

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РСФСР  
НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

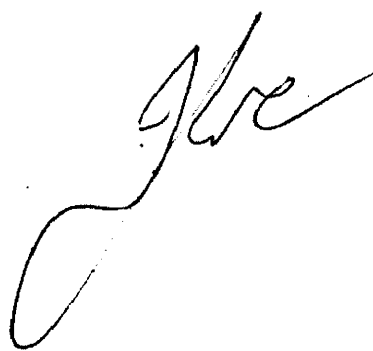
На правах рукописи  
УДК 947.571.081/.083

КАТИОНОВ ОЛЕГ НИКОЛАЕВИЧ

МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Специальность 07.00.02 - История СССР

Д и с с е р т а ц и я  
на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук



Научный руководитель:  
доктор исторических наук,  
профессор  
Екатерина Ивановна Соловьева

Новосибирск - 1987

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|   | стр.    |
|---|---------|
| ВВЕДЕНИЕ.....   | 3-30    |
| ГЛАВА I. МОСКОВСКО-СИБИРСКИЙ ТРАКТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ<br>XIX В.....                             | 31-79   |
| § I. Краткая история возникновения Московско-<br>Сибирского тракта (XVI- I половина XIX в.).... | 31-41   |
| § 2. Эксплуатация Московско-Сибирского тракта.....  | 41-58   |
| § 3. Население тракта во второй половине XIX в.....   | 58-79   |
| ГЛАВА II. ИЗВОЗНЫЙ ПРОМЫСЛ ПРИТРАКТОВОГО НАСЕЛЕНИЯ<br>ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.....             | 80-135  |
| § I. Гужевой извоз притрактового населения.....   | 80-115  |
| § 2. Легковой извоз притрактового населения.....  | 115-135 |
| ГЛАВА III. ВЛИЯНИЕ ТРАКТА НА РАЗВИТИЕ КАПИТАЛИЗМА В<br>СИБИРСКОЙ ДЕРЕВНЕ.....                   | 136-178 |
| § I. Влияние на земледелие трактового и притрак-<br>тового населения.....                       | 136-145 |
| § 2. Влияние тракта на развитие промыслов, сопут-<br>ствующих извозу.....                       | 145-156 |
| § 3. Особенности классового разложения крестьян-<br>ства в зоне Московского тракта.....         | 156-174 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....   | 175-178 |
| ПРИМЕЧАНИЯ.....   | 179-210 |
| Список использованных источников и литературы.....  | 211-240 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ.....   | 241-281 |
| I. Материалы по истории тракта и занятиям<br>крестьян.....                                      | 241-247 |
| 2. Таблицы.....   | 248-266 |
| 3. Карты-схемы.....   | 267-278 |
| 4. Рисунки.....   | 279-281 |

## В В Е Д Е Н И Е

Актуальность темы. Одной из основополагающих современной исторической науки является тема изучения исторического опыта освоения Сибири. В качестве одной из важнейших в этом плане является проблема влияния Московско-Сибирского тракта на социально-экономическое развитие Сибири, которая стала находить отражение в связи с исследованием процессов формирования населения региона, его занятий, а также связью сибирского рынка с рынком Европейской России. Хозяйственные связи Сибири с Европейской Россией являлись одним из важнейших условий, определяющих 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 проблемы развития капитализма в Сибири в пореформенный период невозможно без детального исследования роли путей сообщения, продолжение которых в новые районы, по словам Ф.Энгельса, втягивало эти районы в товарно-денежные отношения, уничтожало в них дикость, патриархальщину, способствовало развитию промышленности, торговли и политической централизации<sup>1</sup>.

Известный исследователь Сибири В.И.Шунков отмечал, что "проблемы транспорта еще ждут своего изучения и разрешения"<sup>2</sup>, т.е. проблема не потеряла своей актуальности и сейчас.

В настоящее время в нашем обществе усилилось внимание к роли путей сообщения и транспортных связей. Обращение к опыту прошлого поможет еще более четко видеть перспективу, повысить

значимость исторического опыта предшествующих поколений, усилить таким образом связь прошлого с настоящим и будущим<sup>3</sup>. Понять характерные черты развития капитализма в сибирской деревне невозможно, не обратившись к исследованию процессов, проходивших в зоне трактовых деревень, особенно вдоль Московско-Сибирского тракта, где еще в дореформенный период сложились экономически развитые районы. Влияние процессов, проходивших в трактовых селах, 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 конкретная роль и история Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в. изучена слабо, что отражает положение в современной исторической литературе в целом по отношению к роли сухопутных путей сообщения.

Исследование значения Московско-Сибирского тракта в разные хронологические периоды позволит более полно проследить ход социально-экономического развития Сибири, разносторонне подойти к процессу развития капитализма в исследуемый период.

Цель и задачи исследования. Цель — показать роль народных масс в транспортном, 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.

Историография. В досоветской исторической литературе проблема влияния Московско-Сибирского тракта на социально-экономическое положение сибирской деревни специально не рассматри-

валась, хотя отдельные вопросы были поставлены.

Для дворянской историографии были характерны такие черты как отсутствие социально-экономической оценки развития сибирского крестьянства в зоне тракта, фактографичность, отрывочность сведений. В работах историков этого направления содержатся отрывочные сведения об устройстве Московского тракта, времени его заселения и изменениях в направлении тракта, которые были вызваны экономическими и политическими процессами, проходившими как в стране в целом, так и в Сибири. Такие сведения мы встречаем у Г.Ф.Миллера, П.А.Словцова, А.А.Андреевича, П.Н.Буцинского<sup>4</sup>.

Отдельные вопросы функционирования Московского тракта рассматривались представителями официального направления в связи с вопросами переселения, при освещении путей следования переселенцев в Сибирь, они критиковали состояние транспортных средств, которых не хватало для увеличения потока переселенцев<sup>5</sup>.

В других исследованиях официально-дворянского направления, посвященных проблеме строительства транссибирской железнодорожной магистрали, давалось описание Московско-Сибирского тракта. Отмечалось его значение в предшествовавший строительству железной дороги период, описывались подъездные к нему пути, отдельными авторами устанавливалось приблизительное число грузов, перевозившихся по тракту из Сибири в Европейскую Россию и обратно, подсчитывалась стоимость гужевых перевозок и делался вывод о невозможности их в конкурентной борьбе с железнодорожным транспортом. На этом и исчерпывалась вся информация по главной транспортной артерии Сибири<sup>6</sup>. Главная задача данного направления была одна - обосновать преимущество желез-

ной дороги и то "благоденствие", которое она должна была принести населению Сибири и Европейской России после окончания ее строительства.

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. В качестве отдельного направления в исследовании роли тракта начинает выделяться изучение извозного промысла. Принципы буржуазной исторической мысли были использованы в работе сотрудника иркутского статистического комитета Д.Д.Ларионова, положившего начало специальному исследованию хозяйственной деятельности крестьянства трактовой полосы. Проведя изучение извозного промысла в конце 60-х гг. XIX в., автор разделил извозничество на транспортно-гужевое и ямщину. Транспортное извозничество он оценивал как выгодное занятие и источник постоянных доходов значительной части населения в свободное от полевых работ время (зимой). Пытался определить приблизительное число лошадей, занятых в гужевом извозе, рассчитал нормы потребления корма рабочими, почтовыми и обозными лошадьми в течение суток и года. Эти цифры могут быть использованы для определения общего объема потребляемого сена и фуража на Московско-Сибирском тракте не только в Иркутской губернии, но и во всей Сибири.

Д.Д.Ларионов, характеризуя сложившиеся формы перевозки кладей, отмечает появление "особого" оословия среди крестьян, которые занимались только перевозкой товаров, и называет их ямщиками-подрядчиками. Определяет скорость передвижения по тра-

кту, делает подсчет доходности гужевого извоза в расчете на одну связку лошадей. Однако, некоторые его выводы характерны для официальной статистики того времени. В основном это средние данные. Причины разорения многих извозчиков автор видит не в последствиях социально-экономического порядка, а в пьянстве<sup>7</sup>.

А.А.Кауфман внес значительный вклад в изучение переселений в Сибирь. В его работах, отражавших интересы буржуазно-помещичьих кругов России, имеется большой цифровой и фактический материал<sup>8</sup>, дающий возможность увидеть места расселения переселенцев, сложность при их устройстве в старожильческих, в том числе трактовых районах<sup>9</sup>.

А.Кауфман в своих исследованиях экономического быта крестьян ряда округов Западной Сибири дал картину организации извозного промысла, особенно уделив внимание гужевым перевозкам. С позиции буржуазного объективизма он пришел к выводу об отрицательном влиянии извозного промысла и дворничества на крестьянское хозяйство в целом. "Извоз, — писал он — влияет на развитие земледелия задерживающим образом", так как значительная часть крестьян отрывалась от сельскохозяйственного производства<sup>10</sup>.

Однако вывод этот 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 были правы в споре с А.Кауфманом, поскольку узость товарно-денежных отношений замедляла развитие земледелия, а занятие извозным промыслом создавало стабильный и довольно ем-

кий 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<sup>11</sup>. Сведения авторов, исследовавших Восточную Сибирь, по специализации земледелия в районах, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту, А.Кауфман использовал при написании статьи "Сибирь" в энциклопедический словарь Ф. Брокгауза и И.Ефрона, т.е. он фактически отказался от точки зрения, выдвинутой ранее<sup>12</sup>. Автор впервые дал социальную оценку влияния извоза на положение крестьянства. "Организация извозного промысла имеет в высокой степени капиталистический характер... Развитие извозного промысла способствует... крайне нежелательному явлению: росту запашек отдельных зажиточных хозяев и дифференциации населения на малочисленный класс богачей и бедноту"<sup>13</sup>.

Золотопромышленник Н.Латкин ставил энергичное выполнение дорожной повинности крестьянами Енисейской губернии в заслугу волевым администраторам, видя в этом источник сохранения казенных средств, так как натуральная дорожная повинность, по его словам, "не стоила казне ни рубля"<sup>14</sup>.

Представитель областничества Н.М.Ядринцев видел главную трудность в устройстве нормальных путей сообщения - в огромной территории Сибири, что распляло население и силы. И поэтому цель "колонизации" Сибири, считал он, состояла в том, что она "была осуждена служить средством заселения трактов и проведения путей"<sup>15</sup>.

П.Н.Головачев давал характеристику путей сообщения, описа-



ние образа жизни ямщиков на Московско-Сибирском тракте<sup>16</sup>.

Ряд авторов мелкобуржуазного направления в связи с освещением региональных проблем касались и состояния Московско-Сибирского тракта. Главное внимание историки этого направления уделяли дорожной повинности, беспощадной эксплуатации крестьянства при выполнении дорожно-ремонтных работ. Так, С.Чудновский и Н.Астырев при описании быта населения Восточной Сибири давали характеристику дорожной повинности крестьян на Сибирском тракте<sup>17</sup>. Н.Астырев наряду с описанием дорожной повинности, отмечал ее архаичность, использование ее инструмента полицейским начальством в корыстных целях, смягчающих повинность там, где можно было получить взятку. Он же характеризует дорожную повинность как наиболее тяжелую для крестьян, показывая одновременно проникновение в среду отработчиков - крестьян найма "за себя" с денежной оплатой<sup>18</sup>.

В отдельных публикациях мы встречаем материал описательного характера по селам Московско-Сибирского тракта. Носит он в основном иллюстративный характер<sup>19</sup>.

И.Молодых в докладе "Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости", прочитанном им на заседании отделения статистики ВСОРГО 14 марта 1889 г., дал описание некоторых промыслов крестьян, в том числе и извозного<sup>20</sup>. Хотя волость, обследование которой проводил И.Молодых, находилась не на Московском, а на его ответвлении - Якутском тракте, многие особенности в организации гужевого извоза, выявленные автором, были характерны и для Московско-Сибирского тракта. И.Молодых пользовался очень важными источниками при изучении гужевого извоза - расчетными книжками ямщицких артелей с подрядчиками за 1887-1888 гг. В его распоряжении были расчеты 12-ти партий

от 8 до 14 человек в каждой, от 4 до 8 лошадей на человека, а всего 97 ямщиков и 558 лошадей<sup>21</sup>. Поэтому сведения, приводимые автором, являются для нас ценными и достоверными. Интересны данные о расходах и доходах извозчиков в составе артели, расчеты отдельных ямщиков. Выводы И. Молодых о зависимости дохода извозчиков от числа имеющихся у них лошадей и качества их (а это было фактором, говорящим о зажиточности части ямщиков), причинах, вовлекавших крестьян в извоз, представляются очень важными и существенными. Однако И. Молодых противоречил себе, приводя средние валовые цифры заработка от извоза на одно хозяйство, доказав перед этим, что доход у извозчиков всегда был разным, так как не было у них одинаковых хозяйств. Автор делал вывод о значении в смысле выгоды промыслов, в том числе и извозного, только для более сильных земледельческих хозяйств.

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 и путей, к нему прилегающих, описали технику гужевого извоза и быт населения.

Следует, однако, отметить, что проблема влияния Московско-Сибирского тракта на социально-экономическое развитие Сибири авторами этих направлений в историографии не ставилась, а рассматривалась ими в связи с описанием хозяйственной деятельности крестьянского населения Сибири.

Научное исследование роли путей сообщения в социально-экономическом развитии регионов стало возможным на основе марк-

систско-ленинской методологии. В трудах К.Маркса, Ф.Энгельса, В.И.Ленина были использованы созданные ими методы изучения социально-экономических процессов и конкретно-исторических явлений.

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. В этот период в сибирской исторической науке была поставлена проблема, связанная с устройством и заселением Московского тракта в Сибири. А.Д.Григорьев описал возникновение и заселение Московского тракта в связи с изучением русских говоров. Работа его носила реферативный характер. Автор изучил имеющуюся литературу по созданию тракта и построил работу по истории создания каждого отдельного участка тракта, начиная со времени заселения Сибири русскими и кончая второй половиной XIX в.<sup>22</sup>.

В эти же годы появляется статья Н.Попова, носившая чисто этнографический характер, в которой автор на основе бесед со старожилами, занимавшимися извозным промыслом в конце XIX в., собрал интересный материал об образе жизни ямщиков-извозчиков в дороге и на постоянных дворах. Автор воссоздал колорит эпохи, используя образную русскую речь ямщиков того времени<sup>23</sup>.

Исключительно важную роль Московско-Сибирского тракта в обозно-транспортных перевозках в 40-е гг. отмечал Р.М.Кабо, исследовавший процесс возникновения, развития и размещения русских городов Западной Сибири. Однако автор ограничивал свое изучение первой половиной XIX в.<sup>24</sup>.

В 50-е годы В.В.Покшишевский, занимаясь проблемой освоения новых территорий Сибири, отмечал, что заселение Московско-Сибирского тракта в XVIII в. проводилось методом "ползучей миграции" вдоль всей многотысячекилометровой ниточки тракта и имело насильственный характер. Устройство регулярно действующего, хорошо наезженного тракта в Западной и Средней Сибири вызвало, — по его словам, — значительный приток населения для его обслуживания. В.В.Покшишевский несколько преувеличивает значение Московско-Сибирского тракта, говоря, что "хозяйственный быт тракта держался в большей степени даже не на земледелии, а на почтовой гоньбе, извозе, дворничестве и т.п."<sup>25</sup>. Не умаляя значения промысловой деятельности трактового населения, мы считаем, что абсолютное большинство населения занималось сельскохозяйственным производством и в первую очередь земледелием, а извоз был для крестьян важным промыслом, вовлекавшим их в товарно-денежные отношения.

Касаясь вопроса об организации извозного промысла, особенно гужевых перевозок, В.В.Покшишевский, ни на чем не основываясь, называет отношения между крупными фирмами — "доставщиками" товаров, подрядчиками и эксплуатируемыми ими рядовыми извозчиками — "связочниками" как отношения, регулировавшиеся "неписанными законами"<sup>26</sup>. Все сделки между фирмами-поставщиками и подрядчиками заключались в письменном виде у городских маклеров.

В 60-80-е гг. в отечественной историографии была поставлена проблема изучения истории возникновения и начала функционирования Московско-Сибирского тракта в XVIII — первой четверти XIX в. В советской историографии основой для исследования роли Московско-Сибирского тракта периода капитализма служат

общие результаты изучения социально-экономической истории<sup>27</sup>. Историками сибиреведами проделана большая работа по выявлению процессов освоения Сибири, развития различных сторон ее экономики, производительных сил и социальных отношений, опыта исторического освоения Сибири. Результатом этих исследований явилось издание многотомного капитального труда "Истории крестьянства Сибири". Для нас особый интерес представляет том "Крестьянство Сибири в эпоху капитализма"<sup>28</sup>, авторы которого выделяли особую роль Московско-Сибирского тракта в развитии извоза и кустарных промыслов, обслуживающих извоз<sup>29</sup>. Ряд авторов исследовали историю возникновения Сибирского тракта в связи с вопросами заселения и хозяйственной деятельности крестьянства Сибири<sup>30</sup>. Эти вопросы рассматриваются по отдельным районам, в связи с чем историю создания тракта в ХУШ - первой половине XIX в. нельзя считать полностью воссозданной, особенно это относится к восточному участку Московского тракта. По западному и среднему участкам тракта имеются основательные исследования А.Д.Колесникова, Ф.С.Кузнецовой, Г.Ф.Быкони, Н.А.Миненко, вышедшие в последнее время.

В 60-х гг. в исследованиях сибирских историков на первое место выдвинулась проблема сущности и характера дорожной повинности.

Различия в выводах о характере повинностей во второй половине XIX в. являются 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<sup>31</sup>. В.Г.Тюкавкин обосновывает фермерско-американский путь<sup>32</sup>. Л.М.Горюшкин - фермер-

ский в своей основе, но усложненный элементами прусского образца<sup>33</sup>.

Л.Г.Сухотина дала анализ натуральной дорожной повинности крестьян Томской губернии в конце XIX – начале XX вв. и пришла к выводу, что "стоимость дорожной повинности составляла более, чем половину стоимости всех натуральных повинностей" на одного "годного" работника<sup>34</sup>. Выдвижение же такой посылки о натуральной дорожной повинности, которая, по словам автора, "везде выполнялась натурой"<sup>35</sup>, мы считаем не вполне соответствующей действительности, так как источники свидетельствуют о найме крестьянами рабочих вместо себя.

Для нас интересен вывод В.Г.Тюкавкина по поводу статьи Л.М.Горюшкина "О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX – начале XX вв."<sup>36</sup>, где он пишет, что Л.М.Горюшкин в отличие от Л.Г.Сухотиной "обратил внимание не на юридическую форму повинностей, а на социально-экономическую их сущность"<sup>37</sup>.

