

**НОВОСИБИРСКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА**

На правах рукописи

УДК 947.571.081/083

**КАТИОНОВ
Олег Николаевич**

**МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XIX В.**

Специальность 07.00.02 — История СССР

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических
наук

Новосибирск — 1987

Работа выполнена на кафедре истории СССР Новосибирского ордена Трудового Красного Знамени государственного педагогического института.

Научный руководитель — доктор исторических наук, профессор
Е. И. СОЛОВЬЕВА

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
А. П. БОРОДАВКИН

кандидат исторических наук, научный
сотрудник Г. А. НОЗДРИН

Ведущая организация — Омский государственный педагогический
институт

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Одной из составных проблем изучения исторического опыта освоения Сибири является вопрос о влиянии Московско-Сибирского тракта на социально-экономическое развитие Сибири, который стал находить отражение при исследовании процессов формирования населения региона и его занятий. Его изучение вскрывает также связь сибирского рынка с рынком Европейской России. Хозяйственные связи Сибири с Европейской Россией являлись одним из важнейших условий, определивших глубину и характер капиталистического развития сибирской деревни. Сибирь обеспечивала российскому капитализму быстрое расширение сферы влияния. Одновременно она сама испытывала капиталистическую эволюцию под воздействием развивающегося в стране капитализма.

Изучение истории развития капитализма в Сибири в пореформенный период невозможно без детального исследования роли путей сообщения, развитие которых в новых районах, по словам Ф. Энгельса, втягивало эти районы в товарно-денежные отношения, уничтожало в них дикость, патриархальщину, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации¹.

Известный исследователь Сибири В. И. Шунков отмечал, что «проблемы транспорта еще ждут своего изучения и разрешения»².

В настоящее время в нашем обществе усилилось внимание к роли путей сообщения и транспортным связям, к историческому опыту освоения Сибири. Невозможно понять характерные черты развития капитализма в сибирской деревне без обращения к процессам, происходившим в зоне трактовых деревень, особенно вдоль Московско-Сибирского тракта, где еще в дореформенный период сложились экономически развитые районы. Их влияние на общую картину социальных изменений в Сибири требует исследования роли Московского тракта в промысловой и вообще хозяйственной деятельности крестьян. Вместе с тем, выход многотомной «Истории крестьянства Сибири» показал, что история Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. изучена слабо, и это отражает в целом неудовлетворительное состояние изученности роли сухопутных путей сообщения дореволюционной России.

Состояние научной разработки темы. В досоветской исторической литературе проблема влияния Московско-Сибирского тракта на социально-экономическое положение сибирской деревни специально

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд. — Т. 1. — С. 614; Т. 2. — С. 255; Т. 6. — С. 298

² Шунков В. И. Вопросы аграрной истории России, — М., 1974. - С. 214.

не рассматривалась, хотя отдельные вопросы были поставлены.

Для дворянской историографии были характерны такие черты как отсутствие социально-экономической оценки развития сибирского крестьянства в зоне тракта, фактографичность, фрагментарность сведений. В исследованиях официально-дворянского направления, посвященных проблеме строительства транссибирской железнодорожной магистрали, давалось описание Московско-Сибирского тракта. Отмечалось его значение в предшествовавший строительству железной дороги период. Главная задача данного направления была одна — обосновать преимущество железной дороги.

Значительный прогресс в исследовании влияния Московского тракта на экономическую обстановку в сибирской деревне внесли работы буржуазных историков, экономистов, статистиков. История изучения занятий притрактового населения начата была во второй половине XIX в. в связи с общим описанием хозяйственной деятельности крестьянского населения Сибири. Сотрудник иркутского статистического комитета Д. Д. Ларионов, проведя изучение извозного промысла в конце 60-х гг. XIX в., разделил извозничество на транспортно-гужевое и ямщину, дал характеристику сложившихся форм перевозки грузов и определил скорость передвижения по тракту. Некоторые его выводы характерны для официальной статистики того времени. В основном это средние данные. Причины разорения многих извозчиков автор видел не в последствиях социально-экономического порядка, а в пьянстве.

