стат. к-та, 1866. – Ч. I. – 233 с.
178. Анучин, Е. Н. Исследование о проценте сосланных в Сибирь в период 1827–1846 гг. / Е. Н. Анучин. – СПб. : [б. и.], 1873. – IV, 246 с. – 14 карт.
179. Асалханов, И. А. Сельское хозяйство Сибири конца XIX – начала XX в. / И. А. Асалханов. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 267 с.
180. Асалханов, И. А. Социально-экономическое развитие юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. / И. А. Асалханов. – Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1963. – 494 с.
181. Астырев, Н. М. На таежных прогалинах : Очерки жизни населения Восточной Сибири / Н. М. Астырев. – М. : [б. и.], 1891. – VIII, 450 с.

182. Бабков, В. Ф. Развитие техники дорожного строительства / В. Ф. Бабков. – М. : Транспорт, 1988. – 272 с.
183. Базилевич, К. Почта в России в XIX веке / К. Базилевич. – М. : Изд-во НКПТ, 1927. – 196 с.
184. Бахрушин, С. В. Научные труды. Т. 3 : Избранные работы по истории Сибири XVI–XVII вв. Ч. I. Вопросы русской колонизации Сибири в XVI–XVII вв. Очерк второй : Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. / С. В. Бахрушин. – М., 1955. – С. 72–137. – 376 с.
185. Баяндин, В. И. Некоторые вопросы этапирования ссыльных в Сибири во второй половине XIX – начале XX века / В. И. Баяндин, О. Н. Катионов // Куйбышев (Каинск) : исторический опыт социально-экономического и культурного развития. – Куйбышев, 1997. – С. 22–25.
186. Безотосный, В. М. Наградное дело сотника Пешкова / В. М. Безотосный // Российский архив. – М., 1995. – Т. 6. – С. 366–375.
187. Беликов, Д. Н. Первые русские крестьяне-населенники Томского края и разные особенности в условиях их жизни и быта. (Общий очерк за XVII и XVIII столетия) / Д. Н. Беликов. – Томск : Типо-лит. М. Н. Кононова и И. Ф. Скулимовского, 1898. – 138 с.
188. Берг, Н. В. Восстание поляков на Кругобайкальской дороге / Н. В. Берг // Исторический вестник. – 1883. – Март. – С. 558–574.
189. Бойко, В. П. Томское купечество в конце XVIII–XIX вв. Из истории формирования сибирской буржуазии / В. П. Бойко. – Томск : Изд-во «Водолей», 1996. – 320 с.
190. Большаков, В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири (XIX век) / В. Н. Большаков. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1991. – 215 с.
191. Борзунов, В. Ф. История создания транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв. : дис. ... док. ист. наук / В. Ф. Борзунов. – Томск, 1972. – Т. I. – 644 с.
192. Бородавкин, А. П. К истории торговли и торгово-ростовщического капитала в Сибири (1861–1891 гг.) / А. П. Бородавкин, А. А. Говорков // Вопросы

- истории Сибири : сб. ст. / ред. Л. И. Боженко, А. П. Бородавкин. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1965. – Вып. 2. – С. 37–60.
193. Бородавкин, А. П. Об особенностях развития капитализма в Сибири (1861 г. – вторая половина 90-х гг. XIX в.) / А. П. Бородавкин, Г. Х. Рабинович, Л. Г. Сухотина // Вопросы истории Сибири : сб. ст. / ред. Л. И. Боженко, А. П. Бородавкин – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1965. – Вып. 2. – С. 3–19.
194. Бочанова, Г. А. Обрабатывающая промышленность Западной Сибири, конец XIX – начало XX в. / Г. А. Бочанова. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1978. – 256 с.
195. Бочанова, Г. А. Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. / Г. А. Бочанова, Л. М. Горюшкин, Г. А. Ноздрин. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 2000. – 212 с.
196. Бояршинова, З. Я. Население Томского уезда в первой половине XVII в. / З. Я. Бояршинова // Тр. Томск. ун-та. – Томск, 1950. – (Сер. ист. – филол.; Т. 112).
197. Бояршинова, З. Я. О формировании сословия государственных крестьян в Сибири (XVIII – перв. четв. XIX вв.) / З. Я. Бояршинова // Вопросы истории Сибири. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1964. – С. 44–55.
198. Бржозовский, О. Историческое развитие постановлений русского законодательства по почтовой части / О. Бржозовский. – Казань : Изд. Ивана Дубровина, 1855. – 68 с.
199. Бродель, Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. Т. 2 : Игры обмена / Ф. Бродель. – М. : Прогресс, 1988. – 632 с.
200. Б-тов, Г. Б. Кустарная промышленность и важное ее значение для края / Г. Б. Б-тов // Сибирский сборник. – 1900. – Вып. 1. – С. 75–91.
201. Буцинский, П. Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников / П. Н. Буцинский. – Харьков : [б. и.], 1889. – 345 с. ; Он же. То же. – Тюмень : Изд-во Мандрика, 2003. – 368 с.
202. Быконя, Г. Ф. Заселение русскими Приенисейского края в XVIII в. / Г. Ф. Быконя. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1981. – 248 с.

203. Вагин, В. Исторические сведения о деятельности М. М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1821 год / В. Вагин. – СПб. : [б. и.], 1872. – Т. I. – X, 801 с. ; Т. II. – VII, 752 с.
204. Вегман, В. Н. Г. Чернышевский на этапном пути / В. Вегман. // Сибирские огни. – 1934. – № 3. – С. 191–197.
205. Вигилев, А. Н. История отечественной почты / А. Н. Вигилев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Радио и связь, 1990. – 312 с. ; ил.
206. Вилков, О. Н. К истории Красноярска и Сибирского тракта в XVIII в. / О. Н. Вилков // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1976. – С. 51–59.
207. Вилков, О. Н. Очерки социально-экономического развития Сибири конца XVI – начала XVIII в. / О. Н. Вилков ; отв. ред. А. А. Преображенский. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1990. – 368 с.
208. Владимирский-Буданов, М. Ф. Обзор истории русского права / М. Ф. Владимирский-Буданов. – Ростов-на-Дону : Феникс, 1995. – 640 с.
209. Воробьев, В. В. Города южной части Восточной Сибири / В. В. Воробьев. – Иркутск : Иркут. кн. изд-во, 1959. – 146 с.
210. Воробьев, В. В. Формирование населения Восточной Сибири / В. В. Воробьев. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 260 с.
211. Высоков, М. С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII – начало XX в.) / М. С. Высоков. – Южно-Сахалинск : Изд-во СахГУ, 2004. – 120 с.
212. Гаге, К. Об условиях торгового отношения Европы с Западной Сибирью / К. Гаге, Тегнер // Записки Западно-Сибирского отдела Рус. геогр. о-ва. – Омск : [б. и.], 1882. – Кн. IV. – С. 1–35.
213. Гagemейстер, Ю. А. Статистическое обозрение Сибири, составленное по высочайшему его императорского величества повелению, при Сибирском комитете, действительным статским советником Гagemейстером / Ю. А. Гagemейстер. – СПб. : [б. и.], 1854. – Ч. I. – 359, IV с., таб.; Ч. 2. – 697, VI с., XXV таб.