Конечно, забывать о юридической форме натуральной повинности при ее анализе не следует, но и проблема изменения этой феодальной по форме ренты в условиях товарно-денежных отношений тоже требует специального исследования.

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 при-трактовой полосе<sup>38</sup>.

Для раскрытия вопроса о населении Московско-Сибирского тракта нами были использованы результаты общих исследований по истории формирования населения Сибири второй половины XIX в.<sup>39</sup>.

Данные труды не содержат конкретного материала по населению тракта, но они дают возможность проводить эту работу на фоне общих итогов изучения процесса переселений, роста населения и хозяйственного освоения края.

Е.И.Соловьева, работая над проблемами крестьянской промышленности в Сибири, выделяет особое место извозного промысла. В статье, посвященной извозному промыслу во второй половине XIX в.<sup>40</sup>, и одном из параграфов монографии "Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в."<sup>41</sup>, под названием "Извозный промысел", автор показывает важную 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, которое прорывалось "через густую сеть первоначальных примитивных форм капитализма, торгово-ростовщическую кабалу"<sup>42</sup>.

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<sup>43</sup>.

Для нашего исследования важное значение имеет оценка роли Московско-Сибирского тракта в работах А.П.Бородавкина. Автор подчеркивал мысль о том, что в районах пролегания тракта происходил процесс ускоренного развития товарно-денежных отношений, кузнечного, шорного, санного, бондарного и других ремесел. В притрактовой полосе гораздо сильнее, чем в других местах, были развиты капиталистические отношения при значительной роли торгово-ростовщического капитала<sup>44</sup>.

Вывод о выделении небольшой группы крестьян, положивших начало формированию предпринимательства в извозном промысле, которое впоследствии привело к формированию транспортных фирм, был сделан Ф.С.Кузьминой при изучении извозного промысла сибирских крестьян в 20-30-е гг. XIX в.<sup>45</sup>.

Тезис Г.Х.Рабиновича о роли торгового капитала в Сибири, заключающейся в том, что он достиг довольно высокого уровня организации торговли, расшатал натуральное хозяйство, создал связь между отдельными рынками, способствовал дифференциации крестьянства, выделению богатой торговой верхушки, можно в полной мере отнести к процессу формирования транспортных фирм в извозном промысле на Московском тракте<sup>46</sup>.

Работы Бочановой Г.А., Горьковской З.П., Соловьевой Е.И. о развитии обрабатывающих промыслов, о влиянии их на развитие мелкотоварного производства, специализации крестьянского хозяйства использованы нами при освещении вопроса о воздействии тракта на развитие промыслов, сопутствовавших извозу<sup>47</sup>.

Работы этнографов свидетельствуют о распространенности промыслов, возникших под влиянием извоза: санном, тележном, дворничестве и др.<sup>48</sup>. Они же расценивают чрезвычайно важное значение сухопутных трактов в заселении лесостепной и степной полосы Сибири.

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

Данная работа и призвана восполнить пробелы в исторической литературе.

Предметом нашего исследования является хозяйственная деятельность крестьянства Сибири, жившего на Московско-Сибирском тракте, и путях сообщения, прилегавших к нему. Выбор видов деятельности объясняется значимостью путей сообщения в развитии региона, а деятельность транспортных фирм при организации извоза - недостаточной изученностью их в исторической литературе. В нашей работе мы ограничиваемся изучением хозяйственной деятельности русского населения, жившего на Московском тракте, а также исследуем традиции в организации извозного промысла. Особое внимание в работе уделяется социально-экономическим процессам в сибирской деревне района Московско-Сибирского тракта, а также влиянию тракта на земледелие притрактового населения и его промышленную деятельность.

Объектом исследования является крестьянство Московско-Сибирского тракта и районов, прилегавших к нему. Когда мы говорим о трактовом населении, то имеем в виду только людей, живших непосредственно на тракте. К притрактовому населению в зависимости от масштабов сопоставляемых территорий 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 волос-

ти, которые не лежали на нем. Так, притрактовое (а не только непосредственно трактовое) население вовлекалось в специфические общественные связи по регулированию извозных подрядов, распределению дорожных и подводных повинностей, кооперации в сфере торговли, промыслов, земледелия, регламентации общения, приема и усвоения информации, передачи традиций, организации досуга и т.п. Влияние тракта снижалось по мере удаленности от него. В качестве критерия определения трактового населения в диссертации использовались: 1. занятия крестьян извозом, ямщиной, дворничеством; 2. структура посевных площадей (удельный вес посевов овса); 3. наличие промыслов, обслуживавших извоз.

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

Хронологические рамки работы — середина XIX в. — 90-е гг. XIX в. Исследование поставленных задач с одной стороны ограничено 90-ми гг. XIX в. в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, которая внесла значительные изменения в социально-экономическую характеристику региона, ускорила все процессы, происходившие в экономике Сибири. С другой стороны, необходимость сопоставления с феодальной эпохой заставляет рамки начала исследования, выходящие за 1861 г., расширить, потому что сама дата отмены крепостного права является условной гранью между эпохами феодализма и ка-

питализма в силу более раннего зарождения элементов капитализма. Без обращения к материалам I-й и 2-й четверти XIX в. многие задачи нашего исследования было бы очень трудно объяснить.

Территориальные границы исследования включают в себя округа, через которые проходил Московско-Сибирский тракт в Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерниях. В этих округах концентрировалась наибольшая часть населения Сибири и шла более активная экономическая жизнь. Тракт пересекал важные торгово-промышленные и административные центры края. Широта данного географического региона, различные естественно-географические зоны помогут выявить характерные особенности в хозяйственной деятельности притрактового населения. Включение ответвлений Московско-Сибирского тракта вне пределов вышеназванных территорий усложнило бы решение задач исследования.

Научная новизна работы состоит в постановке впервые проблемы, исследующей роль сухопутных путей сообщения в развитии хозяйственной деятельности крестьянства в районах их пролегания, в выявлении новых источников по истории крестьянства Сибири, позволяющих расширить представление о социально-экономических процессах и образе жизни сибирской деревни второй половины XIX в. Анализ этой проблемы поможет глубже изучить исторический опыт освоения Сибири.

Практическая ценность исследования заключается в том, что авторами раскрывается ряд вопросов по истории крестьянства Сибири, позволяющих глубже взглянуть на историю отдельных сторон жизни крестьян, особенно имевших место в связи с транспортными перевозками, ямщиной и т.п. промыслами. Эти данные могут применяться при изучении образа жизни притрактового населения в спец-

курсах и спецсеминарах для студентов-историков, лекционной работе среди учителей и школьников, при организации краеведческой работы.

Методологическими источниками данного исследования служат труды основоположников научного коммунизма. Нами применяются важнейшие принципы метода изучения социальных явлений: историзма, сравнительно-исторического партийно-классового подхода, научности и объективности.

Процессы, проходившие в районе Московско-Сибирского тракта, изучаются в развитии. Изменение повинностей, выполнявшихся крестьянами на протяжении XIX в., изменения в промышленной деятельности притрактового населения и другие процессы связываются с изменением социально-экономических условий.

В работе дается сравнительный анализ дорожной повинности в Сибири и некоторых губерниях Европейской России, в рамках региона рассматривается влияние тракта на социально-экономические процессы внутри притрактового населения и также процессы вне пределов Московско-Сибирского тракта.

Нами вскрываются факторы, тормозившие развитие капиталистических отношений в хозяйстве притрактового населения, связанные с пережитками феодализма в виде сохранения натуральных повинностей и вмешательства чиновников в хозяйственную деятельность населения. Исследуются предпосылки и неизбежный успех в развитии товарно-денежных отношений в трактовой деревне, дается оценка эксплуататорской сущности торгового капитала, способствовавшего усилению и ускорению классового разложения крестьянства.

В работе использовались ленинские методы обработки статистических материалов с преимущественным выделением социальных

слоев и групп крестьянства. Данные конкретно-исторических источников различного вида и происхождения сравниваются между собой. С этим условием учитываются факты, накопленные домарксистской историографией. Выводы, имеющиеся в ней, проверяются конкретным материалом, а затем уточняются, принимаются или отбрасываются.

К.Маркс и Ф.Энгельс в своих трудах давали высокую оценку той огромной роли, какую играли пути сообщения в развитии капиталистического хозяйства в различных регионах земного шара. Причины застоя, сохранения и многообразия сословий, слабости государств они видели в состоянии путей сообщения и недостаточном развитии средств транспорта<sup>49</sup>.

К.Маркс считал необходимой кооперацию труда "при строительстве каналов, грунтовых дорог и железных дорог и т.п."<sup>50</sup>. Он же в совершенствовании путей сообщения видел одно из главных средств для сокращения времени обращения капитала<sup>51</sup>. Касаясь торгового капитала, К.Маркс отмечал, что "он в различных формах становится подчиненным промышленному капиталу, или, что то же самое становится функцией последнего, промышленным капиталом в некоторой особой функции"<sup>52</sup>. Это важное методологическое положение позволило нам рассматривать образование транспортных фирм в Сибири и транспортные перевозки как связующее звено между промышленным и сельскохозяйственным производством, а получаемую хозяевами транспортных фирм прибыль от эксплуатации крестьян-извозчиков как прибавочную стоимость.

К.Маркс считал, что средства транспорта и связи до революции в промышленности и земледелии соответствовали такому обществу, стержнем которого были "мелкое земледелие с его подсобной домашней промышленностью и городское ремесло"<sup>53</sup>.

В работах В.И.Ленина впервые в исторической науке был всесторонне исследован процесс развития капитализма в России: сущность, характер и значение разложения крестьянства, образования внутреннего рынка, пути развития капитализма в сельском хозяйстве и другие проблемы. Методологическую основу исследования вопросов капиталистического развития сибирской притрактовой деревни составляют такие работы В.И.Ленина, как: "По поводу так называемого вопроса о рынках", "Что такое друзья народа и как они воюют против социал-демократов?", "Экономическое содержание народничества и критика его в книге г.Струве", "Кустарная перепись 1894-95 года в Пермской губернии и общие вопросы кустарной промышленности" и особенно произведение "Развитие капитализма в России"<sup>54</sup>.

Характеризуя рынок как категорию товарного хозяйства, основанного на общественном разделении труда, В.И.Ленин ставил проблемы исследования путей сообщения, народонаселения, отдельных и самостоятельных отраслей промышленности, разложения крестьянства, роста торгового земледелия и причин, тормозивших развитие капитализма<sup>55</sup>. В.И.Ленин на большом фактическом материале показал процесс складывания внутреннего рынка в России и особенности превращения земледелия в товарное и установил основные пути, по которым рост торгового земледелия создавал внутренний рынок.

Рассматривая процессы, проходившие в российской деревне, он пришел к выводу о неравномерности, или скорее всего разновременности подчинения земледелия рынку в различных местностях. Всю сложность развития капитализма в земледелии "можно охватить лишь считаясь с действительными особенностями земледелия"<sup>56</sup>. Оценивая значение промыслов в крестьянском хозяйстве

ве и, в частности, извоза, В.И. Ленин отмечал, что извоз как промысел, связанный с транспортировкой грузов, предполагал "эксплуатацию других", превращая накопления в торговый капитал<sup>57</sup>. Исследуя разложение крестьянства земледельческих округов Енисейской губернии, В.И. Ленин применял группировку по числу лошадей, подтверждая ее данными о размерах запашки в хозяйствах каждой из групп крестьян<sup>58</sup>. Этот прием использован для определения социальных групп крестьянства и в других земледельческих районах Сибири, в том числе на Московско-Сибирском тракте.

Конкретно-исторические источники. Для изучения роли Московско-Сибирского тракта в социально-экономическом развитии Сибири в работе использованы различные типы конкретно-исторических источников: опубликованные и архивные письменные источники; вещественные источники в виде фотодокументов предметов хозяйственной деятельности притрактных крестьян, имеющих-ся в краеведческих музеях.

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 не только методологической основой, но и 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 в XIX в. к дорожной повинности и замене натуральной ее формы денежной. Кроме того, в этих документах устанавливалась классификация дорог, их техническая характеристика, полномочия органов, ответственных за их эксплуатацию<sup>59</sup>.

Из опубликованных материалов местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности, работавших в 1902 г., где собраны вместе журналы заседаний, доклады, записки, особые мнения членов комитетов и приглашенных лиц, в работе использовался интересный материал дискуссий о переводе натуральной дорожной повинности в денежную. Там же даны отрывочные сведения об истории дорожной повинности в Западной Сибири в XIX в.<sup>60</sup>.

Одним из основных источников о деревне пореформенного периода является социально-экономическая статистика конца XIX в. К этим источникам относятся "Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири" и "Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний"<sup>61</sup>. Они подготовлены на основе данных обследований, проведенных Министерством государственных имуществ в конце 80-х - начале 90-х гг. XIX в. 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. Материалы имеют описа-



тельные тексты, в которых дается общая характеристика крестьянского хозяйства и как одной из его сторон — транспортной и промышленной деятельности. Статистические таблицы, дающие важные сведения о численности трактового населения и хозяйств в селах, о группах населения, размерах запахиваемой земли, численности рабочего и рогатого скота в хозяйствах, количестве занимающихся извозным промыслом и т.п. сведения, имеются только по Иркутской и Енисейской губерниям, а также по Ялуторовскому округу Тобольской губернии<sup>62</sup>.

Имеющийся в данных томах материал позволяет подсчитать число населенных пунктов по Московско-Сибирскому тракту и количество жителей в них, выявить данные о наемных рабочих и хозяйствах, нанимавших рабочую силу и отпускавших наемных работников, провести группировку крестьянских хозяйств по количеству запахиваемой земли и рабочему скоту, вычислить процент безлошадных и безземельных хозяйств, сравнить уровень разложения крестьянства трактовых сел и волостей с внетрактовыми селами и волостями. Материал выпусков дает конкретные сведения о числе крестьянских хозяйств, занимавшихся извозом, дворничестве, о бюджетах жителей притрактовой полосы, основном грузопотоке, социальной организации крестьян при перевозке грузов и пассажиров.

В работе мы используем: статистические обследования хозяйств государственных и кабинетских крестьян, проведенных центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. Важным источником по проблеме заселения Московско-Сибирского тракта в XIX в. являются опубликованные ЦСК "Списки населенных мест Российской империи" по сибирским губерниям<sup>63</sup>. Они дают возможность подсчитать количество трактовых сел, чи-

сло дворов и населения в них. В описательной части списков имеются сведения по истории создания Московско-Сибирского тракта, влияния его на численность и плотность притрактового населения. Однако серьезным недостатком данных источников является разновременность сведений по губерниям, достигавшая 30 лет. Опубликованные материалы Первой Всеобщей переписи населения 1897 г. по сибирским губерниям не имеют поволостных сведений о численности населения, а имеют только поуездные и погубернские данные. Однако, они дают возможность определить численность сельского населения трактовых уездов, для подсчета доли населения трактовых пунктов и волостей в общей массе сельского населения Сибири<sup>64</sup>.

Для определения объема перевозок в работе использовались материалы ведомственной статистики: сведения городских дум городов Тюмени, Томска и Иркутска. Наиболее систематизированно представлены данные иркутской городской думы, так как они печатались в ее изданиях<sup>65</sup>. "Известия..." дают возможность подсчитать число возов с грузами, проходившими мимо застав, поскольку о них брался повозный сбор. Печатавшиеся сведения сообщали не только о числе возов, но и о характере товара, провозимого на них, о времени привоза, о заставах, через которые прошли товары, т.е. указывалось на направление привоза и вывоза грузов. В Тюмени и Томске эти сведения не публиковались, поэтому их сложно и выявить. Некоторые отрывочные сведения о числе возов, проходивших через Томск и Тюмень, автором были обнаружены в фондах городских дум или губернских управлений. В них имеются данные либо о сумме повозного сбора, либо о количестве пудов груза, прибывшего в эти города и оплаченного повозным сбором<sup>66</sup>.

Большое значение для нашей работы имеет разнообразная делопроизводственная документация губернских и уездных органов управления, хранящаяся в центральных и местных архивах. Это и текущие отчеты генерал-губернаторов, и подготовительные к ним материалы, включавшие в себя сведения о занятых крестьян. Отчеты окружных исправников содержат описания обязанностей крестьян и их занятий. Эти отчеты важны для нас еще и тем, что в них имеются конкретные сведения о распределении дорожной повинности, состоянии путей сообщения, общей доходности от извоза, а так же проекты, предложения окружной администрации, в которых отражались изменения, происходившие в сибирской деревне. Особый интерес для нас представляют материалы по организации дорожной повинности и об отправлении почтовой гоньбы крестьянами по Московско-Сибирскому тракту.

Частично вопрос о численности притрактового населения удалось решить, обратившись к фондам ЦСК - I Всеобщей переписи населения России 1897 г. В выявленных нами волостях, пересекавшихся Московско-Сибирским трактом, подсчитано число жителей, в том числе по половому и возрастному признакам, выделены трактовые селения и подсчитано число жителей в них. Это дало нам 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<sup>67</sup>. Важным источником по изучению товарного извоза сибирских крестьян являются маклерские книги, хранящиеся в государственных архивах г.Томска, Иркутска, Красноярска. Из этих

их задач изучение крестьянства.

Из газет в работе использованы местные официальные направления: "Тобольские губернские ведомости", "Томские губернские ведомости", "Енисейский губернские ведомости", "Иркутские губернские ведомости", в которых сотрудничали представители чиновничьего аппарата, например, председатель Томского губернского статистического комитета Н.Костров. Привлекался материал путешественников. В газетах буржуазно-демократического направления: "Сибирская жизнь", "Восточное обозрение", "Сибирь", "Сибирский вестник" и др. - в разделах очерков и публицистики, корреспонденций с мест, фельетонах авторы: писатели, путешественники, крестьяне - характеризовали различные стороны жизни притрактового населения. Некоторые публикации носили злободневный характер, отличались актуальностью при вскрытии многих вопросов, волновавших притрактовых жителей. Например, вопросы о тяжести дорожной повинности и содержании почтовой гоньбы, состоянии путей сообщения. По этим вопросам часто выступали представители областного направления Ядринцев Н.М. и мелкобуржуазного Астырев Н.М. Другие публикации были чисто этнографического характера, где описывался образ жизни трактовых ямщиков, извозчиков, давались бытовые зарисовки.