Буржуазно-либеральный исследователь, автор капитальных трудов по экономике Сибири А. А. Кауфман оставил работы по истории колонизации и крестьянских переселений, землеустройству и землепользованию сибирского крестьянства. Предметом пристального внимания ученого были население Московско-Сибирского тракта, его занятия и промыслы.

Автор впервые дал социальную оценку влияния извоза на положение крестьянства, отметил в организации извозного промысла капиталистический характер.

Вывод А. А. Кауфмана об отрицательном влиянии извоза на развитие земледелия вступал, в явное противоречие с материалами исследователей экономического быта крестьян Восточной Сибири, которые подтверждали значительное влияние извозного промысла на земледелие, на расширение запашки и специализацию зернового клина для удовлетворения нужд тракта. М. Дубенский и И. Молодых в споре с А. Кауфманом считали, что уозость товарно-денежных отношений замедляла развитие земледелия, а занятие извозным промыслом создавало стабильный и довольно емкий рынок для расширенного

земледельческого производства. Вывод о том, что тракт отвлекал на себя значительную часть населения от земледелия, исследователи Восточной Сибири подвергали сомнению, доказывая, что большая часть обозов проходила зимой, и люди, и рабочие лошади от сельскохозяйственных работ летом почти не отвлекались.

Ряд авторов мелкобуржуазного направления (С. Чудновский, Н. Астырев) в связи с освещением региональных проблем касались и состояния Московско-Сибирского тракта. Главное внимание историки этого направления уделяли дорожной повинности, усиленной эксплуатации крестьянства при выполнении дорожно-ремонтных работ. При этом отмечалась архаичность повинностей, использование ее полицейским начальством в корыстных целях. Н. Астырев характеризовал дорожную повинность как наиболее тяжелую для крестьян, показывая одновременно проникновение в среду отработчиков-крестьян найма «за себя» с денежной оплатой.

Серьезное исследование было проведено И. Молодых. Он пользовался очень важным источником при изучении гужевого извоза — расчетными книжками ямщицких артелей с подрядчиками за 1887—1888 гг. Автор сделал выводы о зависимости дохода извозчиков от числа имеющихся у них лошадей и их качества. Но в то же время он использовал методику средних цифр, которая не дала ему возможности проследить глубокие социальные процессы внутри извозчиков. Поэтому И. Молодых считал, что занятия извозным промыслом имеют экономическое значение только для зажиточных крестьян.

В целом представители дворянского, буржуазного и мелкобуржуазного направлений дореволюционной историографии собрали значительный фактический материал для характеристики хозяйственной деятельности притрактового населения, проиллюстрировали повинности населения, связанные с обслуживанием нужд Московско-Сибирского тракта, описали технику гужевого извоза и быт населения. Однако проблемы эти рассматривались авторами разных направлений фрагментарно в связи с описанием хозяйственной деятельности крестьянского населения Сибири.

В 20—30-е гг. идет процесс становления марксистской исторической науки. Однако не все представители старых школ освоили новую методологию. В их работах отражались старые представления и взгляды. Исследования их носили описательный характер, в них отсутствовал классовый анализ многих сторон жизни досоветской Сибири. К ним можно отнести работу А. Д. Григорьева, который описал историю возникновения и заселения Московского тракта, а также статью Н. Попова, в которой автор собрал интересный мате-

риал об образе жизни ямщиков-извозчиков в дороге и на постоянных дворах. Он воссоздал колорит эпохи, используя образную русскую речь ямщиков того времени.

Исключительно важную роль Московско-Сибирского тракта в обозно-транспортных перевозках в 40-е гг. отмечал Р. М. Кабо.

В 50-е гг. В. В. Покшишевский исследовал проблемы освоения новых территорий Сибири, придавая особую роль в заселении района Московско-Сибирского тракта. Однако он несколько преувеличивал значение извозного промысла в хозяйственной деятельности крестьян. Саму организацию извоза В. В. Покшишевский идеализировал, считая, что сделки между транспортными фирмами и извозчиками правильно регулируются неписаными законами.