214. Геденштром, М. Отрывки из Сибири / М. Геденштром. – СПб. : Тип. Медицин. департ. МВД, 1830. – 165 с.
215. Гельфер, А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения / А. Гельфер. – СПб. : Мин-во путей сообщ., 1911. – Т. I. – 130 с.
216. Георгиевский, П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П. И. Георгиевский. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1893. – 96 с.
217. Гернет, М. Н. История царской тюрьмы / М. Н. Гернет. В 5-ти т. Изд. 3-е. – М. : Юрид. лит-ра, 1960–1963.
218. Головачев, П. М. Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков / П. М. Головачев. – Тобольск : Губ. тип., 1893. – 26 с.
219. Головачев, П. М. Сибирь / П. М. Головачев. – М. : Тип. Базанова, 1902. – 300 с.
220. Головачев, П. М. Сибирь : Природа. Люди. Жизнь / П. М. Головачев. – М. : Дело, 1905. – 352 с.
221. Гольдфарб, С. Иркутская почта : Очерки истории / С. Гольдфарб. – Иркутск : Изд-во ГП Иркутск. обл. тип. № 1, 1998. – 271 с.
222. Гордон, А. Пореформенная российская деревня в цивилизационном процессе (Размышления о постановке вопроса) / А. Гордон // Рефлексивное крестьяноведение : Десятилетие исследований сельской России / Под ред. Т. Шанина, А. Никулина, В. Данилова. – М. : МВШСЭН, РОССПЭН, 2002. – С. 141–160.
223. Горемыкин, В. Н. Экономический быт государственных крестьян Гилеволыповской, Калымской, Каменской, Караульноярской, Нерединской, Покровской, Сазоновской, Троицкой, Тугулымской, Успенской, Усть-Ницынской и Фоминской волостей Тюменского округа Тобольской губернии / В. Н. Горемыкин, П. И. Соколов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. им-в, 1889. – 160 с.

224. Горьковская, З. П. Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма : дис. ... канд. ист. наук / Горьковская Зинаида Петровна. – Новосибирск, 1983. – 244 с.
225. Горьковская, З. П. Пища крестьян Сибири периода капитализма / З. П. Горьковская, О. Н. Катионов // Культурный потенциал Сибири в досоветский период (XVII – нач. XX вв.) – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1992. – С. 55–67.
226. Горюшкин, Л. М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.) / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1976. – 344 с.
227. Горюшкин, Л. М. Историография Сибири (период капитализма) : Учебное пособие / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Изд-во Новосиб. ун-та, 1979. – 79 с.
228. Горюшкин, Л. М. Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900–1917 гг.) : дис. ... докт. ист. наук / Горюшкин Леонид Михайлович. – Новосибирск, 1975. – 400, 59 с.
229. Горюшкин, Л. М. О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX – нач. XX вв. / Л. М. Горюшкин // Изд. Сиб. отд-ния АН СССР. – 1963. – № 5. – Вып. 2. – С. 99–111.
230. Горюшкин, Л. М. Сибирское крестьянстве на рубеже двух веков (конец XIX – начало XX в.) / Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1967. – 412 с.
231. Григорьев, А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров / А. Д. Григорьев // Изв. ин-та исслед. Сибири. – Томск, 1921. – № 6. – 116 с.
232. Громыко, М. М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение / М. М. Громыко. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1965. – 267 с.
233. Гулишамбаров, С. И. Торговля, промышленность и пути сообщения Сибири / С. И. Гулишамбаров. – СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1893. – 78 с.

234. Гусейнов, Г. Ч. Карта нашей родины : идеологема между словом и телом / Гасан Гусейнов. – М. : ОГИ, 2005. – 214, [2] с. : ил. – (Нация и культура : Новые исследования ; Антропология).
235. Даль, В. Толковый словарь живого великорусского языка / В. Даль. – Т. IV. – М. : Русский язык, 1991. – 683 с.
236. Дворянов, В. Н. В сибирской дальней стороне... : (Очерки истории царской каторги и ссылки. 60-е годы XVIII в. – 1917 г.) / В. Н. Дворянов ; под ред. А. Ф. Хацкевича. 2-е изд. – Минск : Наука и техника, 1971. – 303 с.
237. Девель, Ф. Рассказы о Восточной Сибири / Ф. Девель. – М. : Тип. Сытина, 1896. – 127 с.
238. Дмитриенко, Н. М. Локальный метод и его использование в истории Сибири / Н. М. Дмитриенко // Сибирь в составе России : сб. историко-статистич. матер. / под ред. Б. К. Андрющенко. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1999. – С. 54–62.
239. Дмитриенко, Н. М. Купеческая семья Кухтеринных / Н. М. Дмитриенко, В. П. Зиновьев // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX в.): межвуз. сб. науч. ст. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 1995. – С. 191–203.
240. Долгоруков, В. А. Томская губерния и ее города / В. А. Долгоруков // Дорожник по Азиатской России. – Томск, 1899. – Кн. 3, май–июнь. – С. 59–68.
241. Елизарова, Л. История Кругобайкальского тракта / Л. Елизарова // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 22–27.
242. Емельянов, Н. Ф. Население Среднего Приобья в феодальную эпоху (Состав, занятия, повинности) / Н. Ф. Емельянов. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1980. – 252 с. ; – Ч. 2. – Томск, 1982. – 244 с.
243. Емельянов, Н. Ф. Заселение русскими Среднего Приобья в феодальную эпоху / Н. Ф. Емельянов. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1981. – 181 с.
244. Емельянов, Н. Ф. Город Томск в феодальную эпоху / Н. Ф. Емельянов. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1984. – 224 с.

245. Жеравина, А. Н. Кабинетское хозяйство в Сибири (1747–1861 гг.) / А. Н. Жеравина ; под ред. В. П. Зиновьева. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2005. 324 с.
246. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом и бытовом значении. Западная Сибирь / общ. ред. П. П. Семенов. – СПб. : Изд-во т-ва М. О. Вольфа, 1884. – Т. 16. – 370, IV с.
247. Жижин, В. Д. Ссылка в России (Законодательная история русской ссылки) / В. Д. Жижин // ЖМЮ. – 1900. – № 1. – С. 37–70 ; № 2. – С. 49–55.
248. Завалишин, И. Описание Западной Сибири / И. Завалишин. – М. : Изд. Об-ва распрот. полезн. книг, 1862. – 419 с.
249. Завалишин, И. Описание Западной Сибири: Томская губерния / И. Завалишин. – М. : Изд. Об-ва распр. полезн. книг, 1865. – Т. 2. – 277 с.
250. Зверев, В. А. Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX – начало XX в.) / В. А. Зверев // Город и деревня Сибири в досоветский период. – Новосибирск : Изд. Новосиб. ун-та, 1984. – С. 103–113.
251. Зверев, В. А. Историческая эволюция крестьянских жилищ в Сибири по данным массовых санитарных обследований 1920-х гг. / В. А. Зверев // Сибирь в XVI–XX веках : Экономика, общественно-политическая жизнь и культура. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 1997. – С. 139–154.
252. Зверев, В. А. Региональные условия воспроизводства крестьянских поколений в Сибири (1861–1917 гг.) : учеб. пос. / В. А. Зверев. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 1998. – 119 с.
253. Зверев, В. А. Поселения и жилища Новосибирского округа в 1920-е годы / В. А. Зверев // Этнография Алтая и сопредельных территорий. – Барнаул : Изд-во Барнаул. пед. ун-та, 1998. – С. 60–64.
254. Зверев, В. А. Семейное крестьянское жилище в его культурно-санитарном измерении : (по материалам обследований в Томско-Кузнецком крае конца XIX – первой трети XX вв.). / В. А. Зверев // Крестьянская семья и двор в Сибири в XX в. : проблемы изучения : сб. науч. тр. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 1999. – С. 13–33.