Каждая из использованных в исследовании групп конкретно-исторических источников имеет ряд недостатков. Во всех досоветских публикациях статистических материалов преобладают, особенно в текстовых таблицах, "средние величины". Большинство обследований, даже проводимых одновременно на однородных объектах, велось по разным программам, и данные их трудно сравнивать между собой. Будучи продуктом дворянско-буржуазной статистики, программы обследований соответствовали существовавшей методике обработки статистического материала и были призваны,

в частности, затушевывать классовые различия и их углубление в изучаемый период.

Ряд недостатков досоветской статистики имеет объективные причины. Малочисленность кадров статистических органов, их слабая подготовка были одной из причин разноплановости обследований, что приводило к их объединению не только в статистическом, но и в описательном отношении.

Вышеназванный 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 использовалась в работах исследователей и впервые вводится в научный оборот.

Апробация проблематики, содержания и выводов исследования проводилась на ежегодных научных конференциях профессорско—преподавательского состава Новосибирского государственного педагогического института в 1981—1987 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 1983 г. в г.Новосибирске во время стажировки в ИИФФ СО АН СССР (декабрь—февраль 1986—87 гг.).

По теме исследования имеется 5 публикаций.

## Г л а в а I

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

#### § I. Краткая история возникновения Московско-Сибирского тракта (XVI - первой половине XIX в.)

История возникновения Московско-Сибирского тракта имеет обширную литературу как досоветского, так и советского периодов. Изучение истории тракта второй половины XIX в. невозможно без краткого обзора его возникновения и начала функционирования.

До конца XVI в. дорога в Сибирь шла через Урал от г. Соликамска по так называемому Лозвинскому 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 доходила до 2000 верст<sup>1</sup>.

В 1597 г. соликамский посадский человек Артемий Бабинов "проведал" более близкую и удобную дорогу в Сибирь от Соликамска минуя Чердынь до Верхотурья<sup>2</sup>. О том, что правительству уделяло большое внимание ровной дороге между Соликамском и Верхотурьем, свидетельствует грамота царя Бориса воеводе Василию Головину о починке новой дороги между Соликамском и Верхотурьем от 22 апреля 1599 г. (см. прил. I. I).

Этот путь значительно сокращал расстояние между Соликамском и Тобольском. Если по прежней Лозвинской дороге для проезда из Соликамска до Тобольска требовалось не менее 30 дней, то по новой дороге через Черхотурье ямщик с легкой кладью проезжал за 22 дня<sup>3</sup>.

Верхотурской дорогой официально пользовались до 1863 г., т.е. до упразднения уральских таможен.

В середине ХУШ в. произошли большие изменения. Были построены укрепленные линии: Оренбургская, Пресногорьковская, Иртышская, Кольвано-Воскресенская. Появилась возможность устройства сухопутного тракта в районах, подвергавшихся ранее опасности нападения с юга<sup>4</sup>.

В этих условиях Верхотурская дорога, как более неудобная, становится анахронизмом. Поэтому правительство закрывает в 1763 г. таможду в Верхотурье, и все движение переключается на Кунгур и Екатеринбург. "Тракт удобный, короткий, и к Кунгуру живописный", - так описывал его П.А.Словцов. Он отмечал, что эта дорога еще в 20-30-е гг. ХУШ в. "находилась в ходу"<sup>5</sup>.

От Тюмени тракт шел на Тобольск. Этот участок был одной из самых старых дорог Сибири.

От Тобольска тракт направлялся к Таре. На этом участке еще в 1744 г. были учреждены от Тобольска до Тары 20 почтовых станций. На каждую станцию выставлялось по 6 лошадей от трех ямов: Демьянского, Самаровского и Тарского<sup>6</sup>.

Дискуссионным является решение вопроса о том, когда Московский тракт пошел в обход г.Тары. Ф.С.Кузнецова считает, что в исторической литературе сложилось ошибочное мнение о том, что в 1763 г. почтовый тракт был проведен в обход г.Тары по дороге от д.Готопуповой на притоке Ишима к слободе Абацкой, затем степью до слободы Тюкалинской, отсюда на восток около озер Матюшкино, Андрюхино, Пестрое через Иртыш до р.Крутой. Отсюда дорога должна была идти прямо на восток до р.Еланки, притока Оми, и выходить к д.Назаровой и Тонтурской станции на существовавший тракт<sup>7</sup>.

Ф.С.Кузнецова считает, что ошибка берет свое начало с работы Р.М.Кабо, и затем ее повторил В.В.Покшишевский<sup>8</sup>. Однако

корни этой ошибки имеются у П.А.Словцова, который сообщает, что сообщение Тобольска с Томском через Тару продолжалось до 1763 г. Он пишет, что столь незначительная по времени эксплуатация участка Тобольск-Тара объясняется трудностью пути через болотистый Аевский волок и тем, что тракт уклоняется от прямого направления на восток. Поэтому бригадир Фрауендорф, начальствовавший на Пресногорьковской линии, предложил в 1762 г. сибирскому губернатору проложить дорогу через слободы Абацкую, Тжкалу, 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 5-верстном разливе Ишима, когда бывает остановка в проезде, прежний к Омску тракт через Тару не был забыт"<sup>9</sup>.

Эту точку зрения П.А.Словцова принимает А.Д.Григорьев, который дополняет ее сведениями о возникновении населенных пунктов на пути в обход г.Тары<sup>10</sup>. Эти сведения и приняла Р.М.Кабо и В.В.Покшишевский.

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

Мы видим причину ошибки в том, что предложение бригадира Фрауендорфа в 1762 г. было принято вышеназванными авторами, как окончательное решение вопроса об изменении направления тракта. На самом деле 20 мая 1763 г. сенат принял решение не переносить почтовый тракт на новую дорогу, а лишь принять меры к заселению ее крестьянами, ссылаемыми в Сибирь по указу



1760 г. в зачет рекрутов<sup>11</sup>.

Этот вывод вступает в противоречие с источником-картой, обнаруженной нами, составленной в 1766 г. в Тобольской губернской канцелярии 27 февраля. На карте имеется название селений по вновь устроенной дороге от д.Готопуповой через слободу 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 также отмечен и тракт через Верхотурье к Ткмени: "Прежний почтовый тракт через Верхотурье от Соли Камской оставленной за неспособностью и дальностью"<sup>12</sup>.

Противоречие. В одном случае дорога через Верхотурье, как почтовый тракт закрывается, а в другом - тракт через Тару продолжает действовать. Это подтверждает документ 1788 г. В это время 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 Пермской губернии г.Камышлова через Тюмень-Тобольск-Тару-Каинск-Томск-Ачинск-Красноярск<sup>13</sup>. Таким образом, точка зрения Ф.С.Кузнецовой подтверждается еще одним документальным источником. Анализ этого дела приводит к мысли о том, что карта 1766 г. была картой-проектом, где были только намечены почтовые станции с предполагаемым числом ямщиков в каждом. Однако возможностей у властей центральных и местных, видимо, не хватило, чтобы почтовую гоньбу организовать в обход Тары. И только в конце первой четверти XIX в. проект удалось воплотить в жизнь с новыми изменениями.

В 1825 г. после того как Омск в 1824 г. стал административным центром "Степного края", Московский тракт в Западной Сибири значительно сократился, оставив в стороне Тобольск и Тару, выгнувшись несколько к югу на восток от Тюкалы для захода в Омск. С этого времени он стал проходить от Тюмени через города Ялutorовск, Ишим (бывшая Коркина слобода), Тюкалу, Омск, затем вверх по реке Оми до села Еланского. Западная часть от Тюмени до Абатской слободы была за немногим исключением старой, а центральная часть от Абатской до Омска и восточная от Омска до Еланского были моложе и устраивались позже западной<sup>14</sup>.

На Западном участке выпрямленного тракта от Тюмени до Абатской насчитывалось 23 населенных пункта.

В первой же половине ХУШ в. на будущей центральной части тракта от Абацкой к Омску существовало всего 4 деревни. Восточная часть от Омска до Еланского проходила дугообразной веткой вдоль р.Оми в течение 15 лет, с 1825 до 1840 г., когда в порядке спрямления и обхода болотистых мест удалось провести более прямую дорогу через с.Юрьево и д.Кабурлы<sup>15</sup>.

Вышеприведенные данные говорят об окончательном устройстве почтового тракта в первой четверти XIX в., однако в 80-е гг. ХУШ в. он уже сложился и действовал как торговый. В это время были известны и проложены пути от Тюмени до Ялutorовска, Ишима, Омска и Каинска. От Тары до Ишима и Омска и по другим направлениям по ним, по словам источника: "Почтовых отправок не было". Однако в описании 1788 г. говорится об "Особенной дороге торгующих людей", которая шла от Тюмени до Ялutorовска, Ишима, от него до слободы Тюкалинской, а от нее "по повороту купецкой дороги до станца села Крупянского", затем в зимовье Тарбулесское, Богданово, Нижнеомскую, с.Еланское, д.

Устарку, д.Хожлово, с.Вознесенское, д.Турумову, с.Антошкино, 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 в это время купцы и проезжающие<sup>16</sup>. В 1825 г. эта дорога с небольшими изменениями и была признана почтовым трактом.

Наиболее трудным делом было устройство тракта по Барабинской степи, так как до 60-х гг. XVIII в. существовала опасность со стороны кочевников, и Бараба была очень слабо заселена русским населением. 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 острог<sup>17</sup>. В 1716 г. у устья р. Оми была заложена Омская крепость<sup>18</sup>. В 1722 вдоль наметившейся через Барабу дороги были построены Убинский, Каинский и Усть-Тартасский форпосты<sup>19</sup>.

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 в Барабинской степи. 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 Спасского села, которые должны были обслуживать третью часть указанной дороги. В результате переселений в 50-е гг. XVIII в. в Барабинской степи появилось 53 деревни. Все населенные пункты располагались в полосе, где строился главный Сибирский тракт<sup>20</sup>.

В итоге заселения лесостепных пространств Западной Сибири в 60-80-е гг. XVIII в. правительство сумело наладить постоянное движение по Московскому тракту через Барабу. В 1773 г. по тракту через Барабинскую степь от Чаусского острога до г.Тары П.С.Паллас проехал 600-верстный путь за 4 суток. В деревнях, расположенных по тракту друг от друга на расстоянии 20-30 верст, без задержки меняли лошадей<sup>21</sup>. В 1773 г. от Чаусского острова тракт проходил к Томску, пересекая 11 населенных пунктов<sup>22</sup>.

Между Томском и Красноярским сухопутная дорога к началу XVIII в. была представлена лишь верховой тропой. В 1726 г. прямой колесной дороги между этими городами не было, а в 1737 г. Гмелин называл эту дорогу новой, возникшей, видимо, в связи с распоряжением Сената в апреле 1733 г. об устройстве правильной почты до Иерчинска. На ней были редкие почтовые станции и существовала смена лошадей, поставляемых по концам ее русскими, а в середине татарами (за плату)<sup>23</sup>. Как отмечал П.А.Словцов: "На расстоянии 557 верст брошено было несколько зимовьев, от времени до времени заселяемых"<sup>24</sup>.

Но Южная дорога от Томска до Красноярска просуществовала всего 25 лет, так как имела серьезные недостатки: во-первых, была излишне длинна; во-вторых, была в некоторых местах (особенно у Красноярска) очень тяжела; в-третьих, была слабо засе-

лена русским населением, что было небезопасно<sup>25</sup>. Поэтому тракт выпрямили, и он прошел через село Кийское (ныне Мариинск) и Ачинск, несколько севернее старой дороги<sup>26</sup>. В 1770 г. на тракте между Томском и Красноярском насчитывалось 22 населенных пункта<sup>27</sup>.

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"<sup>28</sup>. До середины XVIII в. Красноярско-Иркутский участок Московского тракта имел 2 направления: 1-е - северная дорога, выводившая к Балаганску и достигавшая Иркутска по правому берегу р.Ангара; 2-е - южная дорога, которая считалась летней. Она и стала основной, проходя восточнее Канска значительно южнее, чем старая зимняя (северная) дорога<sup>29</sup>. В начале 70-х гг. XVIII в. на Красноярско-Иркутском участке Московского тракта находилось 40 населенных мест<sup>30</sup>.

Таким образом, в Средней Сибири на расстоянии 790 верст от Боготола до Тулуна на Ачинском, Красноярском и Каинско-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 сажен, а по обе ее стороны было расчищено еще по 10 саженей для прогона скота. Станции размещались через равные 25-35-верстные отрезки<sup>31</sup>.

От Иркутска до Кяхты сухопутный тракт окончательно сложился в 1797-1803 гг. с устройством Кругобайкальского участка Московского тракта<sup>32</sup>, так как до этого сообщение по Иркутско-Кяхтинскому участку, проходившему через озеро Байкал было неудобно, а во время сильных штормов совсем прекращалось,

особенно осенью. "Водяной ход через озеро Байкал, - писал П. А.Словцов, - есть обыкновенный путь летний и зимний по льду"<sup>33</sup>.

В 1794 г. Иркутский губернатор Нагель предложил провести дорогу на Кяхту, которая должна была иметь расстояние на 102 версты короче существовавшего в то время Иркутско-Кяхтинского участка Московского тракта. Дорога строилась с 1797 по 1805 гг. Но все-таки центральный участок Кругобайкальской дороги не удовлетворял растущих потребностей: во-первых, дорога через перевал Хамар-Дабан оказалась ненадежной и требовала ежегодного ремонта, который проводился слабо; во-вторых, на этой дороге на протяжении 189 верст от Култука сообщение поддерживалось только летом, с половины июня до конца декабря при помощи верховых лошадей. В течение же апреля, мая и первой половины июня проезда по ней не было из-за глубоких снегов, вследствие чего на это время тракт переводился на старую длинную и трудную дорогу через Тункинскую крепость<sup>34</sup>.

По проекту купца Игумнова более удобная дорога 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 станции от Култука до Снежной были закрыты и учреждено пять станций на новом Игумновском участке тракта. В 1823 г. между Иркутском и Кяхтой на тракте было 23 населенных пункта<sup>35</sup>.

На пути между Иркутском и Кяхтой Московский тракт в Верхнеудинске поворачивал еще в одном направлении на Читту-Нерчинск с ответвлением на Аргунские (Нерчинские) заводы. Устройство правильного сообщения по нему можно отнести к середине ХУШ в.<sup>36</sup>.

Следует отметить, что к Московскому тракту в разных мес-

тах примыкали другие тракты: Алтайский (от Омска), Томско-Семипалатинский, Якутский, три Кяхтинских, Амурский тракты<sup>37</sup>.

Подводя итоги устройства Московско-Сибирского тракта, проходившего в Сибири от Тьмени до Кяхты и Нерчинска, следует отметить, что со второй трети ХУШ в. начинается первый этап устройства тракта как такового. Используя накопленные географические знания русских подданных, разведавших к началу ХУШ в. кратчайший путь через всю Сибирь, царское правительство из административно-фискальных, хозяйственных и военных целей в 30-е гг. учредило Московско-Сибирский тракт. До середины ХУШ в. на дороге и притрактовой полосе население размещалось редкими гнездами. Поэтому с середины ХУШ в. очень быстро встала проблема использования тракта в колонизационных целях, а также для перевозок казны, пушнины, добытых металлов и товаров<sup>38</sup>.

Московский тракт в основном сложился и начал действовать в 60-80-е гг. ХУШ в., хотя отдельные его участки существовали еще в ХУП в., а другая часть его была окончательно устроена в первой четверти ХІХ в.

За период с начала функционирования до начала ХІХ в. тракт менял свое направление на отдельных участках, но в целом его устройство, спрямляясь все время на восток, проходило по наиболее важным в экономическом отношении районам Сибири или приближаясь к ним.

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

Следует отметить, что с проложением Московско-Сибирского тракта в последней четверти ХУШ - первой четверти ХІХ в. он еще не превратился в окончательно устроенную дорогу, которая

удовлетворяла всем требованиям того времени. Поэтому мы и рассматриваем его функционирование в XIX в. не как деятельность властей и народных масс по его продолжению и устройству, а в основном как их работу по его эксплуатации, улучшению использования.

## § 2. Эксплуатация Московско-Сибирского тракта

В России XIX в., в том числе и в Сибири, сухопутные дороги по своему значению делились на 5 классов:

- 1) дороги главных сообщений или государственные;
- 2) дороги больших сообщений;
- 3) - обыкновенных почтовых сообщений из губерний в губернию;
- 4) - уездных почтовых и торговых сообщений;
- 5) дороги сельские и полевые.

Соответственно этому устанавливалась и различная ширина - для первого класса - 60 сажен; 2-го, 3-го и 4-го - 30 сажен; 5-го - 3 сажени.

По содержанию дороги делились на три категории: государственные, содержимые на средства казны; земские, содержимые земством, и проселочные, содержимые сельскими обществами или владельцами, через дачи которых они пролегли<sup>39</sup>.

Дороги главных сообщений или государственные представляли из себя шоссе, поэтому содержание их требовало особых затрат со стороны казны и соответствующего технического уровня с целью контроля за их состоянием. В Уставе путей сообщения по своему значению Московско-Сибирский тракт к дорогам 2-го класса отнесен не был, так как в списке перечисленных дорог этого класса он не значился. Следовательно, соответственно Ус-



таву, он являлся дорогой 3-го класса: дорогой обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию (по значению - О.К.). А по содержанию относился ко второй категории, потому что устраивался за счет земского сбора и натуральной дорожной повинности.

К земским дорогам относились дороги 2-го, 3-го, 4-го классов. Они должны были иметь ширину в 30 саженей. Сам проезд должен был быть при сухом и твердом грунте 5 саженей, а при мягком, глинистом и черноземе 10 саженей. В Уставе требовалось, чтобы дороги были крепки, удобны для проезда, имели гладкую и ровную поверхность, бугры и пригорки должны были на них срываться и не иметь ям и выбоин, в низменных и болотных местах должны были возвышаться в виде плотин на фашинах и иметь канавы для осушения и стока воды. Ширина канав определялась таким образом: на твердом грунте они 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 фашичника - от двух до двух с половиной саженей. В местах опасных и затруднительных, при спусках с гор на мосты, плотины и гати должны были иметь надолбы с перекладинами. Для указания пути проезжающим во время вьюг и глубоких снегов устанавливались, не повсеместно, а только там, где появлялась острая необходимость, знаки-шесты и т.п. Рассадка деревьев была отменена<sup>40</sup>.