В 60-х гг. в исследованиях сибирских историков на первое место выдвинулась проблема сущности и характера повинностей. Различия в выводах о характере повинностей во второй половине XIX в. явились следствием концепций авторов о путях развития капитализма в Сибири. В трудах А. П. Бородавкина, Г. Х. Рабиновича, Л. Г. Сухотиной содержится обоснование прусского пути аграрной эволюции, который выводится из наличия системы «государственного феодализма» в Сибири. В. Г. Тюкавкин обосновывает фермерско-американский путь. Л. М. Горюшкин — фермерский в своей основе, но усложненный элементами прусского образца.

Л. Т. Сухотина дала анализ натуральной дорожной повинности на примере крестьян Томской губернии в конце XIX—начале XX вв. и сделала вывод, что стоимость дорожной повинности составляла более, чем половину стоимости всех натуральных повинностей на одного работника. Автор отметила повсеместное выполнение этой повинности, крестьянами в натуральной форме.

Занимавшийся этой проблемой Л. М. Горюшкин обратил внимание не на юридическую форму повинностей, а на их социально-экономическую сущность.

В 60—80-е гг. советскими историками создана опорная база для подступа к изучению Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в.

Для нашей работы важное значение имеет оценка этой роли в работах А. П. Бородавкина- Автор впервые на новой источниковой базе сделал вывод об ускорении процесса развития товарно-денежных отношений и промыслов, обслуживающих тракт в притрактовой зоне.

Л. М. Горюшкин в своих исследованиях поставил вопрос о влиянии путей сообщения на развитие капиталистических отношений в

Сибири, в том числе, о глубине развития капитализма в притрактовой полосе.

И. А. Асалханов впервые ввел в научный оборот материал об извозе при изучении развития капитализма у крестьян Восточной Сибири. Автор приводил новые данные о наличии среди зажиточных крестьян промысловых предпринимательских хозяйств, особенно в притрактовой полосе. Однако социальные процессы, происходившие среди промысловых крестьян, не вошли в круг исследовательских задач автора и получили лишь косвенное отражение.

Эти задачи удалось решить Е. И. Соловьевой. Работая над проблемами развития крестьянской промышленности второй половины XIX в. в Сибири, исследователь не могла не обратиться к вопросу о влиянии Московского тракта на состояние извозного промысла. Автор показывает особую роль транспортных перевозок в народном хозяйстве Сибири, раскрывает организацию извозного промысла, особенно разновидность его — гужевой извоз, дает его социально-экономическую характеристику и приходит к выводу о предпринимательском начале в извозном промысле. Важными являются выводы Е. И. Соловьевой о товарном и капиталистическом характере земледелия в притрактовых хозяйствах, а также об углубляющемся классовом разложении крестьянства под воздействием извозного промысла.

В работах Г. Х. Рабиновича о роли торгового капитала в Сибири, Г. А. Бочановой о развитии обрабатывающих промыслов и других исследователей можно проследить процесс влияния путей сообщения на общий уровень социально-экономических отношений в притрактовых районах.

В целом историками проделана большая работа по выявлению процессов освоения Сибири. Результатом этих исследований явилось издание многотомной «Истории Сибири» и «Истории крестьянства Сибири». Для нас особый интерес представляет том «Крестьянство Сибири в эпоху капитализма», авторы которого выделяли особую роль Московско-Сибирского тракта в развитии извоза и кустарных промыслов, обслуживающих извоз.

Несмотря на определенные успехи в изучении данной проблемы в последние годы можно констатировать, что многие вопросы остаются неисследованными, либо дискуссионными. Изучение роли Московско-Сибирского тракта проводилось лишь попутно, однако данная тема требует специального комплексного анализа.

Цель и задачи исследования, его хронологические и территориальные рамки. Цель — показать деятельность народных масс в тран-

спортом, промысловом и земледельческом освоении трактовой полосы Сибири периода капитализма. Задачи:

1. Установить место и роль тракта в жизни населения Сибири.
2. Изучить численность, состав населения и его занятия.
3. Проследить влияние тракта на развитие капитализма в сибирской деревне.

До сих пор не изучались такие вопросы, как юридико-административный статус тракта, состав и структура трактового населения, возникновение транспортных фирм, состояние государственной почтовой гоньбы и вольной ямщины, дворничества, т. е. связанного с гужевым извозом содержания постоянных дворов, влияние тракта на земледелие притрактового населения, на процесс классового разложения крестьянства и т. д.