255. Зверев, В. А. Распространенность печатных изданий в селениях Сибири пореформенного периода (1861–1904 гг.) / В. А. Зверев, К. Е. Зверева // Книжное дело в Сибири (конец XVIII – начало XX в.) : сб. науч. тр. – Новосибирск : Гос. публич. науч.-техн. б-ка СО АН СССР, 1991. – С. 118–139.
256. Зимин, А. А. Россия на рубеже XV–XVI столетий : (Очерк социально-политической истории) / А. А. Зимин. – М. : Мысль, 1982. – 333 с.
257. Зиновьев, В. П. Сибирь в экономике России XVIII – начала XX вв. / В. П. Зиновьев // Сибирь в составе России XIX – начала XX вв. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1999. – С. 9–40.
258. Зиновьев, В. П. Доставкащики / В. П. Зиновьев // Труды Томск. обл. краеведч. муз. : сб. ст. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 49–52.
259. Зомбарт, В. История экономического развития Германии в XIX веке. / В. Зомбарт ; пер. со второго нем. изд. с предисл. и прим. М. А. Лихарева и со вступ. заметкой проф. Ал. Арк. Кауфмана. – СПб. : Изд-во Брокгауз-Ефрон, [б. г.] – 548 с. (История Европы по эпохам и странам в средние века и новое время / изд. под ред. Н. И. Кареева и И. В. Лучицкого).
260. Зомбарт, В. Буржуа : Этюды из истории духовного развития современного экономического человека / В. Зомбарт ; изд. подг. Ю. Н. Давыдов, В. В. Сапов ; пер. с нем. – М. : Наука, 1994. – 444 с. (Серия «Социологическое наследие»).
261. Иванов, Ю. Г. Энциклопедия чая / Ю. Г. Иванов. – Смоленск : Русич, 2001. – 624 с., ил. (Энциклопедия домашнего хозяйства).
262. Иркутск и Иркутская губерния с очерком прочих губерний и областей Сибири. – Иркутск : Тип. Сеницына, 1870. – 140 с.
263. История крестьянства Сибири : Крестьянство Сибири в эпоху капитализма / отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – 399 с.
264. История Сибири / гл. ред. А. П. Окладников, В. И. Шунков. – Л. : Наука. Ленингр. отд-ние, 1968. – Т.2 : Сибирь в эпоху феодализма. – 538 с. ; Т. 3 : Сибирь в эпоху капитализма. – 530 с.

265. Кабо, Р. М. Города Западной Сибири : Очерки социально-экономической географии (XVII – первая половина XIX в.) / Р. М. Кабо. – М. : Госуд. изд-во геогр. лит-ры, 1949. – 213 с.
266. Казарян, П. Л. Ссылка в Сибирь : (конец XVI – начало XIX вв.) : учеб. пос. / П. Л. Казарян. – Владивосток : Изд. Якут. ун-та, 1999. – 56 с.
267. Казарян, П. Л. Якутско-Аянский тракт / П. Л. Казарян // Земля Иркутская. – 2004. – № 3 (26). – С. 12–20.
268. Карцов, В. Г. Декабрист Г. С. Батеньков / В. Г. Карцов. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1965. – 239 с.
269. Катионов, О. Н. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX века / О. Н. Катионов // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII – начало XX века). – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1982. – С. 24–42.
270. Катионов, О. Н. Дорожное устройство в Сибири в XIX в. / О. Н. Катионов // Россия и социально-экономическое развитие Сибири: Зональная научная конференция, посвященная 60-й годовщине образования СССР и 400-летию присоединения Сибири к России: тез. докл. и сообщ. Ч. I. – Тюмень : Изд. Тюмен. ун-та, 1982. – С. 52–53.
271. Катионов, О. Н. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. / О. Н. Катионов // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1983. – С. 78–86.
272. Катионов, О. Н. Роль извозного промысла в земледелии притрактового населения Сибири во второй половине XIX в. / О. Н. Катионов // Земледельческое и промысловое освоение Сибири XVIII – начала XX вв. – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1985. – С. 87–93.
273. Катионов, О. Н. Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в. / О. Н. Катионов // Исторический опыт освоения Сибири. Вып. I. Освоение Сибири с древнейших времен до октября 1917 года. Тез. докл. Всесоюзной науч. конф. «Исторический

опыт изучения и освоения Сибири». – Новосибирск : Изд-во ИИФиФ СО АН СССР, 1986. – С. 96–98.

274. 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. – Новосибирск : Изд. Новосибир. пед. ин-та, 1987. – С. 117–124.

275. Катионов, О. Н. Некоторые итоги изучения роли извозного промысла в капиталистическом развитии Сибири / О. Н. Катионов // Хозяйственное освоение Сибири : сб. науч. тр. / ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1988. – С. 50–54.

276. 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. / отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1989. – С. 46–58.

277. 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) : матер. конф. – Омск : Изд-во Омского пед. ин-та, 1992. – 83–85.

278. Катионов, О. Н. История старой сибирской карты в научных исследованиях XVII–XX вв. / О. Н. Катионов // Роль науки в освоении восточных районов страны: тез. докл. и сообщ. всерос. науч. конф. (17–19 ноября 1992 г.). – Новосибирск : Изд-во Ин-та истории СО РАН, 1992. – С. 11–12.

279. 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 : тез. докл. и сообщ. Ч. I. – М., 1995. – С. 16–20.

280. 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. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 1998. –

281. 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. / под ред. В. А. Зверева. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 1999. – С. 236–250.
282. Катионов, О. Н. Ссылный тракт Сибири в конце XVIII–XIX в. (Источники и историография) / О. Н. Катионов // Историческое образование в школе и вузе в условиях его диверсификации. (Региональный компонент : теория и практика). Республиканская научно-практическая конференция. Новосибирск, 9–11 ноября 2000 г. : тез. докл. и сообщ. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 2000. – С. 71–72.
283. Катионов О. Н. Ссылный тракт на территории Новосибирской области в XIX в. / О. Н. Катионов // Новосибирская область в контексте российской истории. – Новосибирск : Ин-т истории СО РАН, 2001. – С. 43–46.
284. 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. / под ред. Л. М. Горюшкина и В. А. Зверева. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 1997. – С. 48–58.
285. 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. / под ред. В. А. Зверева. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 2002. – С. 16–19.
286. Катионов, О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ун-та, 2004. – 567 с.
287. Катионов, О. Н. Картографирование Московско-Сибирского тракта в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестник Томского гос. ун-та. Серия «История. Краеведение. Этнология. Археология». – 2005. – № 288. – Сентябрь. – С. 103–107.
288. Катионов, О. Н. Итоги изучения истории Московско-Сибирского тракта в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов // Вестник Томского гос. ун-та. Серия «Исто-

рия. Краеведение. Этнология. Археология». – 2005. – № 288. – Сентябрь. – С. 108–112.

289. Катионов, О. Н. Правовое положение ямщиков в Сибири в XVII – начале XIX в. / О. Н. Катионов // Вестник НГУ. Серия : История, филология / Новосибир. гос. ун-т. – Новосибирск, 2005. – Т. 4. – Вып. 2 : История. – С. 87–93.

290. Катионов, О. Н. Образ Московско-Сибирского тракта на картах XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов // Образ Сибири в общественном сознании россиян XVIII–XXI вв.: матер. регион. науч.-практ. конф., посвящ. памяти проф. И. В. Островского (Новосибирск, 14–15 апреля 2006 г.) / под ред. В. А. Зверева. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 2006. – С. 49–62.

291. Катионов, О. Н. Московско-Сибирский тракт на картах, чертежах и рисунках XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ун-та, 2006. – 186 с.

292. Кауфман, А. А. Экономический быт государственных крестьян Ишимского округа Тобольской губернии / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. имуществ, 1889. – Вып. 3. – Ч. 1. – 498 с.

293. Кауфман, А. А. Экономический быт государственных крестьян Ишимского округа Тобольской губернии / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. им-в, 1889. – Вып. 5. – Ч. 2. – 472 с.

294. Кауфман, А. А. Экономический быт государственных крестьян и инородцев Туринского округа Тобольской губернии. Ч. I. Отд. 1. / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. им-в, 1890. – 414 с. ; Вып. XI. – Ч. 1. – Отд. 2. – 462 с. – 4 карт.