Мосты должны были быть шириной в девять аршин. Выстилали их тесаными бревнами, а не кругляком. Ширина плотин и гатей определялась в четыре сажени. Употребление на плотины навоза или соломы запрещалось. Настилка также должна была иметься по всей поверхности перевозных лодок, барок или плотов<sup>41</sup>.

По дорогам 2,3,4 классов устанавливались столбы для обоз-

начения верст, границ губерний и уездов.

Там, где были введены земские учреждения, дороги состояли в их ведении. Там же, где их не было, земские дороги состояли в ведении губернских распорядительных комитетов<sup>42</sup>. Следовательно, в Сибири все дороги 2,3 и 4 классов состояли в ведении не земства, а губернской и уездной администрации, которая должна была осуществлять содержание дорог или посредством денежных повинностей или натуральных. Посредством денежных повинностей земскими учреждениями в Европейской России производилось устройство и содержание дорог, мостов, труб, плотин, гатей и перевозов, а также устройство и ремонт верстовых столбов и столбов на границах губерний и уездов. В Сибири, где не было земства, 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 комиссии<sup>43</sup>.

Затраты сельского населения на устройство путей сообщения были колоссальными, но результаты незначительными по итогам из-за низкого уровня исполнения работ. "Вообще все дороги, изъяты 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", - отмечалось там же<sup>44</sup>. 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 поправлять,

по несколько раз переделывают одну и ту же работу"<sup>45</sup>.

В связи с нехваткой рабочих рук главное внимание уделялось стратегически важному пути - Московско-Сибирскому тракту, протянувшемуся на тысячи верст по южным округам Тобольской, Томской, Енисейской, Иркутской губернии и Забайкальской области, и его ответвлениям.

Натуральная дорожная повинность была главным орудием в поддержании более или менее нормального функционирования главного сибирского тракта. Эта повинность распространялась на всех крестьян Сибири рабочего возраста, часть которых ежегодно должна была отработать в течение месяца на ремонте полотна дорог и мостов. Время основных работ приходилось на период весенне-летних сельскохозяйственных занятий и являлось очень неудобным для крестьян, так как в этот период заканчивался сев яровых и готовилась почва под озимые хлеба, а крестьяне некоторых районов Сибири севали технические культуры и заготавливали сено. Так Тюменский земский исправник в рапорте от 28 мая 1863 г. отмечал просьбу крестьян, где они предлагали, 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"<sup>46</sup>. 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"<sup>47</sup>. Крестьян же было выслано на дорогу более

одной трети.

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

В 20-е гг. XIX в. замена натуральной дорожной повинности через устройство военно-рабочих команд из ссыльных за счет денежного сбора с крестьян на устройство дороги потерпела неудачу<sup>48</sup>.

Попытки использовать неудачный опыт 20-х гг. имели место на протяжении всего столетия. Так, в 1848 г. комиссия, составленная в Нижнеудинские "для изыскания" средств к облегчению обывателей тамошнего края", предлагала учредить дорожную команду из 254 человек ссыльных подобно вышеописанным командам<sup>49</sup>. 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 препроводить этих ссыльных по назначению... Работы проводить под наблюдением офицера корпуса путей сообщения"<sup>50</sup>.

Попытки заменить натуральную дорожную повинность крестьян имели место только в сложных ситуациях, когда сил самих крестьян не хватало, а дороги надо было приводить в хорошее состояние.

Методы администрирования со стороны местной власти по со-

держанию дорог встречались часто. Так, в 50-е гг. XIX в. енисейский губернатор В.Н.Падалка, по словам Н.В.Латкина, "энергично принялся за устройство енисейских дорог и к концу 50-х годов достиг замечательных результатов. Почтовые дороги в губернии доведены были им до возможного совершенства и славились на всю Сибирь своим благоустройством". Подобное сооружение, по словам Н.В.Латкина: "Не стоило казне ни одного рубля денег". "Правда, - пишет тот же автор, - местному сельскому населению работы по устройству дорог были тяжелым бременем"<sup>51</sup>.

В 1866 г. была совершена попытка использовать на строительстве Кругобайкальского участка Сибирского тракта ссыльных поляков - участников восстания 1863 г. Для работ было направлено более 700 человек, которые разместились на протяжении 200 верст от Култука до станции Лихановой<sup>52</sup>. Еще в 1854-1855 гг. инженер-подполковник Шац провел изыскания про проведению новой Кругобайкальской дороги. А с 1861 г. стали проводиться работы по ее проведению от Култука вдоль южного берега Байкала на Посольскую пристань. Работало более 200 человек, причем большинство были чернорабочими из Иркутска и окружающих деревень<sup>53</sup>. Работы проводились ежегодно, но средств и людей не хватало. Поэтому было принято решение об использовании на Кругобайкальском тракте ссыльных поляков. Но попытка эта оказалась неудачной. Едва разместившись по участкам тракта, поляки подняли восстание, а после подавления выступления - были сняты с работ<sup>54</sup>.

Казалось бы, фактов было достаточно, чтобы убедиться в неэффективности использования на дорожных работах ссыльных, но в отчете иркутского губернатора за 1885 г. вновь выдвигается предложение, в котором говорится: "Весьма желательно было бы употребление для исправления путей сообщения в губернии

труда как каторжных, так и вообще приговариваемых к заключению в тюрьмы"<sup>55</sup>. Естественно, нужны были затраты по заготовлению инструментов, содержанию арестантов и конвоя. А найти средства было трудно, поэтому разрешения на использование труда ссыльных не последовало.

В 1880 г. при главном управлении Западной Сибири были учреждены две должности инженеров путей сообщения<sup>56</sup>.

Попытка найти выход в организации контроля за нормальным состоянием Московско-Сибирского тракта имела место во второй половине 80-х гг. в Восточной Сибири. По предложению генерал-губернатора А.Игнатьева в 1887 г. был введен повозный сбор с проходящих с товарами возов, и на счет этих средств содержались дорожные инженеры, техники и мастера, которые осуществляли надзор за состоянием тракта, нанимали в случае необходимости рабочих, зимой осуществляли чистку дорог при помощи так называемых треугольников, которыми сбивали наледи, выравнивали ухабы и т.п.<sup>57</sup>.

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"<sup>58</sup>.

В правилах, определявших порядок взимания повозного сбора, установленного по Сибирскому почтовому тракту между гг.Иркутском и Ачинском, отмечалось, что повозный сбор взимается в гг.Иркутске и Томске и, кроме того, на заставах, учреждаемых

в с.Тулуне, и в гг.Канске и Ачинске. Грузы, отправлявшиеся из гг. Иркутска и Томска, должны были обязательно оплачиваться в этих городах, а не на заставах. В случае неоплаты или

отсутствия квитанций с транспортов взискивалась сумма за все расстояние в трехкратном размере.

Между Ачинском и Иркутском сбор устанавливался в размере 1/5 копейки с каждого воза и версты<sup>59</sup>.

Таблица уплаты повозного сбора<sup>\*</sup>

| Название застав           | Число верст | Сумма повозного сбора |
|---------------------------|-------------|-----------------------|
| 1. от Иркутска до Тулуна  | 365         | 73 коп.               |
| 2. от Тулуна до Канска    | 400         | 80 коп.               |
| 3. от Канска до Ачинска   | 350         | 70 коп.               |
| 4. от Иркутска до Ачинска | 1115        | 2 руб. 23 коп.        |
| 5. от Иркутска до Канска  | 765         | 1 руб. 53 коп.        |
| 6. от Тулуна до Ачинска   | 750         | 1 руб. 50 коп.        |

\* Известия Иркутской городской думы за 1887 год. - С.263.

В Иркутске сумма повозного сбора с каждого воза с товарами накапливалась в результате 30-ти копеечного сбора с возов, выходящих из города. Например, в 1892 г. он равнялся 20211 рублям. Если учитывать, что натуральная дорожная повинность в денежном исчислении обходилась крестьянам Иркутской губернии более 500 тысяч рублей в год, то мы видим незначительность повозного сбора, но даже он давал какую-то возможность для осуществления технического контроля за Московско-Сибирским трактом<sup>60</sup>.

В 1890 г. на Томском-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта был установлен сбор за провоз с каждого воза и версты по 1/5 копейки. Сбор этот был введен по образцу повозного сбора, установленного властями Восточной Сибири. Поводом к ус-

тановке повозного сбора послужила крайняя трудность для крестьян исправлять натурой главный Сибирский тракт. В обоих случаях повозный сбор предназначался на покрытие издержек по содержанию тракта в помощь губернскому земскому сбору, независимо от существовавшего ремонта дороги посредством натуральной повинности<sup>61</sup>.

За семь лет денежный сбор на 379-ти верстном Томско-Ачинском участке Московско-Сибирского тракта составил 410 тыс. рублей, или 58571 рубль 43 коп. ежегодно. Из этой суммы 25% уходило на технический надзор, а остальная часть непосредственно на ремонтные работы. Денег этих, конечно, не хватало из-за громадной стоимости работ<sup>62</sup>.

В 90-е гг. XIX в. незначительные участки дорог передавались подрядчикам за счет повозного сбора. Подрядчиками по ремонту тракта выступали чаще всего крестьяне. Они нанимали работников или сами чистили дороги. Подрядчики, согласно заключенным условиям, должны были после каждого дождя и просушки полотна дорог выравнивать, выглаживать его, углубляя и очищая канавы<sup>63</sup>.

По сведениям чиновника особых поручений Томской казенной палаты Е.И.Овсянкина в 1890-1891 гг. в Барнаульском уезде на Томско-Семипалатинском почтовом тракте исправление было сдано с торгов за несколько десятков тысяч. Эта сумма была собрана с населения и выплачена подрядчику, но дорожные работы оказались проведенными крайне неудовлетворительно, тракт остался в прежнем состоянии, и населению пришлось выйти на него для производства новых исправлений обычным натуральным порядком<sup>64</sup>.

В это же время крестьяне, несшие натуральную дорожную повинность, начали нанимать от своих обществ подрядчиков, наем-



ных работников, внутри самих отработчиков практиковался способ найма на дорогу "за себя".

В последней четверти XIX в. в Сибири крестьянами начинает подниматься вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежным сбором. Например, в 1884 г. Ужурское волостное правление Енисейской губернии в донесении окружному исправнику писало, что переложение натуральной дорожной повинности в денежную было бы весьма желательно, так как по отдаленности Московского тракта рабочие должны употреблять собственно на проезд до места работ и обратно от 6 до 8 дней, да находиться на работах до 42 дней. И этим они отвлекались от сельского хозяйства. На замену натуральной повинности денежной были согласны все сельские общества волости<sup>65</sup>.

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

Комитет Министров был не против решить вопрос о замене натуральной дорожной повинности денежной, но для этого нужны были надежные гарантии. И в частности, главная из них — наличие вольнонаемной рабочей силы. Навряд ли ее можно было найти в тот период в достаточном количестве. Когда крестьянство в целом отвечало за эту повинность, то богатые крестьяне нанимали за себя бедных. С отменой же натурального характера этой 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 главного результата, который хотели получить власти, т.е. содержания путей сообще-

ния в нормальном состоянии.

В такой ситуации правительственным органам удобнее было оставить дорожную повинность натуральной и разрешить сельским обществам на свою ответственность заменять повинность денежным сбором и наймом от обществ работников или подрядчиков для ремонта отведенных этим обществам участков дорог. Например, в 1890 г. сельские общества Ачинского округа, ответственные за состояние Московско-Сибирского тракта от села Черноречинского до Больше-Кемчутского для поддержания дороги в удовлетворительном состоянии нанимали на каждом участке за себя особые артели рабочих с лошадьми в распоряжение дорожного инженера и мастеров<sup>66</sup>. Однако, в случае каких-либо неурядиц сельское общество отвечало полностью за неисправное состояние дорог.

В Уставе о земских повинностях, изданном в 1899 г., т.е. в конце XIX в., определялось в ст.263: к натуральным земским повинностям принадлежат: по сухопутным сообщениям содержание в исправности грунтовых (почтовых, торговых и военных) дорог, соединяющих города губернские и уездные<sup>67</sup>.

И хотя в Уставе не было запрета на использование найма "за себя", но мы видим явную уступку только тем, кто мог это сделать в выполнении натуральных повинностей, т.е. зажиточной части крестьянства. В целом же дорожная повинность оставалась натуральной с некоторым послаблением в пользу найма внутри самих отработчиков. Так, статья 291 Устава о земских повинностях устанавливала, что приписываемым к участкам дороги селениям предоставлено было право устраивать и содержать эти участки "лично своею работою, по нарядам и очередям или посредством найма"<sup>68</sup>.

Таким образом, меры, которые применяли власти на протяже-

нии XIX в. по устройству и содержанию путей сообщения, не всегда имели успех. Поэтому выход был один — путем принуждения использовать старинный испытанный способ — натуральную дорожную повинность, которая отрицательно сказывалась на развитии крестьянского хозяйства.

О размерах этой повинности говорят следующие цифры: например, дорожная повинность в переводе ее на деньги обходилась населению Иркутской губернии в 284 тысячи рублей, что составляло до 33% всех мирских сборов и натуральных повинностей в 1888 году<sup>69</sup>, а мирские же сборы и натуральные повинности в Иркутской губернии превышали общую сумму окладных сборов в два раза, т.е. натуральная дорожная повинность в денежном исчислении превышала 60% окладных сборов с одной души мужского пола<sup>70</sup>. В Енисейской губернии на одну мужскую душу приходилось 75 копеек дорожной повинности в конце 80-х гг. XIX в.<sup>71</sup>. Хотя 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 путем найма подрядчиков за счет земского сбора, стояла выше. Об этом говорят следующие цифры:<sup>72</sup>

| Район   | В среднем на одну душу мужского пола (в руб.) |
|---|---|
| Архангельская губерния  | 0,68  |
| Устюжский уезд Вологодской губернии                                     | 0,32  |
| Пермская губерния   | 0,33  |
| Иркутский, Балаганский, Нижнеудинский округа Иркутской губернии         | 2,34  |
| Канский, Красноярский, Ачинский, Минусинский округа Енисейской губернии | 0,75  |

|   |      |
|---|------|
| Три волости юго-западной части<br>Томского округа | 0,98 |
| Ишимский округ Тобольской губернии                | 0,65 |

Приведенные цифры показывают, что в перерасчете на одну душу мужского пола натуральная дорожная повинность в Сибири была выше, чем в Европейской России. Это объяснялось рядом причин, главными из которых являлись огромная протяженность дорог при довольно малочисленном населении края. Отсюда и нагрузка на душу населения возрастала, а следовательно и удельный вес дорожной повинности в системе натуральных повинностей.

Дорожная повинность слагалась в основном из четырех операций:

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, летним движением дорожного полотна (на эту работу рабочие высылались в меньшем числе и на меньший срок);

3. Починка и восстановление на дорожных участках мостов, если они не исправлялись казной за счет дорожного сбора и, наконец, 4. Зимняя поправка пути - выравнивание ям и ухабов и поставка вех<sup>73</sup>.

Сама натуральная дорожная повинность была организована следующим образом. 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 наблюдении за работами. Он назначал каждому род его работы: возить песок, чистить канавы, засыпать выбоины и т.п. Он же объяснялся с начальством и давал отчет о произведенных работах.

Дорожный староста избирался один для целой волости. Его обязанность состояла в постоянном объезде дорожных участков и в распоряжениях, что именно и как должно быть сделано. Приказы отдавались становым старостам и ими проводились 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 окончании<sup>74</sup>.

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

К этому времени 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; состоящих на действительной военной службе или в отставке; совершенно неимущих и живущих по "срокам" или нищенствующих ("взять с него нечего", — говорили крестьяне); находящихся в тюрьме под судом и следствием, и состоящих на общественной службе в качестве волостных старшин и их помощников и прочих должностях. Все они исключались из списков, а оставшиеся должны были выставить от четырех могущих душ одного рабочего с двумя лошадьми, таратайкой для возки грузов, лопатой и топором. Кроме того, несколько человек вместе должны были иметь кайло, долото, точило и т.п. Такой работник должен был пребывать на тракте до 30 дней, в основном в июне месяце<sup>75</sup>.

Авторы "Материалов по исследованию... Иркутской губернии" отмечали, что дорожными работниками "...являются обыкновенно наиболее неимущие крестьяне (так как сколько-нибудь состоятельному нет расчета отрывать 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, т.е. кулаки, очередь которых наступила, 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 на души. С осени и глубокой зимой, когда

нанимались на чистку бедняки по нужде, цены бывали ниже весенних и майских на 20-40%, скидка делалась на то, что деньги выдавались нанимающему вперед за 3-6 месяцев. На высоту цены 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 другие<sup>76</sup>.

Корреспондент газеты "Сибирь" писал, что дорожная повинность может отбываться и людьми наемными, каковыми по большей части являлись бездомовые поселенцы и подставные лица; старики-отцы или деды и дети-малолетки. А те, кто не мог послать за себя и дорожил временем для запашки и хотел освободиться от личного отбывания повинности, ставили обществу ведро или полтора вина по договоренности, и общество его освобождало, так как являлись охотники "пропить свою душу", т.е. бедняки. "Дорожная повинность, - писал тот же автор, - всей тяжестью ложится на деревенскую гольтбу. 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"<sup>77</sup>.

Здесь явно прослеживается невыгодность дорожной повинности и использование кулаками своего экономического положения для того, чтобы уйти от исполнения своей доли общинного труда. Они выгодно использовали экономические трудности бедняков, нанимая их за себя на дорогу, используя таким образом сезонный труд бедняков и кабалу, в которую те попадали еще о осени или зимы, так как кончались продукты и деньги и надо было каким-то

образом прокормить и семью и себя.

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

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 гальки<sup>78</sup>. Для подвоза на тракт песка или гальки использовались специально сделанные для этого таратайки-двухколески.

Затем полотно исправляемой дороги посыпалось слоем песка и гальки, разравнивалось тяжелыми катками. При хорошем ремонте тракт принимал вид шоссе, имел в поперечном разрезе выпуклую форму, понижающуюся к канавам. Канавы, идущие по обе стороны, прочищались, насыпи канав со стороны дороги тоже подправлялись. На спусках трактов в лога по внешнему краю устанавливались прочные перила или близко поставленные друг к другу столбики для предохранения от падения экипажей или возов с обрыва, особенно 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, это загачивание мало помогало: через некоторое время болото постепенно втягивало гать в свою трясиину и снова требовались большие затраты на восстановление дороги.