Хронологические рамки работы — середина XIX в.—90-е гг. XIX в. Исследование поставленных задач ограничено серединой XIX в., потому что происходит процесс вступления Сибири вместе со всей Россией в эпоху капитализма. А в 90-е гг. XIX в. в связи со строительством транссибирской железнодорожной магистрали произошли значительные изменения в социально-экономической жизни региона, ускорились все процессы в экономике Сибири. В то же время перед автором возникла необходимость выйти за определенные хронологические рамки, потому что создание тракта относится к более ранней эпохе и изучать его влияние без исторического аспекта просто невозможно.

Территориальные границы исследования включают в себя Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую губернии, через которые проходил Московско-Сибирский тракт. В данных губерниях концентрировалась наибольшая часть населения Сибири и шла более активная экономическая жизнь. В процессе исследования социально-экономических процессов приходилось сопоставлять трактовые и нетрактовые округа, волости, села названных губерний.

Предметом нашего исследования является хозяйственная деятельность крестьянства Сибири, жившего на Московско-Сибирском тракте. Объектом исследования является крестьянство Московско-Сибирского тракта и районов, прилегающих к нему.

Научная новизна и практическая ценность исследования. В диссертации впервые предпринято комплексное исследование роли Московско-Сибирского тракта — крупнейшей транспортной артерии того времени в освоении Сибири периода капитализма.

Материалы и выводы диссертации могут быть использованы в обобщающих трудах по истории Сибири, изучению исторического опыта освоения этого огромного региона крестьянством, в спецкур-

сах и спецсеминарах по истории пореформенной России на исторических факультетах вузов, а также в краеведческой работе.

Методологическую основу данного исследования составили труды основоположников научного коммунизма: К. Маркса, Ф. Энгельса, В. И. Ленина, на основе которых выделены следующие теоретические положения: 1. О роли путей сообщения в заселении и земледельческом освоении окраин. 2. О развитии капитализма вглубь и вширь. 3. О влиянии путей сообщения на формирование единого всероссийского рынка. 4. О классовом разложении крестьянства.

Используя эти теоретические положения, мы применяем важнейшие принципы изучения социальных явлений: историзм, сравнительно-исторический и партийно-классовый подход, научность и объективность.

Источниковая база исследования. Для изучения роли Московско-Сибирского тракта в социально-экономическом развитии Сибири в работе использованы различные типы конкретно-исторических источников: письменные и вещественные в виде фотографий предметов хозяйственной деятельности притрактных крестьян.

Используемые в работе письменные источники можно разделить на четыре основные группы:

- 1) произведения классиков марксизма-ленинизма;
- 2) законодательные акты, материалы государственного и ведомственного производства, связанные с деятельностью государственных учреждений, организаций, органов крестьянского управления и т. д.
- 3) социально-экономическая статистика;
- 4) периодическая печать и публицистика.

Произведения В. И. Ленина являются важнейшим конкретно-историческим источником для изучения хозяйства и положения крестьянства Сибири. В его произведениях, особенно в работе «Развитие капитализма в России», имеются богатые сведения о Сибири.

Среди источников законодательного характера 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 к дорожной повинности в XIX в. и замене натуральной ее формы денежной. Кроме того, в этих документах устанавливалась классификация дорог, их техническая характеристика, полномочия органов, ответственных за их эксплуатацию.

В документах местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности имеется интересный материал дискуссии о переводе натуральной дорожной повинности в денежную. Там же даны

сведения об истории дорожной повинности в Западной Сибири XIX в.

В социально-экономической статистике конца XIX в. содержатся общие данные с земледелия, землепользования, системах полеводства, повинностях, найме рабочей силы, торговле, рынках сбыта, промыслах крестьян. Материалы имеют описательные тексты, в которых дается общая характеристика крестьянского хозяйства и как одной из его сторон — транспортной промысловой деятельности. Имеющийся массовый статистический материал позволяет сравнить уровень классового разложения крестьянства трактовых сел и волостей с нетрактовыми селами и волостями. Этот материал дает конкретные сведения о числе крестьянских хозяйств, занимавшихся извозом, дворничеством, о бюджетах жителей притрактовой полосы, основном грузопотоке, социальной организации крестьян при перевозке грузов и пассажиров.