295. Кауфман, А. А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии / А. А. Кауфман // Материалы для изучения экономического бы-

- та государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб., 1892. – Вып. XIV. – Т. 1. – 519 с.; СПб., 1892. – Вып. XVIII. – Т. 2. – 397 с.
296. Кауфман, А. А. Очерк крестьянского хозяйства в Сибири / А. А. Кауфман. – Томск : Изд-во Макушина П. И., 1894. – 90 с.
297. Кауфман, А. А. Сибирь / А. А. Кауфман // Брокгауз Ф. А., Ефрон И. А. Энциклопедический словарь. – СПб. : Изд. Брокгауз и Ефрон, 1900. – Т. 29. – С. 782.
298. Кауфман, А. А. Сибирское переселение на исходе XIX в. / А. А. Кауфман. – СПб. : Тип. Кришбаума, 1901. – 103 с.
299. Кеннан, Дж. Сибирь и ссылка / Дж. Кеннан. – М. : Логос, 1906. – 311 с.
300. Кеннан, Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.) / Дж. Кеннан ; подгот. текста, вступит. ст. и примеч. Е. И. Меламеда ; пер. с англ. И. А. Богданова ; худ. Дж. Фрост. – СПб. : Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1999. – Т. I. – 391 с.; Т. II. – 400 с.
301. Кешикова, А. Н. Иркутский краевед, историк и архитектор Антон Иванович Лосев / А. Н. Кешикова // Сибирский город XVIII – начала XX веков / сост. В. П. Шахеров. Вып. V. – Иркутск : Оттиск, 2005. – С. 169–183.
302. Клеандрова, В. М. Уголовное законодательство / В. М. Клеандрова // Законодательство Петра I. – М. : Юридж. лит-ра, 1997. – С. 728–746.
303. Коваль, С. Ф. За правду и волю. К 100-летию восстания политических ссыльных в Сибири в 1866 г. / С. Ф. Коваль. – Иркутск : Вост.-сиб. кн. изд-во, 1966. – 191 с.
304. Кодан, С. В. М. М. Сперанский и ссылка в Сибирь / С. В. Кодан // Проблемы краеведения. – Чита, 1980. – Вып. 8. – С. 14–15.
305. Кодан, С. В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия первой половины XIX в. : учеб. пос. / С. В. Кодан. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1980. – 96 с.
306. Кодан, С. В. Управление политической ссылкой в Сибирь (1826–1856 гг.) / С. В. Кодан. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1980. – 40 с.

307. Кодан, С. В. Освободительное движение в России и сибирская ссылка (1825–1861 гг.) / С. В. Кодан // Политические ссылки в Сибири (XVIII – начало XX в.). – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – С. 152–166.
308. Кодан С. В. Сибирская ссылка декабристов (историко-юридическое исследование) / С. В. Кодан. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1983. – 284 с.
309. Кожухов, Ю. В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века (1800–1861 гг.) / Ю. В. Кожухов. – Л. : Изд-во Лен. ун-та, 1967. – 383 с.
310. Колесников, А. Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX в. / А. Д. Колесников. – Омск : Зап.-Сиб. кн. изд-во. Омск. отд., 1973. – 440 с.
311. Колесников, А. Д. Сибирский тракт / А. Д. Колесников // Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1974. – С. 95–108.
312. Колесников, А. Д. Ссылка и заселение Сибири / А. Д. Колесников // Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX в.). – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – С. 38–58.
313. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. – СПб. : Гос. тип., 1900. – IX, 374 с.
314. Константинов, М. Каторга и ссылка / М. Константинов // Сибирская советская энциклопедия. – М., 1931. – Т. II. – С. 575–662.
315. Корсак, А. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России и Китая / А. Корсак. – Казань : Тип. Казан. ун-та, 1857. – 445 с.
316. Костров, Н. Каинская Бараба / Н. Костров // Томские губ. ведомости. – 1874. – № 25, 27, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45.
317. Костров, Н. А. Юридические обычаи крестьян старожилов в Томской губернии / Н. А. Костров. – Томск : Томск. губерн. тип., 1876. – 117 с.
318. Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири : В 4-х т. – Новосибирск : РИПЭЛ плюс, 1994–1999.

319. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб. : Тип. Мин-ва путей сообщения, 1898. – 218 с. – 6 карт.
320. Крестьянское землепользование и хозяйство в Тобольской и Томской губерниях : по исследованиям чинов Министерства государственных имуществ. – СПб. : Мин-во гос. имуществ, 1894. – 8, 428 с.
321. Крит, Н. К. Заметка о торговых путях из Китая в Россию через азиатскую границу / Н. К. Крит // Изд. рус. геогр. о-ва. – СПб., 1865. – Т. I. – № 2. – С. 17–37.
322. Кудрявцев, А. С. Очерки по истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период) / А. С. Кудрявцев. – М. : Дориздат, 1951. – Ч. I. – 332 с.
323. Кудрявцев, Ф. А. Участники народных движений первой половины XIX века на каторге / Ф. А. Кудрявцев // Ссылные революционеры в Сибири (XIX в. – февраль 1917 г.). – Вып. 2. – Иркутск, 1974. – С. 3–10.
324. Кузнецова, Ф. С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. / Ф. С. Кузнецова // Земледельческое и промысловое освоение Сибири. XVII – начала XX в. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ин-та, 1985. – С. 19–32.
325. Кузнецова, Ф. С. Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи / Ф. С. Кузнецова // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма : сб. науч. тр. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ин-та, 1983. – С. 3–18.
326. Кузьмина, Ф. С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь / Ф. С. Кузьмина // Из истории Западной Сибири. – Новосибирск : Изд. Новосиб. гос. пед. ин-та, 1970. – Вып. 45. – С. 22–34.
327. Ларионов, Д. Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии: Статистика сельскохозяйственная / Д. Д. Ларионов. – Иркутск : Тип. Н. Н. Си- ницина, 1870. – 379 с.
328. Латкин, Н. В. Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее : очерк / Н. В. Латкин. – СПб. : Типо-лит. В. А. Тиханова, 1892. – II, III, 467 с.

329. Латкин, Н. В. Красноярский округ Енисейской губернии / Н. В. Латкин. – СПб. : Типо-лит. В. А. Тиханова, 1890. – 8, 75 с.
330. Лебедева, А. А. К истории формирования русского населения Забайкалья и его хозяйственного и семейного быта (XIX – начало XX вв.) / А. А. Лебедева ; отв. ред. Г. С. Маслова, Л. М. Сабурова. // Этнография русского населения Сибири и Средней Азии : сб. ст. – М., 1969. – С. 104–188.
331. Лебедева, А. А. Формирование русского населения в Притоболье и хозяйственный быт (XVIII – начало XX вв.) / А. А. Лебедева ; отв. ред. В. А. Александров // Хозяйство и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX вв. – М. : Наука, 1979. – С. 63–108.
332. Лебедева, А. А. Русские Притоболья и Забайкалья. Очерки материальной культуры XVII – начало XX в. / А. А. Лебедева. – М. : Наука, 1992. – 136 с.
333. Лебедева, Н. И. Хозяйственный быт Приангарья (XIX – начало XX вв.) / Н. И. Лебедева ; отв. ред. И. В. Маковецкий, Г. С. Маслова // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1971. – Ч. I. – С. 78–95.
334. Лешков. Исторический очерк русского законодательства о путях сообщения и ямской гоньбе или почтах / Лешков // Москвитянин, учебно-литературный журнал. – М., 1852. – Т. I. – Отд. III. – С. 1–36.
335. Лоскутова, М. Г. Несколько слов о чаеделах и чаерезах / М. Г. Лоскутова // Тр. Томск. областн. краеведч. муз. : сб. ст. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 53–57.
336. Макаренко, А. А. Сибирский народный календарь / А. А. Макаренко ; под ред. А. С. Ермолова. – Новосибирск : Наука. Издат. фирма, 1993. – 167 с.
337. Максимов, С. В. Сибирь и каторга / С. В. Максимов. – СПб. : Стефанов, 1891. Ч. 1 : Несчастные. VI, 411 с. ; Ч. 2 : Виноватые и обвиненные. – 364 с.
338. Максимов, С. В. Сибирь и каторга / С. В. Максимов. – 3 ч. – 3-е изд. – СПб. : Губинский, 1900. – 487, IV с.
339. Малышева, М. П. Сведения о населенных пунктах Сибири в путевом журнале Ф. Ф. Риддера 1781 г. / М. П. Малышева // Населенные пункты Сиби-