Таким образом, дорожная повинность крестьян Сибири на протяжении XIX в. носила натуральный характер и являлась разновидностью феодальной ренты. Однако развитие товарно-денежных отношений наложило свой отпечаток на исполнение данной повинности самими крестьянами. 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 разложению крестьянства Сибири. При отсутствии квалифицированного руководства крестьяне тратили массу сил и средств, иногда впустую на ремонт и устройство путей сообщения. Однако сохранение дорожной повинности способствовало поддержанию основного назначения тракта - функционированию его как пути сообщения.

### § 3. Население Московско-Сибирского тракта во второй половине XIX в.

Развитие народонаселения является важной предпосылкой и условием формирования трудовых ресурсов Московско-Сибирского тракта. Население, по словам К.Маркса, "... есть основа и субъект всего общественного процесса производства"<sup>79</sup>. Оно оказывало решающее влияние на процесс освоения притрактовых районов, на развитие земледелия, промыслов, создание сухопутных путей сообщения. Изучение численности и демографической структуры населения дает возможность определить следующее:

I) удельный вес трактового и притрактового населения в составе сельских жителей исследуемых районов;

- 2) темпы его роста;
- 3) размеры населенных пунктов;
- 4) плотность населения;
- 5) людность двора;
- 6) половую структуру.

Во второй половине XIX в. основные массы населения Сибири располагались в районах с наиболее благоприятными условиями для земледелия и скотоводства, а также промышленной деятельности. Московско-Сибирский тракт являлся тем ареалом, где концентрировалась значительная часть жителей Сибири. Еще в начале XIX в. вдоль тракта в 1808 г. жило 35,6%, а в 1817 г. - 38,4% всего населения Сибири<sup>80</sup>. И во второй половине XIX в. - по-прежнему население Сибири группировалось по почтовым и коммерческим путям сообщений.

На протяжении второй половины XIX в. в Западной Сибири наблюдался незначительный рост трактового населения. Как видно по данным таблицы I в 1897 г. абсолютное увеличение населения на Московско-Сибирском тракте по сравнению с 1868-69 гг. составило 3697 человек или выросло на 10,4% (см. табл. I).

Таблица I

Рост числа жителей на Московско-Сибирском тракте в Тобольской губернии во второй половине XIX в.\*

| Г о д     | Число селений на тракте, абс. | В них жителей всего, чел. | На одно селение жителей (в средн.), чел. |
|-----------|-------------------------------|---------------------------|--|
| 1868-1869 | 55                            | 28 775                    | 521                                      |
| 1897      | 60                            | 32 372                    | 539                                      |

\*Подсчитано по: Список населенных мест по сведениям 1868-69 гг. Тобольская губерния, СПб, 1871.-С.142; ЦГА, ф.1290, оп.

II, д.2456, л.6-24, 26-54, 220-260, д.2434, д.5-24, 151-165, 176-210, 226-230, 232-253, 236-545, д.2453, лл.5-20об, 56-83об, 272, 333-360об, 421-467, д.2459, л.4-31об, 51-69об, 66-86об, 275-301.

Таким образом, за 28 лет происходит небольшое увеличение среднего числа жителей на одно селение на 18 человек. Или ежегодный прирост населения в трактовых селах составил 0,37%, что является очень низким показателем, уступающим данным среднегодового прироста населения Западной Сибири, которые составляли с 1863 по 1885 гг. 1,7%, а с 1885 по 1897 гг. - 2,83%<sup>81</sup>, 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 дают указаний на переселенцев и их вновь образованные поселки 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 напряжение в землепользовании. На одну душу мужского пола в Ялуторовском округе засевалось в волостях Московского тракта 1,79 дес. во внетрактовых - 1,76 дес. В то же время 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 было, следовательно, такой остроты при устройстве ссыльных и переселенцев, как в трактовом районе Тобольской и Томской губернии, где плотность населения была выше и сложилось относительное малоземелье.

В Тобольской губернии старожили еще в 60-70-х гг. XIX в. стали переходить от захватных форм землепользования к уравни-тельно-душевым переделам<sup>82</sup>. Поэтому попытки приселиться к старожилам терпели неудачи и переселенцы вынуждены были уходить в новые малообжитые районы.

К тому же та роль, какую тракт играл в Западной Сибири до развития грузового пароходства и до строительства железнодорожной магистрали, к 90-м гг. XIX в. упала. Рост числа населенных пунктов до 60 происходит за счет вновь образовавшихся выселков незначительных по размерам: в Ялutorовском округе - Филимоновского - в 10 дворов и 44 души в Заводоуковской волости, Лушничихи в 13 дворов и 48 душ об.п. в Новозаимской волости; Пакли - в 15 дворов и 54 душ об.п. и Боярского в 16 дворов и 72 душ в Омутинской волости, и выселка Марайского в 17 дворов и 89 души в Богандинской волости Тюменского округа. Выселки являлись невеликими по размерам, что и привело к небольшому увеличению в среднем на одно селение жителей тракта.

В Томской губернии в 1858 г. насчитывалось 2399 поселков с населением в 654900 душ, в среднем по 44 двора и 273 человека на каждый населенный пункт<sup>83</sup>. На Московском тракте населенные пункты превышали общегубернские показатели более, чем в 2,6 раза по количеству дворов и в 2,5 раза по числу жителей.

В Томской губернии более половины населения почтовых трактов размещалось на Московско-Сибирском. 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 в более значительной степени концентрировалось вдоль Московско-Сибирского тракта. В Мариинском округе почти 1/3, а в Каинском более 1/4 всех жителей размещалось на Московском тракте, в Том-

ском округе более 1/5 всех жителей, но с прилегающими к Сибирскому трактам<sup>84</sup>. К 1897 г. число населенных пунктов на Московско-Сибирском тракте осталось прежним. Однако, по данным таблицы, за период, прошедший с 1858 г., т.е. около 40 лет, размер в среднем трактовых пунктов по числу жителей возрос приблизительно на 200 человек (см. табл.2).

Таблица 2

Рост числа жителей на Московско-Сибирском тракте в Томской губернии во второй половине XIX в.\*

| Г о д | Число селений на тракте, абс. | В них жителей (всего), чел. | На одно селение жителей (в среднем), чел. |
|-------|-------------------------------|-----------------------------|---|
| 1858  | 72                            | 48 726                      | 677                                       |
| 1897  | 72                            | 59 372                      | 824                                       |

\* Подсчитано по: Зверинский В. Указ. соч. - С.3,8,13,79,80, 85,87,89,114,116: ЦГИА, ф.1290, оп.11, д.2477. Иткульская волость, № 78-123, Убинская волость № 1-71, Нижнекаинская волость № 1-34, Покровская волость № 1-26, Усть-Таркская волость № 1-26, Верхнеомская волость № 35-85. Вознесенская волость № 1-34, д.2383, Баимская волость, № 21-57, Боготольская волость № 58-94, Почитанская волость № 17-56, д.2486, л.133-206, 207-262, 264-270, 679-749об. 775-963об., 1010. Так как в д.2477, 2483 листы не пронумерованы, то выписывались номера опросных листов населенных мест по волостям.

Анализ таблицы показывает, что население в 72 пунктах увеличилось на 10646 человек, т.е. выросло за 38 лет на 21,8%. С этим связан и процесс переселений, когда часть новоселов в последней четверти XIX в. оседала в отдельных пунктах Московского тракта и естественный процесс воспроизводства старожиль-

ческого населения. Это подтверждают данные А.Кауфмана. Обследовав 4 волости Томского и Мариинского округов: Семилуженскую, Ишимскую, Почитанскую и Баимскую, находившиеся на Московском тракте, он пришел к выводу, что из 20 трактовых сел этих волостей только деревня Ключевая в Баимской волости состояла из новоселов-переселенцев, а с Подломское Семилужской 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 были чисто старожильческими. Всего в четырех волостях образовалось 31 село и деревня новоселов, и только одна деревня из них располагалась на тракте<sup>85</sup>.

А.Кауфман, приводя эти данные, оговаривается, что он не учитывал отдельные семьи по приемным приговорам обществ, а только показывал 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"<sup>86</sup>.

Однако 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 низким темпам прироста населения к Западной Сибири дает В.И.Пронин, ссылаясь на документы современников. Он видит причины низкого прироста в социально-экономических условиях, в частности в тяжелом экономическом положении сибирской деревни, которую потрясали неурожайные годы: 1864, 1870, 1874, 1888, 1896, приводившие к низкой рождаемости и высокой смертности<sup>87</sup>. С другой стороны Московско-Сибирский тракт в пореформенные годы в Западной Сибири был давно заселенным районом,

откуда избыточное население могло выталкиваться в более благоприятные для земледелия местности. Например, А.А.Кауфман отмечал, что в Ишимской волости происходило значительное выселение, кроме трактовых селений. Со времени X ревизии к 1890 г. убыло из волости 1173 души м.п. (По X ревизии в волости числилось 4423 душ м.п., к 1890 г. - 3250). При этом убыль замечалась в селениях, образованных в 50-х гг. XIX в. переселенцами из внутренних губерний<sup>88</sup>.

В 90-е гг. XIX в. новоселов в трактовых районах встречали по-разному: где недружелюбно, где нормально, т.е. в зависимости от наличия свободных земель. Но в большинстве своем переселенческие поселки находились вне тракта, т.е. вне территории, занимаемой старожильческими селениями.

Приселения в результате внутренней миграции старожилов внетрактовых к трактовым встречались, но крайне редко. Так, за период с 1880 по 1894 гг. только в два трактовых села Каинского округа приселилось по семь семей. В село Покровское - входцы из Тарского округа Тобольской губернии из местности, отстоявшей на 150 верст. Все семьи вынуждены были покинуть истощенные пашни. В с.Турумовское из семи семей три пришли из Тобольской губернии. Все эти хозяйства были бедняцкими<sup>89</sup>.

К концу XIX в. для переселенцев в губерниях Тобольской и на казенных землях Томской губернии запас свободных земель казался более или менее исчерпанным, - отмечал А.А.Кауфман. Причиной этого, по словам ходяков, была несвободность участков (43,8% безрезультатных случаев ходячества из 100 в Тобольской губернии и 45,7% ходяков на казенные земли Томской губернии), а также дороговизна приемных договоров - 7,9%)<sup>90</sup>.

В тоже время в Енисейской губернии на тракте рост населения происходил интенсивнее, чем в Западной Сибири (см.табл.3).

Таблица 3

Динамика населения на Московско-Сибирском тракте в Енисейской губернии (вторая половина XIX в.)<sup>\*</sup>

| Г о д | Количество селений на тракте, абс. | В них жителей (всего), абс. | На одно селение приходится жителей в средн., чел. |
|-------|------------------------------------|-----------------------------|---|
| 1859  | 37                                 | 25329                       | 685   |
| 1890  | 45                                 | 28045                       | 623   |
| 1897  | 45                                 | 36522                       | 856   |

<sup>\*</sup> Подсчитано по: Маак Р. Список населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния: СПб., 1864. - С.22-25; Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губернии. - СПб., 1893. - Т.3. - С.2-700; ЦИА, ф.1290, оп.11, д.657, л.3,7,8, 155-200, 256-319, д.654, л.589-774, 810-1013, 1037-1085, 1094-1444, д.648, л.310-364.

С 1859 г. по 1890 г. население Московско-Сибирского тракта в Енисейской губернии возросло на 2716 человек, или на 10,7%. К 1897 г. рост по сравнению с 1859 г. составил 11193, или 44,1%. По отношению к 1890 г., т.е. за 7 лет население на тракте возросло на 8477 человек, или на 30,2%, т.е. на треть.

Ежегодный прирост составил 1,15% с 1859 по 1897 гг., в том числе по 1890 г. - 0,35%, что резко уступает ежегодному приросту населения в Восточной Сибири, в то же время с 1890 по 1897 гг. ежегодный прирост на тракте составил 4,3%, а по Восточной Сибири - 2,3%<sup>91</sup>, т.е. вдвое выше.

Объяснить такое резко возрастание населения на Московском тракте можно усилением процесса переселений в 90-е гг. XIX в.



в Енисейскую губернию. В это время идет процесс освоения при-  
трактовых районов. Старожильческое население даже в 1913 г.,  
т.е. после нескольких лет "погромных" действий столыпинских  
землеустроительных партий, не чинило препятствий переселенцам,  
если его землепользование не страдало<sup>92</sup>. Естественно, что в  
XIX в. положение переселенцев и новоселов в Енисейской губер-  
нии даже на Московско-Сибирском тракте было гораздо благоприят-  
нее, 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 с 685 жите-  
лей в 1858 г. до 856 в 1897 г. Если в 1890 г. средний размер  
населенного пункта уступал, то в 1897 г. он превысил показа-  
тель 1858 г. Это было связано с тем, что число пунктов возрос-  
ло с 37 до 45, т.е. на 8 к 1890 г. Естественно, что произошло  
их уменьшение по средним данным. К 1897 г. число их не измени-  
лось, и это привело к тому, что рост и концентрация населения  
в них стала более высокой.

В Иркутской губернии в 1887-1888 гг. по трем округам: Ир-  
кутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, где проходил Москов-  
ский тракт, в 53 селениях (учитываются также села Кругобайкаль-  
ского и Ангарского тракта как продолжения Сибирского) насчиты-  
валось 8529 хозяйств, по всем трактам трех округов - 12375 хо-  
зяйств, а в целом по трем округам - 30288 хозяйств. Таким об-  
разом, на Московском тракте концентрировалось 28,2% всех хо-  
зяйств трех округов, а о прилегающими трактами: Ангарским и  
Якутским - 40,8% от всех крестьянских хозяйств. Об этом свиде-  
тельствуют материалы таблицы 4.

Таблица 4

Количество крестьянских хозяйств в сельском населении трех округов Иркутской губернии (1887-1888 гг.) абс.\*

| Категория хозяйств   | Во всех трактовых селениях** | В селах Московского тракта | Во внетрактовых селениях | Всего |
|----------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------|
| Старожилы            | 8046                         | 5133                       | 13573                    | 21610 |
| Новоселы             | 1578                         | 1136                       | 1747                     | 3325  |
| Ссылные              | 1958                         | 1560                       | 1624                     | 3582  |
| Крестьяне других сел | 775                          | 700                        | 987                      | 1762  |
| Итого                | 12375                        | 8529                       | 17931                    | 30288 |

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. - Иркутск. 1889. - Т. I: Поселенные таблицы: Иркутский округ. - С. 2, 10, 34, 42, 56, 58, 74, 82, 98, 106, 114, 122, 138, 146, 154, 226; Балаганский округ. - С. 74, 82, 98, 106, 114, 130, 138, 146, 218, 274; Нижнеудинский округ. - С. 2, 10, 26, 34, 42, 50, 58, 162, 170.

\*\* В графу "Все трактовые селения" входят кроме Московского тракта и отходящие от него Ангарский и Якутский тракты.

По данным таблицы 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.

Из всех крестьянских хозяйств трех округов 37,3% хозяйств старожилов, 47,6 новоселов и 54,9% ссыльных находилось в трактовых селах, 65,3% всех хозяйств в трактовых селах составляли хозяйства старожилов, на Московско-Сибирском тракте их было 60,2%, во внетрактовых селах % старожилов равнялся 75,7% всех хозяйств, а по трем округам в целом старожилы составляли 71,4%

хозяйств. Новоселы составляли 12,8% всех тракторных хозяйств и 9,7% вне тракторных. Из хозяйств Московского тракта 13,3% приходилось на их хозяйства. Ссылных в тракторных селах было 15,1%, в тракторных селах Московско-Сибирского тракта - 18,3%, во вне тракторных - 9%, т.е. вдвое меньше. Крестьяне других селений на трактах трех округов составляли 6,3%, на Московско-Сибирском - 8,2%, а вне тракторных - 5,5% всех хозяйств. Данные цифры показывают, что из всех хозяйств на трактах Иркутской губернии, особенно на Московско-Сибирском, процент хозяйств старожилов был ниже, чем в целом по трем округам губернии. На Московско-Сибирском тракте и его ответвлениях происходит наибольшая концентрация новоселов, ссылных и крестьян других селений. Так, из всех хозяйств новоселов 51,8%, ссылных 58,8%, крестьян других селений - 43,8% находилось на трактах.

Рассмотрев распределение хозяйств, обратим внимание на население. Еще более показательными являются данные по жителям трех округов Иркутской губернии. Так, в Иркутском округе крестьяне тракторных сел составляли 44,8% от всего населения округа. Старожилы - 49%, новоселы - 58,1%, ссылные - 64,1%, крестьяне других селений - 52% от всех крестьян округа соответствующих групп (см. табл. 5). В Балаганском округе тракторные крестьяне составляли 39,3% от всего населения округа, старожилы - 37,7%, новоселы - 49,2%, ссылные - 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%, ссылные - 52,6%, крестьяне других селений - 32,3% от данных групп крестьян всего округа<sup>93</sup>.

Таблица 5

Численность сельского населения Иркутского, Балаганского и Нижнеудинского округов Иркутской губернии (1887-1888 гг.), абс.\*

| Категория крестьян       | В т.ч. в трактовых селениях | Всего населения |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Старожилы                | 47 928                      | 122 922         |
| Новоселы                 | 8522                        | 16 607          |
| Ссылные                  | 7054                        | 10 442          |
| Крестьяне других селений | 3167                        | 7968            |
| Всего                    | 66 671                      | 157 939         |

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Т. I. - С. 2-170.

Из таблицы видно, что 42,2% крестьян трех округов Иркутской губернии жили на трактах Московско-Сибирском и его ответвлениях: Ангарском и Якутском. Из них старожилы составляли 39%, новоселы - 51,5%, ссыльные - 57,6%, крестьяне других сел - 39,8% от всех групп населения округов. На 53 селения, расположенных по Московско-Сибирскому тракту, приходилось 40969 жителей, или в среднем на одно селение 773 жителя.

Притягательная сила трактов, и особенно Московско-Сибирского, для новоселов, ссыльных и крестьян других селений в Иркутской губернии объясняется тем, что на них вновь прибывшие в Сибирь, в большинстве своем из бедняков, могли заработать средства на обустройство хозяйства. Многие ссыльные из ремесленников или кустарей находили сферу применения своим способностям. Да и прокормиться в селах Сибирского тракта было легче, так как спрос на рабочие руки в них был выше и постояннее.

Кроме того, процесс освоения притрактовой полосы еще не завершился.

В Иркутской губернии концентрация населения в трактовых селах была выше, чем на трактах Западной Сибири и Енисейской губернии, средняя численность на одно селение по Московско-Сибирскому тракту превышала среднюю численность в вышеуказанных губерниях и по числу хозяйств, и по числу жителей.