Важным источником по проблеме заселения являются «Списки населенных мест Российской империи» по сибирским губерниям. Они дают возможность подсчитать количество трактовых сел, число дворов и населения в них. Однако серьезным недостатком данных источников является разновременность сведений по губерниям, достигавшая 30 лет.

Вопрос о численности притрактового населения удалось решить, обратившись к фондам ЦСК — I Всеобщей переписи населения России 1897 г. В трактовых волостях и селениях подсчитано общее число жителей. 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. Эти сведения являются наиболее достоверными, так как охватывают весь массив населенных пунктов.

В работе также использовались материалы ведомственной статистики, делопроизводственная документация местных органов управления: отчеты генерал-губернаторов, окружных исправников, в которых имеются сведения о состоянии путей сообщения, о распределении дорожной повинности, общей доходности от извоза, проекты, предложения по устройству путей сообщения, улучшению их функционирования.

Важным источником по изучению товарного извоза сибирских крестьян являются маклерские книги, хранящиеся в государственных архивах г. Томска, Иркутска, Красноярска. Из этих книг мы узнаем условия подрядов на доставку грузов, время или сроки до-

ставки, меру ответственности «доставщиков», число подрядчиков и т. д. Маклерские книги дают возможность проследить основные районы распределения извозного промысла у трактовых крестьян, выявить «гнезда», откуда вышли хозяева фирм — «доставщиков» грузов, т. е. те районы, где наиболее активно действовал торговый и предпринимательский капитал. Из материалов личных фондов Н. М. Ядринцева и купца М. Н. Немчинова наибольший интерес для нас представляют документы, отражавшие действие торгово-транспортных фирм.

Многие аспекты изучаемой темы нашли отражение в досоветских изданиях и периодической печати. Общественно-политические журналы и периодические сборники публиковали заметки путешественников, очерки, посвященные крестьянам Сибири.

Использованный нами комплекс источников позволяет проанализировать основные аспекты проблемы: историю Московско-Сибирского тракта, рост населения, хозяйственную деятельность крестьян, появление и развитие промыслов, влияние тракта на социальную структуру притрактовой деревни. Значительная часть материалов не использовались в работах исследователей и впервые вводится в научный оборот.

Таким образом, в диссертации используются источники различного классового Происхождения и разной степени полноты и достоверности. Комплексный анализ источников дает достоверную базу для исследования названной проблемы. В диссертации используются документы и материалы 4 центральных и 8 местных архивов.

Структура диссертационного исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, примечаний, списка использованных источников и литературы и приложений, включающих материалы по истории тракта и занятиям крестьян, статистические таблицы, карты-схемы, рисунки.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается научная значимость и актуальность исследования, характеризуется состояние ее научной разработки, определяются цели и задачи диссертации, обосновываются хронологические и территориальные рамки работы, указаны методологическая основа, источниковая база, новизна и практическое значение исследования.

В первой главе «Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в.» рассматривается краткая история возникновения и начала функционирования тракта, его эксплуатация и население.

Проанализировав имеющуюся литературу по истории создания тракта, а также архивные материалы, мы пришли к выводу о том, что со второй трети XVIII в. начинается первый этап устройства тракта.

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

С проложением Московско-Сибирского тракта в последней четверти XVIII и первой четверти XIX в. он еще не превратился в окончательно устроенную дорогу, которая удовлетворяла всем требованиям того времени. Поэтому мы и рассматриваем его функционирование в XIX в. и как результат внимания властей, и как деятельность народных масс по его дальнейшему устройству, эксплуатации и улучшению использования.

По своему юридико-административному значению Московско-Сибирский тракт в России относился к дороге третьего класса: дороге обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию. А по содержанию — ко второй категории, потому что устраивался за счет земского сбора и натуральной дорожной повинности. В работе дается описание тракта, содержание его крестьянами под надзором окружных правлений и губернских строительных и дорожных комиссий, характеристика натуральной дорожной повинности, анализируются попытки заменить ее денежным сбором с проходящих с товарами обозов, определяются размеры этих сборов. Прослеживается отрицательное влияние дорожной повинности на развитие крестьянского хозяйства и проникновение внутрь самих отработчиков найма односельчан, чаще всего бедняков, для отбытия этой повинности. Сравнивается стоимость натуральной дорожной повинности в Сибири и Европейской России в сторону ее увеличения на рабочую душу в Сибири из-за огромной протяженности дорог при довольно малочисленном населении края.