- ри : опыт исторического развития (XVII – начало XX вв.). – Новосибирск : Изд-во Барс, В. А. Сорокин, 1992. – С. 76–87.
340. Марголис, А. Д. О численности и размещении ссыльных в Сибири в конце XIX в. / А. Д. Марголис // Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX вв.). – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – С. 223–237.
341. Марголис, А. Д. Тюрьма и ссылка в императорской России: исследования и архивные находки (20-е гг. XIX – начало XX в.) / А. Д. Марголис. – М. : Лантерна ; ВИТА, 1995. – 208 с.
342. Маркевич, О. Старый Хамар-Дабанский тракт // Земля Иркутская. – 1995. – № 4. – С. 28–31.
343. Матханова, Н. П. Путевые записки Н. С. Щукина о Барабинской степи / Н. П. Матханова // Вопросы краеведения Новосибирска и Новосибирской области : сб. науч. тр. / под ред. Л. М. Горюшкина, В. А. Зверева. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 1997. – С. 164–169.
344. Медведев, подполк. Дороги из Иркутска в Кяхту / Подполк. Медведев ; Публ. А. Хобты, прим. А. Гаращенко // Земля Иркутская. – 2004. – № 3 (26). С. 21–24.
345. Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении / В. Ф. Мейен. – СПб. : Изд-во хоз. депарг. МВД, 1902. – Т. I. – [6], VIII, 467 с., 18 вкл.
346. Мейен, В. Ф. Натуральная и денежная дорожные повинности / В. Ф. Мейен. – СПб. : [б. и.], 1901. – 35 с.
347. Меламед, Е. «Ключ к аду...» (Опыт биографии главной книги Дж. Кеннана) / Е. Меламед // Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. Путевые заметки (1885–1886 гг.). – СПб., 1999. – Т. I. – С. 5–72.
348. Миддендорф, А. Ф. Бараба / А. Ф. Миддендорф // Прил. к № 2 XIX т. Зап. Имп. АН. – СПб. : Тип. Акад. Наук, 1871. – 123 с. – Карта.
349. Миллер, Г. Ф. История Сибири / Г. Ф. Миллер. – М.-Л. : Изд-во Акад. Наук СССР, 1937. – Т.1. – 607 с. ; Т. 2. – 637 с.

350. Миллер, Г. Ф. История Сибири. / Г. Ф. Миллер. – Изд. 2-е, доп. Т. I. – М. : Изд. фирма Вост. лит-ра РАН, 1999. – 630 с. : ил., карта ; Т. II. – 2000. – 796 с. : карта ; Т. III. – 2005. – 598 с. : ил., карты.
351. Миненко, Н. А. Северо-Западная Сибирь в XVIII – первой половине XIX в. Историко-этнографический очерк / Н. А. Миненко. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 308 с.
352. Миненко, Н. А. По старому Московскому тракту / Н. А. Миненко. – Новосибирск : Новосиб. кн. изд-во, 1986. – 117 с.
353. Миронов, Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII–XX в.) : Генезис личности, демократии, семьи, гражданского общества и правового государства / Б. Н. Миронов. – СПб. : Дмитрий Балыгин, 2000. – Т. 1. – [2], 548 с. ; Т. 2. – [2], 256 с.
354. Мисюрёв, А. А. Сибирские сказы, предания, легенды / А. А. Мисюрёв. – Новосибирск : Новосиб. кн. изд-во, 1959. – 231 с.
355. Молодых, И. А. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости / И. А. Молодых // Изв. Вост.-Сиб. отд-ния рус. геогр. о-ва. – Иркутск, 1890. – Т. 21. – № 1. – С. 34–59.
356. Молодых, И. А., Кулаков П. Е. Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии / И. А. Молодых, П. Е. Кулаков. – СПб. : Рус. геогр. об-во. Вост.-Сиб. отд-ние, 1896. – 111, 242 с.
357. Мордвинов, А. Об открытии и проложении пути кругом Байкала / А. Мордвинов // Зап. Сиб. отд-ние Рус. геогр. о-ва. – 1856. – Кн. 2. – С. 101–144.
358. Морев, В. А. Извоз и почтовая гоньба – градообразующие факторы Томска / В. А. Морев // Судьба регионального центра России (к 400-летию г. Томска) : Тр. Томск. гос. ун-та. Сер. : история. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2005. – С. 51–53.
359. Назаренко, Т. Ю. К вопросу о влиянии тракта на повседневную жизнь сибирских крестьян / Т. Ю. Назаренко // Тр. Томск. обл. краеведч. муз. : сб. ст. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 58–62.

360. Научитель, М. В. Очерк экономического развития Сибири (вторая пол. XIX в.) : материалы к лекции / М. В. Научитель. – Иркутск : Изд. Иркут. ин-та нар. х-ва, 1967. – 148 с.
361. Никитин, В. Н. Тюрьма и ссылка. История, законодательное, административное и бытовое положение заключенных, пересыльных, их детей и освобожденных из под стражи, со времени возникновения русской тюрьмы, до наших дней. 1560–1880 гг. / В. Н. Никитин. – СПб. : Тип. Шпарварта, 1880. – II, IV, 674 с.
362. Обзорение главных оснований местного управления Сибири. – СПб. : Тип. 2-го отд. Собств. Е. И. В-ва канц., 1841. – XII, 136, 11 с.
363. Об отворении пути в Сибирь помимо Верхотурья // Чтения в императорском обществе истории и древностей Российских при Московском ун-те. – М. : Моск. ун-т, 1860. – Кн. 3. – С. 30–36.
364. Овсянников, Н. Н. Об отношении сибирского транзита к Нижегородской ярмарке / Н. Н. Овсянников // Нижегородский сборник. – Нижний Новгород. 1871. – Т. 4. – С. 1–126.
365. Огановский, Н. П. Народное хозяйство Сибири. Курс лекций, прочитанных на кооперативных курсах г. Омска в феврале – марте 1920 г. / Н. П. Огановский. – Омск : Изд. сиб. отд-ния Всерос. центра союза потреб. обществ, 1921. – 175 с.
366. Оглоблин, Н. Н. Обзорение столбцов и книг Сибирского приказа (1592–1768 гг.) / Н. Н. Оглоблин. – В 4-х ч. – М. : Изд. Имп. О-ва истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1895. – Ч. 1. – 422, VIII с. ; М., 1897. – Ч. 2. – 162 с. ; М., 1900. – Ч. 3. – 394 с. ; М., 1901. – Ч. 4. – 216 с.
367. Окунь, С. Сибирский комитет / С. Окунь // Архивное дело. – 1936. – № 1 (38). – С. 92–103.
368. Опыт российских модернизаций. XVIII–XX века / отв. ред. В. В. Алексеев. – М. : Наука, 2000. – 246 с.
369. Островский, И. В. Аграрная политика царизма в Сибири периода империализма / И. В. Островский. – Новосибирск : Изд. Новосиб. ун-та, 1991. – 311 с.