В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Иркутской губернии от границ Енисейской губернии до г.Иркутска располагалось 41 селение с 43643 жителями<sup>94</sup>, т.е. на один населенный пункт в среднем приходилось по 1064 жителя. В то же время на этом пути располагалась 35 заимок, которые находились и на тракте, и в одной-двух верстах от него с населением 1539 жителей, т.е. в среднем на заимку приходилось по 44 человека. Особенно необходимо отметить Черемховскую волость Балаганского уезда, где на тракте насчитывалось 26 таких заимок.

В 1902 г. в Иркутской губернии было 2842 населенных пункта, в среднем на один приходилось по 181 человеку<sup>95</sup>. Таким образом средний размер трактового населенного пункта Иркутской губернии превышал средний размер губернского показателя примерно в 6 раз. В Сибири, вообще, на одно населенное место в 1897 г. приходилось 253 человека, а в Европейской России — 158 человек. Вышеприведенные данные говорят о том, что во всех четырех губерниях, и особенно на Московско-Сибирском тракте, населенные места были крупнее чем в Европейской России. В Сибири, и особенно на тракте, было мало небольших поселений, где проживало бы от 1 до 5 жителей<sup>96</sup>.

На Московско-Сибирском тракте в пределах четырех губерний от границ Пермской губернии до г.Иркутска находилось 218 населенных пунктов с населением в 174832 человека. Всего же на

тракте с его продолжением - Кругобайкальским и Амурским трактами в пределах Смоленской волости Иркутской губернии в 1897 г. по нашим подсчетам было 177738 жителей или 36% от всего населения трактовых волостей. Во всех волостях, пересекаемых трактом в четырех губерниях, размещалось 26,5% от всего населения трактовых округов, которое в свою очередь составляло 45,5% всего сельского населения четырех губерний (см. табл.6).

В Восточной Сибири Московско-Сибирский тракт пролегал по наиболее населенным местам. Так, в Енисейской губернии он проходил через 7 волостей округов Ачинского, Красноярского и Каинского, что составляло 32,6% населения этих округов, число хозяйств было равно 33,5%.

В Иркутской губернии Московско-Сибирский тракт проходил через три округа. Он пересекал 11 волостей с населением в 68000 человек, что составляло 43% населения округов. В этих волостях группировалось 44,8% хозяйств трех округов.

Таблица 6

Сельское население в районе Московско-Сибирского тракта (1897 г.)\*

| Регион                  | Кол-во дворов тыс. | В них всего жителей, тыс.чел. | Средняя людность двора, чел. | На 100 муж. приходится женщины |
|-------------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| 1                       | 2                  | 3                             | 4                            | 5                              |
| <u>Тобольская</u>       | 252,6              | 1345,7                        | 5,3                          | 103,4                          |
| В т.ч. округа на тракте | 140,0              | 743,5                         | 5,3                          | 103,1                          |
| Волости на тракте       | 24,5               | 133,4                         | 5,4                          | 98,6                           |
| Села на тракте          | 6,5                | 32,4                          | 4,9                          | 91,8                           |

| I                      | 2     | 3      | 4    | 5     |
|------------------------|-------|--------|------|-------|
| <u>Томская губ.</u>    | 315,6 | 1799,8 | 5,7  | 100,7 |
| Округа на тракте       | 92,7  | 522,9  | 5,6  | 98,1  |
| Волости на М.Т.        | 31,5  | 184,9  | 5,8  | 94,0  |
| Села на М.Т.           | 9,9   | 59,4   | 6,0  | 95,8  |
| <u>Енисейская губ.</u> | 90,8  | 507,3  | 5,6  | 91,2  |
| Округа на М.Т.         | 48,5  | 265,8  | 5,51 | 88,2  |
| Волости на М.Т.        | 13,7  | 84,2   | 6,1  | 89,9  |
| Села на М.Т.           | 5,7   | 36,5   | 6,3  | 90,9  |
| <u>Иркутская губ.</u>  | 80,9  | 451,5  | 5,6  | 87,3  |
| Округа на М.Т.         | 59,6  | 331,2  | 5,6  | 85,8  |
| Волости на М.Т.        | 16,0  | 91,0   | 5,7  | 95,4  |
| Села на М.Т.           | 8,8   | 49,4   | 5,6  | 94,6  |
| <u>Итого по 4 губ.</u> | 740,0 | 4104,2 | 5,5  | 98,8  |
| Округа на М.Т.         | 340,8 | 1863,5 | 5,5  | 96,2  |
| Волости на М.Т.        | 85,8  | 493,6  | 5,7  | 94,8  |
| Села на М.Т.           | 30,9  | 177,7  | 5,7  | 93,7  |

\* Подсчитано по: Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Тобольская губерния. - СПб., 1905. - Вып. 78. - С.6; Томская губерния. - СПб., 1904. - Вып.79. - С.6; Енисейская губерния. - СПб., Т.904. - Вып.73. - С.4; Иркутская губерния. - СПб., 1904. - Вып.75. - С.4; ЦИА, ф.1290, оп.11, дд.24..., 2483, 2486, 2456, 2434, 2453, 2459, 657, 654, 648, 693, 703-704, 699.

Особо следует обратить внимание на тот факт, что в Тобольской губернии на округа, пересекаемые Сибирским трактом

приходилось 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. человек, что составило 60% крестьян, выселившихся в это время за Урал<sup>97</sup>. Естественно, что это снизило удельный вес населения округов Московского тракта в Томской губернии.

Наибольший удельный вес приходится на трактовые округа Иркутской губернии, составлявшие 73% населения губернии. По этой же губернии самый высокий показатель концентрации населения в селах трактовых волостей. Этот показатель идет по нарастающей с запада на восток, в результате процесса хозяйственного освоения территорий. Если в Тобольской губернии в селах концентрировалось 24,2% населения от всего населения трактовых волостей, то в Томской - 32,1%, в Енисейской - 43,3%, а в Иркутской - 54,3%, т.е. мы видим нарастание от губернии к губернии примерно на 10%. Хотя в абсолютных цифрах по численности трактового населения на первом месте были села Томской губернии, затем - Иркутской, Енисейской и Тобольской (см. табл.6).

В Сибири население размещалось неравномерно, оно сосредоточивалось, 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.

Таблица 7

Соотношение населенных пунктов с различной людностью на Московско-Сибирском тракте в Тобольской губернии<sup>ж</sup>

| Год  | Абс. кол-во населенных пунктов с числом жителей |             |               |                |                 |
|------|---|-------------|---------------|----------------|-----------------|
|      | до 50 чел.                                      | 50-100 чел. | 500-1000 чел. | 1000-1500 чел. | свыше 1500 чел. |
| 1868 | 2   | 2           | 20 25         | 5              | 1               |
| 1897 | 3   | 5           | 21 22         | 5              | 4               |

<sup>ж</sup> Подсчитано по: Список населенных мест... Тобольская губерния. - СПб., 1871. - С.145; ЦИА, ф.1290, оп.11, д.2456, д.2434, 2453, 2459.

Количество селений в 1897 г. с числом до 100 жителей увеличилось до 13,3% вместо 7,3% в 1868 г. Число селений, имевших до 1000 жителей, составило 51,6%, а до 1,5 тыс. и свыше возросло до 15% вместо 10,9% в 1868 г. Мы знаем, что увеличение числа населенных пунктов до 100 человек произошло в это время за счет выселков, образовавшихся после 1868 г. Это привело к повышению их удельного веса. Однако, размер селений оставался примерно таким же как и в 1868 г., увеличиваясь незначительно.

Почтовые тракты способствовали группировке жителей, и "причинами" этого являлось экономическое положение самих дорог, дающих значительные выгоды жителям от гоньбы лошадей и содержания постоянных дворов и лавок с разными мелочными товарами"<sup>98</sup>.

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 лежало по большим дорогам, в том числе 13 по Сибирскому тракту. Из остальных 22 сел 8 расположено было по рекам и 14 являлось заводскими. Таким образом, 49% крупных сел губернии лежало на трактах, а из них 62% приходилось на села Московско-Сибирского тракта<sup>99</sup>.

В 1897 г. в Томской губернии на Московско-Сибирском тракте из 72 населенных пунктов было 26 селений, имевших свыше 1000 жителей, т.е. 36,1% трактовых сел, 23 пункта имели свыше 500 жителей, остальные - 23 - менее 500. Таким образом, рост крупных населенных пунктов на Сибирском тракте за 39 лет составил 200%, т.е. увеличился вдвое с 13 до 26. Эти пункты составляли 72,2% от всех селений трактовых волостей, имевших свыше 1000 жителей<sup>100</sup>.

В Енисейской губернии большая часть крупных населенных мест, имевших более 100 дворов и 1000 душ обоего пола, располагалась по Сибирскому тракту и вдоль Енисея, имеющих более 100 дворов, в губернии было 86, из них на Московском тракте находилось 13, а вместе с ответвлениями тракта насчитывалось 25 сел, или 29% всех крупных населенных пунктов<sup>101</sup>. Селений, имевших более тысячи душ, насчитывалось в губернии 32, из них на главном тракте - 8, т.е. 25%, а с прилегающими трактами - 11, или 34,4%<sup>102</sup>. Таким образом, по Московско-Сибирскому тракту в Енисейской губернии располагались наиболее крупные населенные пункты.

В 1897 г. на Московско-Сибирском тракте в Енисейской губернии насчитывалось 15 населенных пунктов с населением свыше 2 тыс. чел., т.е. за 38 лет число их увеличилось почти вдвое, и они составляли 33,3% трактовых селений. Вместе с селами, в

которых имелось жителей числом свыше 500 человек (13) на тракте их было 62,2%. Крупные пункты составляли 75% от всех селений трактовых волостей, имевших свыше одной тыс. жителей<sup>103</sup>.

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), они охватывали 63,4% всех пунктов, не считая заимок. Из всех крупных селений трактовых волостей на Московском тракте размещалось 76%<sup>104</sup>.

Показателями 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 факт превышения мужского населения над женским в сельской местности по переписи 1897 г., В.И.Зверев отмечает, что по Сибири в целом, это превышение было незначительным: на каждые 100 мужчин приходилось 97,7% женщин, а в городах же резкая диспропорция - лишь 92,6% женщин<sup>105</sup>. Необходимо отметить, что сведения в целом по региону не учитывают порайонных особенностей. Так, в исследуемых нами сельских районах в 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 женщин (см. табл. 6), т.е. эти обобщенные сведения несколько выше приводимых В.А.Зверевым по Сибири. Это объясняется тем, что В.А.Зверев помимо исследуемых губерний обобщал данные по Акмолинской и Забайкальской областям. Однако, в Енисейской и Иркутской губерниях в целом женского населения было меньше по отношению к показате-

лю 100 мужчин, чем в городах. Резкой диспропорция численности мужского и женского населения была по трактовым селам и едва уступала городской диспропорции - 93,7 женщин на 100 мужчин. Указывая на 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 женщины<sup>106</sup>. Подсчеты Е.И.Соловьевой и В.И.Пронина соответствуют нашим, а наши подсчеты по изучаемым районам показывают, что падение числа женщин к 100 мужчинам постепенно снижается с 98,8 по губерниям до 96,2 по уездам на Московско-Сибирском тракте, к 94,8 по трактовым волостям и до 93,7 по трактовым селам, т.е. снижение не только с запада на восток, но и в Западной Сибири от губерний к округам, от них к волостям и к трактовым селам.

Е.И.Соловьева объясняет это следующей закономерностью - с продвижением от Урала на восток численность мужчин в народонаселении увеличивалась, что подтверждают и наши подсчеты. Среди переселенцев преобладали мужчины, а среди уроженцев Сибири преобладало женское население. К концу XIX в. соотношение полов в ближайших к Европейской России губерниях выравнивалось, а в Восточной Сибири стало более благоприятным для воспроизводства населения<sup>107</sup>. Однако, необходимо учитывать порайонные особенности. Например, несмотря на то, что в Тобольской губернии на 100 мужчин приходилось 103,4 женщин, на Московско-Сибирском тракте в волостях было 98,6 женщин, а в селам 91,8 женщины к 100 мужчинам - один из самых низких показателей такого соотношения, который уступал только показателю по трактовым селам Енисейской губернии - 90,9 женщин (см. табл.6). Таким образом, процесс уменьшения доли женского населения на Москов-

ско-Сибирском тракте похож на аналогичный процесс в городе и связан в значительной степени с приселением в трактовые села и волости переселенцев и ссыльных, 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.

Важной демографической характеристикой является показатель плотности населения (см. прил. I.I).

Данные плотности населения трактовых округов свидетельствуют, что плотность в них была выше, чем в целом по губерниям, с небольшим исключением в Томской губернии, где 2 из 3-х трактовых округов уступали общегубернскому показателю. Это было закономерно, так как Алтайские округа были южнее и благоприятнее по почвенно-климатическим условиям. В Tobольской губернии по плотности трактовые округа уступали лишь более южному Курганскому округу, где плотность составляла 12,3 человека на кв. версту, а остальные: Тарский - 2,13, Tobольский - 0,95, 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 она падала до 5-10 и даже до 1-2 человек<sup>108</sup>.

В трактовых селах наблюдалась тенденция к увеличению люд-

ности двора (см. табл.6). Это объясняется тем, что от степени обеспеченности рабочей силой зависела производительность и доходность крестьянского хозяйства, так как тракт здесь давал преимущества в сбыте продукции, в приложении рук к обслуживанию тракта.

Таким образом, Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. группировал 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 - наоборот, на тракте происходит концентрация жителей. На тракте было своеобразным соотношение мужского и женского населения и самая высокая плотность жителей. Своеобразие всех этих показателей свидетельствует о том, что здесь сосредоточилась весьма значительная масса трудовых ресурсов Сибири, что усиливало, с одной стороны, развитие капитализма вширь, с другой - вглубь.

## Г л а в а П

### ИЗВОЗНЫЙ ПРОМЫСЕЛ ПРИТРАКТОВОГО НАСЕЛЕНИЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

#### § I. Гужевой извоз притрактового населения

Организация извозного промысла в Сибири в XIX в. находилась под влиянием торгового капитала, проникавшего в Сибирь в довольно крупных размерах с конца XVIII в.

С расширением местного рынка, с развитием сибирского торгового капитала, золотодобывающей промышленности в Восточной Сибири, с продолжающимся разложением сибирского крестьянства роль торгового капитала особенно возрасала, и он, естественно, накладывал свой отпечаток на все виды крестьянских промыслов, особенно на извоз, который был рычагом, двигавшим не только торговлю, но и развитие Сибири в целом, и в частности, — экономику притрактового населения от Урала до Амура.

Изучение извозного промысла дает возможность проследить одну из сторон в деятельности сибирского крестьянства, особенно притрактового населения, которая оказала значительное влияние на развитие крестьянской промышленности, породила целые отрасли крестьянских промыслов<sup>I</sup>.

Извозный промысел был явлением широко распространенным в Сибири и выступал связующим звеном между сельскохозяйственным и промышленным производством. Огромные расстояния, отсутствие железных дорог, развитие экономических связей путем товарного обмена между различными хозяйственными территориями Сибири, а также соседними восточными странами питали эту форму промыслового труда. В ней наиболее ярко отражался процесс вовлечения крестьянских хозяйств в товарно-денежные отношения.

Особенно широкое распространение извозный промысел получил в районах, прилегавших к Московско-Сибирскому тракту. До открытия Транссибирской железнодорожной магистрали по тракту проходило оживленное движение, так как тракт имел значение главной товарно-проводящей артерии, особенно на участке от Томска до Иркутска. Здесь ежегодно перевозилось до 4 млн. пудов грузов на 80-100 тыс. подводах, обслуживавшихся 20 тыс. ямщиков<sup>2</sup>. М.Соболев приводил другую цифру - 16 тыс. возчиков между Иркутском и Томском<sup>3</sup>. Зимой 1886-1887 гг. по Московскому тракту от Тюмени до Иркутска прошло 110 тыс. возов с чаем<sup>4</sup>. В Тобольской губернии в 1887 г. было зарегистрировано 1377 ремесленников, занятых извозом. Население Тобольского округа постоянно с 1876 по 1890 гг. занималось в зимний период перевозкой купеческих товаров<sup>5</sup>. Развитию извозного промысла в Туринском округе Тобольской губернии способствовала Ирбитская ярмарка и зимние рыбные промыслы по рекам Конде и Оби. Отсюда рыба зимой шла в Европейскую Россию и на Уральские заводы<sup>6</sup>.

В 1889 г. в Томской губернии извозом было занято 6609 человек, а в Томском округе в 1894 г. - 31,9% от общего числа хозяйств, занятых промыслами, приходилось на извоз<sup>7</sup>. Наиболее развит этот промысел был в подгородних волостях, а центром его была Спасская волость, в которой 114 дворов постоянно занимались извозом. В селе Спасском, деревнях Батуриной, Петуховой, Лучановой, Белоусовой, Вороновой от 10 до 15 дворов занимались извозом. В Ояшинской волости было 84 извозчика (в деревне Вершининой - 21, Алаевой - 10, Заледеевой - 9, в селе Дубровине - 15). Много извозчиков было в Ишимской (73) и Тутальской (70) волостях, находившихся на Сибирском тракте по обе стороны г.Томска<sup>8</sup>.



В Каинском округе в 90-е гг. XIX в. извозом занимались 279 дворов. В Мариинском округе 1/4 часть населения занималась извозом и другими промыслами<sup>9</sup>.

Важное место извозный промысел занимал в крестьянском хозяйстве Восточной Сибири. В Енисейской губернии в 1890-1891 гг. извозом занималось 6012 хозяйств, или 8,6%<sup>10</sup>. В трех исследованных округах Иркутской губернии: Иркутском, Балаганском и Нижнеудинском извозом было занято 7033 человека из 63218 мужчин рабочего возраста, т.е. 1/10 часть рабочих рук. Из 100 человек рабочего населения извозом было занято: в Иркутском округе - 9 человек, в Балаганском - 7,1, в Нижнеудинском - 27,8 человек<sup>11</sup>.

В Забайкальской области число хозяйств, занимавшихся извозом, составляло 15,1% от всех хозяйств, или 14165. Особенно большое количество населения занималось извозом в округах Селенгинском - 23,5% и Нерчинском - 21,6% всех хозяйств, в остальных 6 округах, кроме Акшинского, число хозяйств извозчиков превышало 10% от общего числа хозяйств<sup>12</sup>.

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 6,5 млн. пудов, по данным генерал-губернатора Западной Сибири 1873 г., оно составляло 15,5 млн. пудов, а по данным 13 торговых фирм, опрошенных в 1882 г. - 8 млн. пудов<sup>13</sup>.