Население как основа и субъект всего общественного процесса производства оказывало решающее влияние на процесс освоения притрактных районов, развитие земледелия, промыслов, создание сухопутных путей сообщения.

Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только людей, живших непосредственно на тракте. К притрактному населению в зависимости от масштабов сопоставляемых территорий относятся жители волостей, либо округов, через которые проходил тракт. Следует учесть, что в состав притрактных волостей входят села, расположенные на тракте и вне его, а в состав притрактных

округов — волости, которые находились на тракте, и волости, которые не лежали на нем. В качестве критерия определения использовались: 1. занятия крестьян извозом, ямщиной, дворничеством; 2. структура посевных площадей (удельный вес посевов овса); 3. наличие промыслов, обслуживавших извоз; 4. размещение населения.

Анализ статистических материалов, оформленных в таблицах, показал, что в районе Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. происходят серьезные социально-демографические изменения. Он сгруппировал вокруг себя значительную часть населения Сибири, на нем располагались наиболее крупные населенные пункты. В Западной Сибири в связи с освоенностью региона наблюдался медленный прирост трактового населения, в Восточной Сибири на тракте происходит концентрация жителей. Своеобразным было соотношение мужчин и женщин, наблюдалась самая высокая плотность населения.

Во второй главе «Извозный промысел притрактового населения во второй половине XIX в.» рассматривается организация гужевого и легкового извозных промыслов.

При описании гужевого извоза определяется количество груза, провозимого по Московско-Сибирскому тракту. Прослеживается процесс первоначального накопления и образования на этой базе транспортных фирм. Хозяевами этих фирм были в основном выходцы из крестьян-ямщиков, традиционно занимавшихся этим промыслом. Представлены персоналии Е. Кухтерина, Ф. Пушникова, К. Шешукова, И. Подаруева, Б. Бахарева и других. Изучена организация извозного промысла, показан процесс заключения подрядов с ямщиками, дана структура извозчичьей артели, выделены виды гужевого извоза, определена его доходность для крестьянского хозяйства, доказан предпринимательский характер извоза.

При освещении легкового извоза дана характеристика контрактной почтовой гоньбы и вольного пассажирского извоза. Дано описание организации почтовой гоньбы, выявлено, что этим промыслом в основном занимались кулаки. Вольный пассажирский извоз носил более демократический характер. В нем участвовали и середняки. Подсчитана стоимость содержания почтовых пар, количество лошадей, необходимых для содержания на станциях, и их стоимость. Характерно, что в вольный пассажирский извоз проникла конкуренция, для борьбы с которой крестьяне образовывали монополии ямщиков-дружков. Здесь же даются зарисовки из быта трактовых ямщиков, определяется скорость движения в разное время года.

В третьей главе «Влияние тракта на развитие капитализма в си-

бирской деревне» анализируется его воздействие на земледелие, промыслы и процесс классового разложения среди крестьянства Московского тракта.

В результате анализа статистического материала удалось выявить количество посевов овса как товарной культуры, доказать, что хозяйство трактовых и притрактовых крестьян специализировалось для удовлетворения нужд тракта, при этом оно исходило из почвенно-климатических и географических условий, приспособляясь к рыночным запросам.

Самым крупным промышленным районом Сибири была полоса вдоль Московско-Сибирского тракта, чем ближе к нему, тем выше был процент населения, занимавшегося кустарными промыслами и торгово-предпринимательской деятельностью. В работе рассматриваются такие виды промыслов как дворничество — содержание постоянных дворов, экипажный, делившийся на отрасли (изготовление телег, саней, колес, дуг). Торговый капитал размещался в более насыщенных товарно-денежными отношениями районах Сибири. Так, на Московско-Сибирском тракте на одно торговое заведение в Иркутской губернии приходилось 21 хозяйство, а в 90-е гг. XIX в. применялись более совершенные формы кредитования.