370. Павлов, А. 3000 вёрст по рекам Западной Сибири: Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби / А. Павлов. – Тюмень : Изд. Игнатова, 1895. – XXVII, 164 с.
371. Палашенков, А. Ф. Из прошлого старого Московско-Сибирского тракта / А. Ф. Палашенков // Изв. Омск. отд-ния Геогр. о-ва СССР. – Омск, 1968. – Вып. 9 (16). – С. 156–177.
372. Паллас, П. С. Путешествие по разным провинциям Российского государства / П. С. Паллас. – СПб. : Акад. Наук, 1786. – Ч. 2. – Кн. 2. – 571 с. ; 1788. – Ч. 3. – 624 с.
373. Патканов, С. К. Экономический быт государственных крестьян Богандинской, Бухарской, Кашегальской, Червишевской и Яровской волостей Тюменского округа Тобольской губернии / С. К. Патканов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. имуществ, 1888. – Вып. I. – 351 с.
374. Патканов, С. К. Экономический быт государственных крестьян и инородцев Тобольского округа Тобольской губернии / С. К. Патканов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. им-в, 1891. – Вып. X. – Ч. 1. 356 с. Таб. 45 с. ; Вып. XII. – Ч. 2. – 382 с. – Таб. 22 с.
375. Пестов В. Записки о Енисейской губернии Восточной Сибири 1831 г. / В. Пестов. – М. : Универс. тип., 1833. – 65 с.
376. Пивень, С. Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: дис. ...канд. ист. наук. Специальность 07. 00. 02. – Отечественная история / Сергей Николаевич Пивень. – Томск, 2005. – 265 с.
377. Пивень, С. Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук / С. Н. Пивень. – Томск : Томск. ун-т, 2005. – 26 с.
378. Подосенов, О. П. Законодательство о ссылке в России в XVI–XVIII вв. // Вестник МГУ. – Сер. 12. – 1970. – № 5. – С. 75–80.

379. Покровский, Н. Н. Томск. 1648–1649 гг. Воеводская власть и земские миры / Н. Н. Покровский. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1989. – 388 с.
380. Покшишевский, В. В. Заселение Сибири / В. В. Покшишевский. – Иркутск : Иркутск. обл. гос. изд-во, 1951. – 208 с.
381. Политические ссыльные в Сибири (XVIII – начало XX в.) : сб. науч. тр. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние 1983. – 237 с.
382. Попов, И. И. От небесной империи к срединной республике / И. И. Попов. – М. : Изд-во В. М. Саблина, 1912. – 333 с.
383. Попов, Н. Очерки старой ямщины в Прибайкалье / Н. Попов // Жизнь Бурятии. – 1925. – № 5–6. – С. 114–117.
384. Потанин, Г. Н. Города Сибири / Г. Н. Потанин // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 234–259.
385. Почта и телеграф в XIX столетии. – СПб. : Тип. МВД, 1902. – 248, VIII с.
386. Преображенский, А. А. Урал и Западная Сибирь в конце XVI – начале XVIII в. / А. А. Преображенский. – М. : Наука, 1972. – 392 с.
387. Пронин, В. И. Население Сибири за 50 лет (1863–1913 гг.) / В. И. Пронин // История СССР. – 1981. – № 4. – С. 50–69.
388. Пронин, В. И. Дорожная сеть Сибири и ее влияние на развитие внутреннего рынка в период капитализма / В. А. Пронин // Хозяйственное освоение Сибири : история, историография, источники : сб. науч. тр. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1991. – С. 136–155.
389. Пронин, В. И. Сибирь в период капитализма. Экономическое развитие Сибири в 1861–1900 гг. / В. И. Пронин. – Новосибирск : Изд. НГТУ, 1997. – Вып. I. – 126 с.
390. Прутченко, С. Сибирские окраины. Областные установления, связанные с Сибирским учреждением 1822 г. в строе управления русским государством. Историко-юридические очерки С. Прутченко / С. Прутченко. – СПб. : [б. и.], 1899. – Т. 2. – VIII, 532 с.

391. Птицын, В. В. Селенгинская Даурия / В. В. Птицын. – СПб. : Экон. типо-лит., 1896. – 307 с.
392. Путинцев, Н. Д. Статистический очерк Томской губернии / Н. Д. Путинцев. – Самара : [б. и.], 1892. – 133 с.
393. Пчелин, С. С. Экономический быт государственных крестьян Антроповской, Еланской, Липчинской и Тавдинской волостей Тюменского округа Тобольской губернии / С. С. Пчелин // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд-во Мин-ва гос. имуществ, 1889. – Вып. 2. – 125 с. – Прил. С. 126–149. – Карта.
394. Рассказы о Западной Сибири или о губерниях Тобольской и Томской, и как там живут люди. – М. : Тип. Сытина, 1898. – 168 с.
395. Резун, Д. Я. Русские в среднем Причудлымье в XVII–XIX вв. (Проблемы социально-экономического развития малых городов Сибири) / Д. Я. Резун. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1984. – 197 с.
396. Резун, Д. Я. Городские ярмарки Сибири XVIII – первой половине XIX вв.: Ярмарки Западной Сибири / Д. Я. Резун, О. Н. Беседина. – Новосибирск : ВО Наука. Сиб. издат. фирма, 1992. – 157 с.
397. Резун, Д. Я. О населении Западной Сибири на рубеже XVIII–XIX вв. / Д. Я. Резун // Населенные пункты Сибири : опыт исторического развития (XVII – начало XX вв.) / отв. ред. О. Н. Вилков, Д. Я. Резун. – Новосибирск : Кооператив «Барс», В. А. Сорокин, 1992. – С. 39–57.
398. Резун, Д. Я. Городские ярмарки Восточной Сибири в XVII – первой половине XIX веков / Д. Я. Резун, О. Н. Беседина. – Новосибирск : Наука. Сиб. издат. фирма, 1993. – 140 с.
399. Ремнев, А. В. Самодержавие и Сибирь. Административная политика в первой половине XIX в. / А. В. Ремнев. – Омск : Изд-во Омск. ун-та, 1995. – 223 с.
400. Ремнев, А. В. Самодержавие и Сибирь. Административная политика второй половины XIX – начала XX веков / А. В. Ремнев. – Омск : Изд-во Омск. ун-та, 1997. – 252 с.

401. Ремнев, А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков / А. В. Ремнев. – Омск : Изд-во Омск. ун-та, 2004. – 552 с.
402. Ремнев, А. В. Гл. 5 : Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // Российская империя : стратегия стабилизации и опыты обновления / А. В. Ремнев ; под ред. М. Д. Корпачева, М. Д. Долбилова, А. Ю. Минакова. – Воронеж : МИОН ; Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2004. – С. 112–146. (Серия «Монографии» ; вып. 5).
403. Ровинский, П. А. Очерки Восточной Сибири / П. А. Ровинский // Древняя и новая Россия. – 1875. – № 1, 3, 7, 11, 12.
404. Романов, Н. С. Иркутская летопись. 1857–1880 гг. / Н. С. Романов. – Иркутск : Тип. И. П. Казанцева, 1914. – 410, XV с.
405. Русские старожилы Сибири. Историко-антропологический очерк. – М. : Наука, 1973. – 190 с.
406. Сабурова, Л. М. Культура и быт русского населения Приангарья (конец XIX–XX вв.) / Л. М. Сабурова. – Л. : Наука. Ленингр. отд-ние, 1967. – 280 с.
407. Сафронов, Ф. Г. Ссылка в Восточную Сибирь в первой половине XVIII в. / Ф. Г. Сафронов // Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX в.). – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – С. 15–37.
408. Светлицкий, К. Записка об Аянском тракте / К. Светлицкий // Дорога к океану ; новый взгляд на старый тракт : сб. ст. / сост. Н. А. Лугинов. – Якутск : Бечик, 2004. – С. 183–218.
409. Семивский, Г. В. Новейшие, любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири, из чего многое доньше не было всем известно / Г. В. Семивский. – СПб. : Тип. Главн. Штаба Его имп. вел-ва, 1817. – 200 с.
410. Серошевский, В. Ссылка и каторга в Сибири / В. Серошевский // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 200–238.