По сведениям В.Ф.Борзунова, из Восточной Сибири на запад переправлялось ежегодно более 1 млн. пудов груза, через Томск в 1885 г. прошло 2 млн. пудов и в 1891 г. - 3 млн. пудов. В Томскую губернию ежегодно прибывало 1,5 млн. пудов товаров, а отсюда в Европейскую Россию и Урал вывозили сырье до 6,3-8,3 млн. пудов (в т.ч. хлеба до 6-8 млн. пудов)<sup>14</sup>.

По сведениям томского городского головы, в 1893 г. общее количество товаров, прибывших в г.Томск и вывезших из него, равнялось приблизительно 2750 тыс. пудов<sup>15</sup>.

В 1871 г. Н.Н.Овсянников в статье, помещенной в "Нижегородском сборнике", устанавливал цифру в 2,5 млн. пудов, которые следовали сибирскими водными путями в оба конца, и более 2-х млн. пудов через г.Тюмень зимним путем, более 9 млн. пудов передвигалось между окрестностями г.Камышлова и южными округами Сибири туда и обратно<sup>16</sup>.

В связи с постройкой железной дороги от Екатеринбурга до Тюмени от пристани "Тура" к станции "Тюмень" проходило ежегодно 2,5 млн. пудов груза<sup>17</sup>.

Естественно, что транспортировка миллионов пудов грузов и участие в этом процессе десятков тысяч крестьян требовали определенной организации.

Важное место в жизни притрактового населения занимала транспортировка товаров. В этом большую роль в пореформенный период играли торгово-транспортные фирмы. Они как раз выполняли ту функцию, о которой писал К.Маркс: "За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к употреблению, когда он закончит это передвижение"<sup>18</sup>.

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<sup>19</sup>.

Исследование процесса выделения транспортной промышленнос-

ти в отдельную отрасль производства является актуальным для изучения развития капитализма в Сибири.

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 сказках и преданиях, записанных А.Мисюревым, Е.Кухтерин представлен как бывший ямщик, грабивший "горбунщиков" - приискателей, которые шли с приисков по домам с "золотишком". "Остановит такого горбунщика у себя дома переночевать, напоит его, да головой в прорубь, а котомку с золотишком зацапает себе", - так объясняли крестьяне, жившие на Московском тракте, причины обогащения Евграфа Кухтерина. "Много он этих душ загубил, оправдал поговорку "непустишь душу в ад - не будешь богат", - рассказывал М.Г.Курочкин - томский старожил<sup>20</sup>.

Появление многих богатых крестьян и купцов современниками объяснялось тем же путем. Либо это были "чаерезы", нападавшие на обозы, либо просто убийцы-ямщики, ограбившие жертву и таким образом разбогатевшие. На подобную ошибочную точку зрения встали и некоторые исследователи, в частности представлявшие Е.Кухтерина как грабителя- "чаереза"<sup>21</sup>.

Не исключая отдельных подобных случаев обогащения, мы склонны считать, что в данных преданиях, по словам того же А.Мисюрева, "присутствует гиперболизация, значителен налет легендарности"<sup>22</sup>. Связано это было в основном с незнанием конкретных исторических событий рассказчиками. Трактовому населению было непонятно, как из им подобных крестьян-ямщиков могли появиться крупные куцы - "миллионеры", монополизировавшие та-

кую отрасль как транспортные перевозки грузов.

В.И. Ленин отмечал подобную ошибку у народников. Он писал, что примеры их по поводу появления молодой буржуазии" говорят об уголовных преступлениях, мошенничествах, поджогах и т.д. Получается впечатление, что "обирание и закабаление" крестьянства - какая-то случайность... и т.п.

Марксисты утверждают, что это вовсе не случайность, а необходимость, необходимость, обусловленная капиталистическим способом производства, господствующим в России...<sup>23</sup>. Крестьянина "самые условия жизни заставляют ловить это рубль всяческими торговыми ухищрениями", - продолжал далее В.И. Ленин<sup>24</sup>.

Формирование кушцов - доставщиков товаров подобных Е.Кухтерину было вызвано активностью промышленного и торгового капитала, втягивавшего Сибирь в общероссийский рынок и проникавшего посредством транспортных перевозок за границу на китайский рынок.

Происходит специализация. Торговый и промышленный капитал, возраставший в стране в целом, не мог старыми методами организации обмена, когда купцы отправляли своих приказчиков с обозами и когда приказчики сами являлись организаторами доставки товаров, сохранить свои высокие доходы. Требовалось огромное число приказчиков, а затраты на перевозки возрастали. Поэтому появление специализировавшихся на этом деле фирм снимало с хозяев товара дополнительные хлопоты и давало экономию средств, так как фирмы - доставщики несли полную ответственность за сохранность товара. Кроме того, специалисты - доставщики хорошо знали местные условия, лучше и быстрее организовывали доставку грузов в указанный срок.

Именно в сфере транспорта появляются в пореформенное вре-

мя крупные доставщики из крестьян, живших на Московско-Сибирском тракте. В основном это были выходцы из крестьян-ямщиков, традиционно занимавшиеся извозным промыслом. Опыт, накопленные знания, средства передавались из поколения в поколение. В частности, это подтверждает и история семьи Кухтериных. В Томском государственном архиве и маклерских книгах нами было выявлено, что еще в 20-е годы XIX в. перевозкой грузов из Тюмени в Томск и обратно занимались крестьяне Кухтерины. Так, по контракту от 5 марта 1828 г. Николай Тимофеевич Кухтерин - крестьянин Тюменской городской волости - с товарищами подрядился доставить из Томска в Тюмень 627 мест чая или 1300 пудов за 21 сутки<sup>25</sup>, а 1 декабря 1828 г. К.Т.Кухтерин из той же волости с товарищем подрядились доставить из Томска в Тюмень 735 пудов груза<sup>26</sup>.

Предположение о том, что кто-то из них мог быть предком Евграфа Кухтерина, мы решили проверить, обратившись к материалам ревизских сказок, хранящихся в Тобольском и Тюменском государственных архивах. Оказалось, что фамилия Кухтериных была очень распространенной в Тюменской ямской городской волости<sup>27</sup>. Так, по ревизским сказкам 1794 г. в Тюменской ямской волости числилось Кухтериных 40 душ мужского пола<sup>28</sup>. Все они были потомками ямщиков, переселенных в Сибирь при организации Тюменского яма и занимавшихся перевозкой государственной почты и людей.

В 20-е годы XIX в. во время реформ М.Сперанского, ямщики как сословие были отменены и переведены в сословие государственных крестьян. Однако многие из бывших ямщиков продолжали заниматься ямским промыслом, но уже как предприниматели. Условия для этого были благоприятные. Тюмень являлась как бы воро-

тами в Сибирь. Здесь скапливались грузы, направляемые на восток и вывозимые из Сибири и Китая. Возможность заключить выгодный подряд на доставку товаров давала в руки ямщиков огромные преимущества. Традиционность данного занятия, меньшая привязанность к земле, так как большинство ямщиков жили в городе и только числились крестьянами городской волости, приводили к тому, что многие из них, наиболее удачливые, такие как Кухтерин, стали выделяться и играть особую роль в транспортных перевозках.

Был ли Евграф Кухтерин, которого буржуазные журналисты называли "королем томских ямщиков", сыном вышеупомянутого 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 № II66", 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 Евграф - новорожденный 3-х дней, 20 июня 1834 г."<sup>29</sup>. В подгородней деревне Шукиной было только три семьи и все Кухтерины. И среди них - Евграф Кухтерин - потомственный ямщик, отец которого занимался довольно крупными подрядами по доставке грузов, а сын его достиг успехов в пореформенный период. Когда он появился в Томске мы, к сожалению, пока ответить не можем, но предполагаем, что скорее всего, в пореформенные годы, как и другие купцы - доставщики грузов, вышедшие из тюменских крестьян-

ян, тоже перебравшиеся в Томск, так как город этот стоял на более удобном для фирм-доставщиков месте. Здесь происходила перевалка грузов, прибывших водою из Тюмени на пароходах и направлявшихся в Восточную Сибирь. И наоборот - из Иркутска приходили в обозах грузы для перегрузки их на суда или для отправления их транзитом на возах через Западную Сибирь в Европейскую Россию. Сюда-то, после того как развилось пароходство, и устремились купцы-доставщики, и среди них Е.Н.Кухтерин - основатель транспортной фирмы.

В 1871 г. кяхтинский первой гильдии купец М.Ф.Немчинов отправлял из Иркутска на Нижегородскую ярмарку чай с Е.Н.Кухтериным<sup>30</sup>, т.е. Е.Кухтерин выступал как доставщик.

В Торгово-промышленном календаре на 1896 г., вышедшем в Томске, говорилось, что Торговый дом "Евграф Кухтерин и сыновья" принимает 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, Екатеринбургe, Тюмени, Иркутске, Кяхте, в ярмарках Нижегородской и Ирбитской<sup>31</sup>.

С развитием железнодорожного транспорта фирма Кухтериных не исчезла, а сумела приспособиться к новым условиям, расширив число своих контор. Кроме вышеназванных, они имелись в Кривошековой, в Ачинске, в Чите, в Минусинске, в с.Тулуне. Цель их оставалась прежней - доставка товаров в Сибирь и Европейскую Россию<sup>32</sup>. После смерти Е.Кухтерина его сыновья учредили и открыли в г.Томске 15 июля 1887 г. торговый дом, к которому перешло ведение всех торгово-промышленных дел их отца. Распорядителем торгового дома стал Алексей Евграфович Кухтерин<sup>33</sup>.

Фирма Е.Кухтерина за год с 1 июля 1886 по 1 июля 1887 г.

доставила товаров: от Кяхты и Иркутска до Томска и от него в разные пункты 419516 пудов (преимущественно чая); из Томска летом было отправлено товаров в Иркутск - 84249 пудов, в Ачинск и Красноярск - 435 пудов. Зимним путем в Иркутск и Кяхту - 222185 пудов, Красноярск - 21256, Ачинск - 3299, Мариинск - 64 пуда. Всего за год было фирмой доставлено 751006 пудов<sup>34</sup>.

Основное движение товаров, доставляемых этой фирмой, точнее главной конторой этой фирмы в г.Томске, приходилось между Томском, Иркутском и Кяхтой и Ирбитом. Об этом свидетельствуют следующие данные:

Таблица 8

Провезено из Кяхты через г.Томск на Ирбитскую ярмарку чая (мест) в 1893 г. на 18 февраля\*

| Торговые<br>фирмы                              | С о р т а ч а я |          |        |           | Всего<br>мест |
|--|-----------------|----------|--------|-----------|---------------|
|  | цветочный       | байховый | черный | плиточный |               |
| 1  | 2               | 3        | 4      | 5         | 6             |
| Т-во Кузнецов<br>и К <sup>о</sup>              | -               | 8552     | 2050   | 500       | 10102         |
| Торговый дом<br>"Евграф Кухтерин<br>и сыновья" | 20              | 7265     | 3136   | 384       | 10805         |
| Пушников Ф.Х.                                  | -               | 2733     | 3223   | 140       | 6106          |
| Вогау и К <sup>о</sup>                         | -               | 2735     | -      | -         | 2735          |
| Молчанов                                       | -               | 1000     | 400    | 200       | 1600          |
| Озорнин и<br>Андреев                           | -               | -        | 200    | -         | 200           |
| Швецов А.У.                                    | -               | -        | 500    | -         | 500           |
| Колосов И.И.                                   | -               | 20       | 160    | -         | 180           |



---

---

|               |    |       |       |      |       |
|---------------|----|-------|-------|------|-------|
| Голдобин Н.И. | -  | 5200  | 1000  | -    | 6200  |
| Итого:        | 20 | 27505 | 10680 | 1224 | 39428 |

---

---

\* Ирбитский ярмарочный листок - 1893. - 13 февраля.

Данные показывают, что большинство груза из Кяхты шло главным образом через конторы торгового дома "Евграф Кухтерин и сыновья", Ф.Х.Пушникова и Кузнецова и К<sup>о</sup>. 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 Пушникова<sup>35</sup>.

В 1863 г. Ип.Завалишин в путевых заметках отмечал, что тюменские ямщики славились от Москвы до Кяхты, "многие от этого промысла разбогатели..., иные кнутовищами взопли в разряд сибирских полубогов, очутились миллионерами"<sup>36</sup>.

Можно сказать, что Тюмень и ее округа явились гнездом, откуда вышла часть основателей транспортных фирм и купцов, предки которых занимались извозным промыслом.

Подобно Е.Кухтерину из тюменских крестьян вышел Ф.Х.Пушников - тоже хозяин транспортной фирмы, томский первой гильдии купец. Фамилия Пушниковых была широко распространена в Успенской волости Тюменского округа и в с.Успенском, лежавшем на тракте. Многие из крестьян Пушниковых занимались извозом по традиции. В маклерских книгах эта фамилия появляется в 20-е гг. XIX в.<sup>37</sup>.

Братья Федор и Филипп Пушниковы по ревизской сказке 1858 г. числились крестьянами о.Успенского Тюменского округа. В

это время Федору было 29 лет, а Филиппу - 37 лет. 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 Томск<sup>38</sup>. 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 грузов<sup>39</sup>. В 1878 г. Федор Харлампиевич Пушкинов уже являлся 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 недоставленный во время или утерянный товар<sup>40</sup>.

За 1886 г. транспортная фирма Ф.Х.Пушкинова перевезла в Москву, Нижегородскую ярмарку, в Иркутск и из Иркутска в Томск и далее 337780 пудов различных товаров<sup>41</sup>.

Из крестьян Тюменского округа, занимавшихся извозом, некоторые вышли в первогильдейские купцы. Обратив внимание на упоминание Ип.Завалишина о том, что в Каменской слободе у крестьян "хлебопашество не главный промысел, а ямщина...", в результате занятия которой "некоторые из подгородних ямщиков (Шешуков, Подаруев и многие другие) вышли этим столь выгодным в старину промыслом в богачи, первостатейные купцы, почетные граждане с медалями на шее и орденами"<sup>42</sup>, - мы обратились к архивным материалам.

В фондах Тюменской городской думы в маклерской книге за 1824 г. обнаружен контракт, по которому крестьянин Каменской

волости Кузьма Семенович Шешуков заключил контракт на доставку груза из Тюмени в Томск<sup>43</sup>. В 1855 г. Кондратий Кузьмич Шешуков - тюменский первой гильдии купец представил в городскую думу одобрительное ручательство от тюменских купцов "на вступление в подряды или поставку". Сведения из кяхтинской таможи говорили о том, что Кондратий Шешуков имел доверенных в Кяхте и с него за товары была взята пошлина в 2350 рублей. У Кондратия был сын Николай - тоже купец<sup>44</sup>.

В 1828 г. Иван Подаруев, крестьянин Успенской волости, с товарищами заключал подряд на доставку 850 пудов груза из Томска в Тюмень за очень короткий срок - в 15 суток<sup>45</sup>. В 1855 г. он был тюменским первой гильдии купцом, ведущим торговлю на Кяхте<sup>46</sup>, а сын его Прокопий уже не был связан непосредственно с извозом, а занимался, в частности, в 1881 г. сделками, связанными с недвижимым имуществом<sup>47</sup>.

В 1877 г. В.Н.Бахарев - пермский первой гильдии купец открыл в Томске контору по транспортировке кладей<sup>48</sup>. Оказалось, что он был сыном крепостного крестьянина князей Голицыных, выходца из села Верхнемулейского Пермской губернии и того же уезда, который по сведениям, имеющимся в маклерской книге г.Томска за 1853 г., заключал крупные подряды на доставку грузов из Томска в Тюмень, Москву, Ирбит<sup>49</sup>.

В 1886 г. транспортная контора В.Н.Бахарева в Томске отправила 49122 пуда, из них сухим путем до Ачинска, Красноярска, Минусинска, Енисейска, Иркутска - 10468 пудов, получила из Москвы, Нижнего Новгорода и Ирбита - 4651 пуд и отправила в Ирбит, Казань, Москву - 2494 пуда. Остальное количество товаров было перевезено водю из Тюмени и Омска<sup>50</sup>.

В Томске имели транспортную контору и пермские первой

гильдии купцы братья Каменские, доставлявшие грузы в Нижний Новгород и Казань<sup>51</sup>.

В 1886 г. томская контора братьев Каменских перевезла по Московско-Сибирскому тракту в Иркутск и Красноярск 9223 пуда, из Тимени зимним путем в Томск - 11964 пуда, из Томска в Европейскую Россию зимним путем - 23117 пудов. Всего же контора Каменских перевезла и водю и сухим путем - 121360 пудов<sup>52</sup>.

В Иркутске в 70-е гг. XIX в. действовала транспортная фирма под названием "Герасим Малых и сыновья", которая осуществляла перевозки по всей Сибири<sup>53</sup>. Фамилия крестьян Малых встречается в томской маклерской книге за 1855 г., где указано на место, откуда вышли Малых - село Урик Кудинской волости Иркутского округа<sup>54</sup>.

Торговый дом братьев Кузнецовых в Иркутске, образовавшийся в 60-е гг. XIX в., главным своим занятием считал осуществление поставок и доставок груза на золотые прииски Олекминского округа ... из Томска и Иркутска водю и гужем до приисков, а также принимал доставку чаев из Иркутска до Томска и Москвы<sup>55</sup>.

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. пудов чая и обратно - 12 тыс. пудов сахара, т.е. всего 404 тыс. пудов<sup>56</sup>.

Кроме вышеназванных фирм, занимавшихся гужевой перевозкой товаров, их серьезными конкурентами были две компании: учреждения в 1847 г. в Петербурге компания "Надежда", занимавшаяся одновременно страхованием кладей во время транспортировки. В Сибири у компании имелись агенства: в Барнауле, Красноярске, Кургане, Перми, Томоке, Тюмени, Ирбите, Иркутске. Вторая ком-

пания - "Российское общество морской, речной, сухопутной страховки и транспортировки кладей...", которое имело конторы в Тюмени, Томске, Красноярске, Иркутске<sup>57</sup>.

Компании по транспортировке кладей вытеснили в конце XIX в. крестьян-предпринимателей, бравших ранее подряды на свозку товаров у грузоотправителей. Если в середине XIX в. мы вообще не встречаем сведений о транспортных конторах, то в конце века они монополизировали доставку крупных партий грузов на большие расстояния.