Анализ особенностей классового разложения крестьянства в зоне Московского тракта был проведен на основе группировки хозяйств по средствам производства. При этом использовались методика и критерии, утвердившиеся в советской исторической литературе. Была проведена группировка крестьянских хозяйств по размерам пашни, выделены крайние группы крестьян, определена степень разложения. Была прослежена тенденция расслоения внутри середняков. В трактовых районах этот процесс шел интенсивнее. Далее была проведена группировка хозяйств по числу рабочих лошадей и по наличию крупного рогатого скота. Отдельные группировки проводились в связи с тем, что в статистических источниках не было комбинации вышеназванных признаков. Группировка хозяйств по средствам производства по всем категориям показывает преобладание широты и глубины разложения на Московско-Сибирском тракте и в районах, к нему прилегающих. Серьезным аргументом в пользу этого вывода является рост наемного труда в трактовых селах и числа хозяйств, нанимавших и отпускавших рабочих.

В заключении подводятся основные итоги исследования. 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. Однако в конце XIX в. среди отработчи-

ков — крестьян наблюдается наем за себя других работников, что подтверждает высказанное в литературе мнение о проникновении капитализма в феодальную по форме систему повинностей. Концентрация населения в значительной части вдоль Московского тракта оказывала огромное влияние на социально-экономические процессы в сибирской деревне, усиливая развитие капитализма в крестьянском хозяйстве. Вдоль тракта группировались наиболее крупные населенные пункты.

Во второй половине XIX в. товарно-денежные отношения широко проникли в извозный промысел и наиболее ярко отражали социальную картину сибирской деревни.

Проведенное исследование показывает, что крестьянство тракта широко было втянуто в процесс разложения, чем во внутратковых районах. Степень разложения в зоне его влияния была выше. Уровень зрелости социальных отношений выявляет особую роль Московского тракта в Сибири в пореформенные годы.

Изучение исторического опыта транспортного освоения Сибири подтверждает, что Московско-Сибирский тракт играл важную роль в социально-экономической жизни Сибири.

Апробация работы. Содержание и выводы исследования докладывались на ежегодных научных конференциях профессорско-преподавательского состава Новосибирского государственного педагогического института в 1981—87 гг., научных конференциях молодых ученых Сибири в Институте истории, филологии и философии СО АН СССР (1983, 1984 гг.), научных конференциях института Истории СО АН СССР 1983, 1985 гг., зональной научной конференции «Россия и социально-экономическое развитие Сибири» (декабрь 1982 г., г. Тобольск), в ходе работы школы молодых историков, организованной Институтом истории АН СССР в июле 1984 г. в г. Новосибирске, во время стажировки в ИИФиФ СО АН СССР (декабрь—февраль 1986—87 гг.).

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Трудовые традиции в извозном промысле крестьян Сибири во второй половине XIX века. // Трудовые традиции сибирского крестьянства (конец XVIII—начало XX века) — Новосибирск: Изд-во Новосиб. пед. ин-та, 1982. — С. 24—42.

2. Дорожное устройство в Сибири в XIX в. //Россия и социально-экономическое развитие Сибири. — Зональная научная конференция, посвященная 60-й годовщине образования СССР и 400-летию присоединения Сибири к России. Тезисы докладов и сообщений. Часть I. — Тюмень: Изд-во Тюмен. гос. ун-та, 1982. — С. 52—53.

3. Дорожная повинность крестьян Сибири в XIX в. //Образ жизни

сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития, капитализма. — Новосибирск: Изд-во Новосиб. пед. ин-та 1983. — С. 78—86.

4. Роль извозного промысла в земледелии притрактового населения Сибири во второй половине XIX в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири XVIII — начала XX вв. — Новосибирск: Изд-во Новосиб. пед. ин-та, 1985. — С. 87—93.

5. Источники для изучения извозного промысла крестьян Московско-Сибирского тракта второй половины XIX в. // Исторический опыт освоения Сибири. Вып. I. Освоение Сибири с древнейших времен до октября 1917 года. Тезисы докладов Всесоюзной научной конференции «Исторический опыт изучения и освоения Сибири». Новосибирск, 14—16 октября 1986. — Новосибирск: Изд-во ИИФиФ СО АН СССР, 1986. — С. 96—98.