411. Сибирская Советская энциклопедия / под общ. ред. М. К. Азадовского, С. А. Алыпова, А. А. Ансона [и др.]. – Новосибирск : ОГИЗ. Зап.-Сиб. отд-ние ; Сибкрайиздат. – 1923–1937. – Т. I–IV.
412. Сибирь и великая сибирская железная дорога. – СПб. : Департ. торг. и мануфактур Мин-ва финансов, 1896. – 283 с.
413. Сибирь. Её современное состояние и её нужды / ред. И. С. Мельник. – СПб. : Девриен, 1908. – VIII, 294 с.
414. Сибирь под влиянием рельсового пути. – СПб. : Мин-во финансов, 1902. – 221 с.
415. Сигалов, М. Р. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири / М. Р. Сигалов, В. А. Ламин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1988. – 133 с.
416. Скубневский, В. А. Купечество Алтая второй половины XIX – начала XX в.: монография / В. А. Скубневский, А. В. Старцев, Ю. М. Гончаров. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2001. – 241 с.
417. Сладковский, М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.) / М. И. Сладковский. – М. : Наука, 1974. – 439 с.
418. Словцов, П. А. Историческое обозрение Сибири / П. А. Словцов. – СПб. : Изд. И. М. Сибирякова, 1886. – 326, IV, XXVI, 364, V с. ; Он же. То же. / вступ. ст., сост., подг. текста В. А. Крещика. – Новосибирск : Изд-во Вен-Мер, 1995. – 675 с.
419. Смородин, А. А. Семь верст Сибирского пути / А. А. Смородин, А. К. Смородин. – Красноярск : Кн. изд-во, 2000. – 256 с. (Триста лет поселку Емельяново : 1700–2000).
420. Соболев, М. Н. Пути сообщения в Сибири / М. Н. Соболев // Сибирь : Её современное состояние и её нужды. – СПб. : Изд. А. Ф. Девриена, 1908. – С. 24–36.
421. Соболев, М. Н. Таможенная политика России во второй половине XIX в. / М. Н. Соболев // Изв. / Томск. ун-т. – 1910. – Кн. 41. – 850, 26 с.

422. Соболев, А. «Колесуха». Амурская колёсная дорога / А. Соболев. – М. : Ово политкаторжан, 1925. – 32 с.
423. Соколов П. И. Экономический быт государственных крестьян Тарского округа Тобольской губернии / П. И. Соколов // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. им-в, 1890. – Вып. 7. – 137 с. – Таб. 16 с.
424. Соловьева Е. И. Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861–1893 гг.) / Е. И. Соловьева // Из истории Сибири. – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1972. – Вып. 64. – С. 51–61.
425. Соловьева Е. И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. / Е. И. Соловьева. – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1975. – 197 с.
426. Соловьева Е. И. Расселение и положение ссыльных в Сибири во второй половине XIX в. / Е. И. Соловьева // Политические ссыльные в Сибири (XVIII – начало XX в.). – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1983. – С. 214–226.
427. Соловьева Е. И. Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период / Е. И. Соловьева. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1981. – 330 с.
428. Соловьева Е. И. Численность и структура русской крестьянской семьи Сибири во второй половине XIX в. / Е. И. Соловьева // Хозяйственное освоение Сибири и рост её народонаселения (XVIII–XX вв.) : сб. науч. тр. / отв. ред. А. П. Окладников. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1979. – С. 126–140.
429. Соловьева, Е. И. Образовательный уровень крестьянства Сибири (конец XIX – начало XX в.) / Е. И. Соловьева, К. Е. Зверева // Социально-демографическое развитие сибирской деревни в досоветский период. – Новосибирск : Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1987. – С. 78–89.
430. Ссылка в Сибирь. Очерк ее истории и современного положения / ред. А. М. Соломон. – СПб., 1900. – 158 с. – Прил. № 1–3.
431. Ссылка и каторга в Сибири (XVIII – начало XX в.) / отв. ред. Л. М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1975. – 304 с.

432. Стахеев, Д. И. От Китая до Москвы. История ящика чаю / Д. И. Стахеев. – СПб. : Изд-во Вольфа, 1870. – 194 с.
433. Степанов, А. П. Енисейская губерния / А. П. Степанов. – СПб. : Тип. Вингебера, 1836. – Ч. I. – 276 с. ; Ч. II. – 139, XIX с.
434. Степанов, А. П. Енисейская губерния. / А. П. Степанов ; ред.-сост. А. П. Статейнов ; вводная ст., комм. Г. Ф. Быконя. Изд. 2-е. – Красноярск : Изд-во «Горница», 1997. – 223 с.
435. Степынин, В. А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма / В. А. Степынин. – Красноярск : Изд. Красноярск. пед. ин-та, 1962. – 565 с.
436. Субботин, А. П. Материалы для экономического изучения России. Торговые сообщения Восточной России и Сибири : научно-экономическое исследование в связи с вопросом о рельсовом соединении России с Сибирью / А. П. Субботин. – СПб. : Типо-лит. Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1885. – IV, 102 с.
437. Субботин, А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах / А. П. Субботин. – СПб. : Типо-лит. Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1892. – 657, 24, IX с.
438. Сухотина, Л. Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1963. – 371 с.
439. Сухотина, Л. Г. О правовом положении крестьян Сибири пореформенного периода (вторая пол. XIX – начало XX вв.) // Вопросы истории Сибири. – Томск : Изд. Томск. ун-та, 1970. – Вып. 5. – С. 87–95.
440. Тарская мозаика (История края в очерках и документах 1594–1917 гг.). – Омск : Омск. кн. изд-во, 1994. – 200 с.
441. Тимофеева, Л. А. Из истории Большого Сибирского тракта в Томской губернии (местоположение, содержание, состояние) / Л. А. Тимофеева // Тр. Томск. обл. краеведч. муз. : сб. ст. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 30–36.
442. Томск. История города от основания до наших дней / под ред. Н. М. Дмитриенко. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1999. – 432 с. ; ил.

443. Устрялов, Н. История царствования Петра Великого. Т. 1 : Господство царицы Софии. – СПб., 1858. – 405 с. ; Т. 4. – Ч. I : Битва под Нарвою и начало побед / Н. Устрялов. – СПб., 1863. – 611 с.
444. Фель, С. Е. Петровские геодезисты и их участие в создании русской картографии XVIII века / С. Е. Фель // Вопросы географии. История географических знаний. – М., 1950. – Сб. 17. – С. 5–22.
445. Фельдштейн, Г. Ссылка. Очерки ее генезиса, значения, истории и современного состояния / Г. Фельдштейн. – М. : [б. и.], 1893. – 191 с.
446. Фигуровская, Н. К. А. В. Чайнов и его теория семейного крестьянского хозяйства / Н. К. Фигуровская // Чайнов А. В. Крестьянское хозяйство : избр. тр. / редкол. сер.: Л. И. Абалкин (пред.) [и др.] – М. : Экономика, 1989. – С. 40–41.
447. Филимонов, Е. С. Экономический быт государственных крестьян и инородцев северо-западной Барабы, или Спасского участка Каинского округа Томской губернии / Е. С. Филимонов. – СПб. : Изд. Мин-ва гос. имуществ, 1892. – 209 с. – Прил. : 7 табл., 2 рис.
448. Финш О. Путешествие в Западную Сибирь доктора О. Финша и А. Брэма / О. Финш, А. Брэм. – М. : Тип. М. Н. Лаврова, 1882. – 569 с.
449. Хвостов, В. О Томской губернии и о населении большой сибирской дороги до Иркутской границы / В. Хвостов. – СПб. : [б. и.], 1809. – С. 23–66.
450. Хобта, А. В. Начало устройства Московского тракта в Иркутской губернии / А. В. Хобта // Земля Иркутская. – 2004. – № 3 (26). – С. 2–11.
451. Хозяйство и быт западносибирского крестьянства XVII – начала XX вв. – М. : Наука, 1979. – 248 с.
452. Хохлов, А. Н. Русско-китайская торговля и политика России в отношении Китая (вторая половина XIX в.) / А. Н. Хохлов // Россия и страны Азиатско-Тихоокеанского региона в XIX – начале XX в.: сб. ст. – Иркутск : Изд. Иркут. гос. пед. ин-та, 1988. – С. 18–38.
453. Хохлов, А. Н. Торговля как приоритетное направление политики России в отношении Китая (40–90-е гг. XIX в.) / А. Н. Хохлов // XX науч. конф. «Общество и государство в Китае». – М., 1989. – Ч. 2. – С. 44–48.

454. Хохлов, А. Н. Торговля – приоритетное направление политики России в отношении Китая / А. Н. Хохлов // И не распалась связь времен... – М., 1993. – С. 197–229.
455. Худяков, В. Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период / В. Н. Худяков. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1986. – 263 с.
456. Худяков, В. Н. Классовое разложение крестьянства Тобольской губернии в пореформенный период (60–90 гг. XIX в.) : дис. ... канд. ист. наук / Худяков Виктор Николаевич. – Новосибирск, 1972. – 297 с.
457. Чаянов, А. В. Крестьянское хозяйство: избранные труды / А. В. Чаянов / редкол. сер. Л. И. Абалкин (пред.) [и др.] – М. : Экономика, 1989. – 492 с.
458. Черников, В. В. Ленинский тракт (путевые заметки) / В. В. Черников // Енисейская провинция : альманах. Вып. 2. – Красноярск : Краснояр. гос. пед. ун-т, 2006. – С. 182–196.
459. Чернова, И. В. Этапирование преступников в Сибирь в XIX – начале XX вв. / И. В. Чернова // Тр. Томск. обл. краев. муз.: сб. ст. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2002. – Т. XII. – С. 45–48.
460. Чехов, А. П. Из Сибири / А. П. Чехов // Полн. собр. соч. – М. : Наука, 1978. – Т. 14–15. – С. 5–38.
461. Чудновский, С. Л. Енисейская губерния. К 300-летию юбилею. Статистико-экономический этюд / С. Л. Чудновский. – Томск : Тип. «Сиб. газеты», 1885. – IV, 195, (3) с.
462. Шелгунов, Н. В. Сибирь по большой дороге / Н. В. Шелгунов // Русское слово. – 1863. – № 1–3. – С. 1–48, 1–39, 1–62.
463. Шелгунов, Н. В. Сочинения. – СПб., 1871. – Т. I. – С. 183–298.
464. Шелегина, О. Н. Очерки материальной культуры русских крестьян Западной Сибири (XVIII – первая половина XIX века) / О. Н. Шелегина. – Новосибирск : ВО Наука, 1992. – 252 с.
465. Шелегина, О. Н. Адаптационные процессы в культуре жизнеобеспечения русского населения в XVIII – начале XX века : (К постановке проблемы). – Новосибирск : Ин-т истории СО РАН, 2005. – С. 192 с.

466. Шерстобоев, В. Н. Илимская пашня / В. Н. Шерстобоев. – Иркутск : Иркут. кн. изд-во, 1949. – Т. I. – 596 с. : карты ; Т. II. – 674 с. : карта.
467. Шмаков, А. Сибирский тракт / А. Шмаков // Северная пчела. – 1845. – 14 ноября. – № 258. – С. 1031–1032.
468. Шмулевич, М. М. Крестьянские промыслы в Западном Забайкалье в первой половине XIX в. / М. М. Шмулевич // Тр. Вост.-Сиб. гос. ун-та культуры. – Улан-Удэ, 1972. – Вып. 7. – С. 153–176.
469. Шмулевич, М. М. Очерки истории Западного Забайкалья (XVII – середина XIX в.) / М. М. Шмулевич. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1985. – 286 с.
470. Штейнгейль, В. И. Этапы и полуэтапы / В. И. Штейнгейль // Век. – 1861. № 12. – С. 411–412.
471. Штукенберг, А. И. Кругобайкальская дорога / А. И. Штукенберг // Журнал главного управления путей сообщения. – 1858. – Кн. 1 ; 1859. – Кн. 2–3.
472. Шунков, В. И. Вопросы аграрной истории России / В. И. Шунков. – М. : Наука, 1974. – 376 с.
473. Шунков, В. И. Основные направления изучения истории Сибири в дооктябрьский период / В. И. Шунков // Итоги и задачи изучения истории Сибири досоветского периода. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1971. – С. 37–39.
474. Щеглова, Т. К. Ярмарки юга Западной Сибири в XIX – начале XX вв. Из истории формирования и развития всероссийского рынка / Т. К. Щеглова. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2001. – 504 с.
475. Щеглова, Т. К. Ярмарки Западной Сибири и Степных областей во второй половине XIX века. Из истории российско-азиатской торговли / Т. К. Щеглова. – Барнаул : Изд. Барнаульск. гос. пед. ун-та, 2002. – 236 с. ; ил.
476. Щукин, С. Сибирские разъезды / С. Щукин // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. – СПб., 1847. – Т. 47. – С. 418–422.
477. Энгельс, Ф. Положение Англии. Восемнадцатый век / Ф. Энгельс // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. – 2-е изд. – Т. I. – С. 598–617 ; Энгельс, Ф. Положение рабочего класса в Англии. Введение / Ф. Энгельс // Там же. – Т. II. – С.

- 243–259 ; Энгельс, Ф. Демократический панславизм / Ф. Энгельс // Там же. – Т. VI. – С. 289–306.
478. Ядринцев, Н. М. Новые сведения о сибирской ссылке, сообщенные Санктпетербургскому юридическому обществу / Н. М. Ядринцев. – [б. м., б. г.] – 20 с.
479. Ядринцев, Н. М. Российская община в тюрьме и ссылке. Исследования и наблюдения над жизнью тюремных ссыльных и бродяжеских общин. Исторический очерк сибирской ссылки. Сравнение разных систем наказания у нас и в Западной Европе. Основы новой рациональной системы исправления согласно выводам пенитенциарной науки и опытам русской тюремной общины / Н. М. Ядринцев. – СПб. : [б. и.], 1872. – VIII, 720 с.
480. Ядринцев, Н. М. Статистические материалы к истории ссылки в Сибирь / Н. М. Ядринцев // Зап. ИРГО (отд. статистики). – СПб., 1873. – Т. 3. – Таб. 1.
481. Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в этнографическом, экономическом и политическом отношении / Н. М. Ядринцев. – СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1882. – XI, 472 с. ; 2-е изд. – СПб. : Изд. И. М. Сибирякова, 1892. – 720 с. – 16 ил. ;
482. Ядринцев, Н. М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении / Н. М. Ядринцев. – 3-е изд. / отв. ред. Л. М. Горюшкин ; изд. подгот. Л. М. Горюшкин, М. В. Шиловский, С. В. Камышан // История Сибири. Первоисточники. Вып. III. – Новосибирск : Сибирский хронограф, 2003. – 556 с.
483. Яковлев, Я. А. Рассказы о томской почте / А. Я. Яковлев, Ю. К. Рассмахин. – Томск : Изд-во Томск. ун-та, 2003. – 780 с.