Изученные нами книги иркутского городского маклера за 1846 и 1847 гг.<sup>58</sup> не упоминают транспортных фирм. Наоборот, все контракты заключались либо группой крестьян, либо отдельными крестьянами-хозяевами, имевшими возможность перевозить крупные партии грузов. В контракте от 4 января 1846 г. читаем следующее: "Мы, нижеподписавшиеся тюменской округи 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<sup>59</sup>, которые приняты нами заширенными в кожах и за штемпелями кяхтинской таможни во всей доброте и целости. В таковом же виде обязуемся доставить в Тюмень". Здесь мы видим, что крестьяне выступают как подрядчики все вместе, т.е. артелью.

Но в этих же книгах мы встречаем и более крупные контракты, заключаемые отдельными крестьянами. Например, в феврале 1847 г. Томской губернии того же округа Семилуженской волости деревни Аркашевой крестьянин Данило Нехорошев и той же волости деревни Малышкиной Илья Корнилов подрядились доставить на

собственных лошадях 1250 пудов до г.Томска<sup>60</sup>. Если в среднем на воз приходилось от 20 до 25 пудов<sup>61</sup>, 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 Колмяковым были со своими рабочими<sup>62</sup>. Отсюда становится ясным, почему мог ходить в извоз более чем с 25 лошадьми Данило Нехорошев.

Такой тип крестьянина-доставщика сохранился и впоследствии, но в 70-80-е гг. XIX в. его оттесняют более сильные в финансовом отношении транспортные фирмы и подчиняют себе. Видимо, часть этих фирм была создана крестьянами-предпринимателями, как Нехорошев.

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 таможи - за плату с "места"<sup>63</sup>.

В личном фонде купца М.Ф.Немчинова мы встречаем копии контрактов, заключенных с купцом с фирмами-доставщиками (см. прил. I.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 средства доставки, т.е. перевозочные средства и лошадей, как это делалось при заключении контракта с богатыми крестьянами или артелями. Однако по этому контракту купец мог проследить за движением своих товаров (см. прил. I.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 водю и сухим путем из Европейской России на восток Сибири, составило через их посредничество 2765417 пудов<sup>64</sup>. 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 "юмимо 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 хлебородных округов Бийского, Барнаульского, так и Минусинского округа Енисейской губернии. Хотя количество этих грузов и не подвергается точному учету, но ввиду того обстоятельства, что Восточная Сибирь, всегда давая недород хлеба и других продуктов вместе с громадным потреблением приисками, нуждалась в большом ввозе, количество этих грузов должно быть великое"<sup>65</sup>.

Транспортные фирмы были посредниками между купцами-хозяевами товаров и извозчиками-крестьянами, которые были непосредственными исполнителями в процессе транспортных перевозок. Они же (фирмы) и переняли у бывших обозных приказчиков всю технологию получения прибыли, особенно при организации доставки чая.

В первой половине XIX в. при перевозках с чаем, отправляемых из Кяхты в Нижегородскую ярмарку или Москву, кяхтинские купцы назначали доверенных из своих приказчиков, снабжая их деньгами на путевые расходы. Приказчики эти назывались "транс-

портными обозными молодцами"<sup>66</sup>. 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 пудов<sup>67</sup>. Например, тюменский мещанин А.М.Киселев при заключении подряда на доставку из Томска в Иркутск 500 пудов 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 пудов груза, взяв по 5 рублей с пуда за доставку, "на вольнонаемных лошадях, на наших санях" с одной повозкой для одного человека и 13 пудов груза бесплатно<sup>68</sup>. Это условие считалось одним из источников для наживы обозных приказчиков. Традиция эта сохранилась и во второй половине XIX в., но выражалась уже не так явно, за один пуд извозчику просто не доплачивали.

Приказчики обычно выступали и при так называемом "ближнем" или "бесконечном" извозе, при котором подрядчик, заключив договор с владельцем товара, на его санях, но без лошадей "гонит бесконную", то есть меняет в определенных пунктах ямщиков с лошадьми и нанимает 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!"<sup>69</sup>. "Жалобы на мошенничества при "дорожных расчетах" приходилось записывать повсеместно, - отмечал А.Кауфман. "Из ста разве один не обманывает", - говорили хозяева - "связочки"<sup>70</sup>.

Современник считал, что обозные приказчики наживались несколькими путями. Так, один из обозных молодцов принял в Кяхте для доставки в Москву партию чая, состоящую из I тысячи мест. В одном заширенном (укупоренном - О.К.) месте неквадратного чая было от 3-х пудов 20 фунтов до 3 пудов 25 фунтов. В одной тысяче мест - 3375 пудов. За провоз этой тяжести от Кяхты до Москвы бралось приблизительно 7 руб.50 коп.с пуда. Следовательно, за 3375 пудов надо было уплатить 27000 рублей. Приказчик в результате махинаций с оплатой: во-первых, не за полный вес груза, во-вторых, за безвозмездно провозимый груз на каждом возу; в-третьих, влияния сырого воздуха на увеличение веса чая и торговлю им по пути следования; и в-четвертых, 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 тысяч рублей за 4-5 месяцев<sup>71</sup>.

Фирмы-доставщики брались везти товары без хозяйских приказчиков, якобы под свою ответственность. Однако в сущности

всю ответственность взваливали 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 - О.К.), нанимая отдельных возчиков, выряжал себе 2-3 руб. с воза, сам ехал "объездным", пил, ел по-барски за счет возчиков, слал телеграммы, разъезжал за счет той же артели, а в конце доставки в Томске объявляли мужикам, что везли не по 6 руб. 50 коп., а по 6 руб. 25 коп. "Иной "объездной", предводительствуя сотней и более возов, пропьянствовав всю дорогу, - писала газета "Сибирь", - все-таки в два пути зашибает сот 7-8 за "здорово живешь", тогда как сиволапые приплачивают (как ныне) по 5-6 руб. с дуги, а если что потрачено, то "кончают" (продают-О.К.) и своих мучеников-коней..."<sup>72</sup>.

Расплата натурой сохранилась и во второй половине XIX в. Часть оплаты "гнильем" - подмоченным кирпичным чаем, дешевым ситцем и т.п. доходила иногда до 50%<sup>73</sup>.

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 рубля, подрядчик ставит извозчику цену 1 руб. 30 коп., сапоги вместо 2-х руб. - 2 руб. 50 коп., гнилой ситец идет также по хорошей цене<sup>74</sup>. По исчислениям тюменской городской комиссии еще в начале 60-х гг. XIX в. расплата товаром доставщиков с извозчика-

ми определялась не менее как в 100 тысяч рублей<sup>75</sup>.

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 пудов<sup>76</sup>. Эти подрядчики нанимали артель возчиков во главе с "объездным". Количество подрядчиков зависело от формы транспортировки товаров. При дальнем извозе или так называемой возке товаров "на протяжных" крестьяне-извозчики избирали из своей среды старшего, который вел переговоры с грузоотправителями, распределял места остановок для корма, указывал, кому ехать впереди и т.п. Обычно при таком извозе подрядчиками выступали богатые притрактовые крестьяне. Они, имея от 20 до 50 собственных лошадей и беря подряд, делали расчет не только на свой транспорт, но и на возможность эксплуатации бедняков. Например, крестьянин деревни Малая Балда Тобольской губернии Ушаков пускал в извоз 30 коней<sup>77</sup>. Естественно, это предусматривало наличие работников. Эти 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 "гонит бесконную" и сам не входит 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" — это комплект лошадей, управляемых одним возчиком. Она являлась единицей всех расчетов. На связку рассчитывались как обычный дорожный расход — плата хозяевам постоянных дворов за прокорм лошадей, так и экстренный расход, вызываемый утратой товара, и только провозная плата, а затем чистый доход рассчитывались по числу пудов или мест груза. Число лошадей в связке имело максимальную норму, которая определялась возможностью ямщика своевременно управляться с запряжкой и уборкой лошадей, а также постоянно наблюдать за ними во время пути. Связка обычно состояла из пяти подвод, так как возчик мог легко "управлять" ими<sup>78</sup>.

Связочники составляли артель — главную транспортную силу при товарном извозе. Зная, как детально до мельчайших подробностей были предусмотрены условия "заподряда" между доставщиками и подрядчиками, выступавшими от имени артели, крестьяне имели в виду, что за каждую неисправность, происшедшую не по их вине, например, из-за стихийного бедствия, с них взыщется без снисхождения. Поэтому во время "сходки" в артели возчиков была круговая порука. Это выражалось при покрытии издержек в 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" или лошадей.

"Правильных артелей, занимающихся постоянной перевозкой тяжестей, не существует, а таковые устраиваются для единовременной свозки товаров в более отдаленные местности, как например: до г.Томска или Верхнеудинска. И по возвращении к местам жительства артели эти разделяются"<sup>79</sup>. Эти цитаты из "Отчета о состоянии Иркутского округа в 1879 г." перекликаются с материалами статьи "Сибирского вестника", где отмечалось следующее: "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 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"<sup>80</sup>. А вот другой довод того, почему артель была временной: "...то друг другом не довольны, то поругались, то с домашними работами надо управляться, и состав артели постоянно менялся"<sup>81</sup>.

Из форм гужевого извоза уже названы были две. Первая - дальний извоз, когда крестьяне собирались в артель во главе с "объездным". На своих лошадях, со своей упражью крестьяне выходили в путь в несколько сот и даже тысяч верст. При отправ-

ке артель запасалась санями, дугами, оглоблями, а в летнее время осями и всеми необходимыми предметами на случай поломки и порчи перевозочных средств во время пути<sup>82</sup>. Отправляясь в дальний путь, крестьяне заранее готовили своих лошадей. До отхода обоза с места накладки груза лошадь тщательно откармливалась 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 глотков 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"<sup>83</sup>. Чтобы проходить до 60-80 верст в сутки, дальние обозы имели свои особые приемы. Верст 30-40 проходили без остановки, потом заезжали на постоянный двор греться и дать отдых лошадям. Через 5-6 часов они 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 хорошенько накормить на "постоялом", да в пути постоянно давали лошадям овса. Засыпали овес в кормушку, которая или подвязывалась к узде, или чаще прикреплялась к задку воза, идущего впереди. Длинным поводом подвязывали проголодавшуюся лошадь к возу с кормушкой 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"<sup>84</sup>. Идя за кормушкой, ло-

шадь в дороге наедалась досита и, приходя на постоянный двор, нуждалась уже не в корме, а в отдыхе. При такой организации кормления лошадей обозы двигались быстрее.

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"<sup>85</sup>.

Отправляясь в дальний путь, надо было следить и за возом. Уложить кладь — дела 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 полуторасаженной веревкой хорошо обвязать большой воз, чтобы он лежал не шевелясь, не хуже, чем окрученной длинной веревкой.

При уходе в извоз брали с собой маленькие часовенки, которые ставились на передней подводе в обозе. Укрепляли часовенки на столбиках, выточенных и раскрашенных разными красками, преимущественно зеленой, красной и синей<sup>86</sup>. Под зеленой крышкой внутри помещалось маленькое распятие, икона Божьей Матери или чтимого святого. Сверху крест, под ним маленький, но мелодичный колокольчик величиной немногим более наперстка. Иногда икону окружало несколько колокольчиков. Такая божница хранится в Томском краеведческом музее (см. рис. I). Ямщики в пути относились к часовенке с благоговением и молились на нее перед выездом или приближаясь к опасному месту. "Начнешь спускаться к пади и думаешь: "Ну, сохрани, Матерь Божия". Скинешь шапку, перекрестишься на часовенку"<sup>87</sup>. Причин для поминания Божьей матери было не мало. Одна из главных — грабежи на доро-

гах. В Сибири существовал так называемый "промысел" — срезание мест "чаерезами" или тюков с товарами<sup>88</sup>. Газета "Восточное обозрение" писала: "Тянущийся обоз ждет каждую минуту нападения в темноте. Обозные ездят кругом каравана. Возчики кричат, аужают, чтобы показать, что не спят. Это какой-то военный отряд. Люди запасаются палками (дрючками), оружием; обозной имеет его всегда... Обозные ямщики, отправляясь со станции, крестятся... Приезжих в 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 логоу, в овраге. Лошади для этого заранее приучены. Ямщик, ободряя лошадей, кричит: "Грабят!". И ему достаточно подняться на облучке, как лошади это знают"<sup>89</sup>.

Доставив груз и получив деньги, извозчики старались возвращаться назад не порожняком, а подрядиться в новую артель.

Кроме "дальнего" был выше отмечен так называемый "бесконный" или ближний извоз, хотя по отношению к грузу это название не имело никакого отношения. Просто крестьяне подряжались 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 со своими лошадьми. Крестьяне при таком извозе надолго не уходили из дома. Но и условия доставки были несколько иными. Крестьяне, нанявшиеся везти груз, должны были гнать своих лошадей как можно скорее рысью. И расчет извозчики получали не всегда с пуда, а просто по количеству верст и быстроте езды. Такая быстрота диктовалась необходимостью поспеть с ценными товарами к открытию ярмарок<sup>90</sup>. Однако в "Материалах по исследованию... Восточной Сибири" мы встречаем несколько иной взгляд на "бес-



конный" или ближний извоз. При той же организации, то есть при доставке грузов на небольшие расстояния, этот извоз считался "бессрочным", то есть наоборот, 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" малолошадные, так как в дальний извоз ехать менее чем с пятью лошадьми невыгодно"<sup>91</sup>. При "бессрочном" извозе от Иркутска до Томска ходили зимой от 32 до 35 дней, а летом 45-50. При срочной доставке товаров, которые, как определяют авторы тех же "Материалов...", "совершались путем связочного извоза", срок определялся в 24-26 дней<sup>92</sup>. А.Кауфман же отмечал, что "бесконный" способ перевозки употреблялся преимущественно при необходимости спешной доставки товаров<sup>93</sup>. Скорее всего авторы "Материалов..." имели в виду иную форму "бесконного" извоза, которая не предусматривала срочной доставки грузов.

Право возки "бесконных" было привилегией крестьян "станочных" селений, которыми такая привилегия поддерживалась даже насильственными методами<sup>94</sup>.

Существовал еще другой вид извозного промысла или скорее подвид, являвшийся подсобным при дальнем извозе. Это так называемая возка "конных" возов, т.е. замена в следовавших на "протяжных" (дальний извоз) уставших, захромавших и вообще нуждавшихся в отдыхе лошадей<sup>95</sup>.

Между Томском и Тюменью существовал особый вид перевозки товаров, ранее нами не упоминавшийся. 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.

Причины перемены саней на большие возки в Томске заключались в том, что в Восточной Сибири по всему тракту на расстоянии 1500 верст от Иркутска до Томска пролегало немало возвышенностей, крутых логов, подъемы на которые, так же 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 я иков, т.е. от 65 до 95 пудов, и запрягались в эти сани по 3, 4, 5 лошадей "цугом", т.е. гуськом<sup>96</sup>. Розвальни в Томске стояли на улицах у купеческих домов, потому что они не могли пройти в ворота по "чрезмерной широте их отводов-розвалов"<sup>97</sup>. 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-е гг. XIX в. отмечаются пароконные, троечные, четверочные и пятерочные возки<sup>98</sup>. 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 поглазят, как мы откальваем"<sup>99</sup>.

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 ус-

пеют "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" вели кладь по 10 верст в час<sup>100</sup>. 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 условий<sup>101</sup>.

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 корреспондент<sup>102</sup>.

Следует отметить, 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 отказываться в дальнейшем<sup>103</sup>.

Еще в 40-е гг. XX в. у крестьян-старожилов сохранился в памяти обычай "захватывать возки". "Бегут встречать на вершинах, верст 10 бегут. Кто первый добежал - тот и повезет", оставшие и опоздавшие теряли заработок<sup>104</sup>.

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".

Хотя артель и создавалась на условиях круговой поруки на период перевозки товара, но в ней не было равенства. Тот про-

цесс разложения, в котором находилось сибирское крестьянство, проявлялся и в организации артели. Здесь и богатые крестьяне, бравшие подряды и выступавшие в роли "объездных", здесь же и "связочки", 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.

Необходимо отметить, что все исследователи указывали на невыгодность извоза для имевших менее 4-5 лошадей. Это подтверждают расчеты, приведенные И. Молодых, изучавшим промыслы крестьян Хомутовской волости Иркутского округа той же губернии. Исследователь, 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:

I. Денис Еропов. 9 лошадей в связке и 2 ямщика.

Приход:

|                                     |        |       |
|-------------------------------------|--------|-------|
| За перевозку 17 мест кирпичного чая | 156 р. | - к.  |
| ----- 47 ----- байхового            | 322 р. | - к.  |
| ----- обратнo 218,5 пудов           | 370 р. | 60 к. |
|                                     | <hr/>  |       |
| Итого:                              | 848 р. | 60 к. |

Расход:

|  |        |       |
|--|--------|-------|
| Прокорм вперед и обратнo                         | 627 р. | 24 к. |
| Ковка коней (кузло)                              | 9 р.   | 60 к. |
| Наемка лошадей под воза для отдыха своих лошадей | 6 р.   | 18 к. |
| В Томске квартира и прокорм                      | 34 р.  | 42 к. |

|  |             |
|--|-------------|
| Артельных на 9 дуг, т.е. за утерю и т.п. | 59 р. 13 к. |
| За 3 кормушки                            | - 75 к.     |
| Веревки                                  | 2 р. 25 к.  |
| Подрядчику условного вознаграждения      | 57 р. 33 к. |

---

Итого: 796 р. 90 к.

Чистый заработок: 52 р. 70 к.

Или на одну  
лошадь: 5 р. 74 к.

2. Еким Колокольников, 4 лошади в связке

П р и х о д:

|                                    |              |
|------------------------------------|--------------|
| За перевозку 7 мест кирпичного чая | 56 р. - к.   |
| ----- 20_ _ байкового _ _ _        | 140 р. - к.  |
| Обратно 95 пудов                   | 161 р. 50 к. |

---

Итого: 357 р. 50 к.

Р а с х о д:

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Прокорм вперед и обратно | 281 р. 25 к. |
| Содержание в Томске      | 19 р. 85 к.  |
| Подрядчику               | 25 р. 48 к.  |
| Артельных                | 26 р. 28 к.  |
| Наемка под воза          | 6 р. 84 к.   |
| Ремонт сбруи             | 2 р. 4 к.    |
| Подрезки под сани        | 2 р. 25 к.   |
| Ковка коней              | 1 р. 85 к.   |
| Веревки                  | 1 р. 10 к.   |
| Поправка одежды          | 1 р. 25 к.   |

---

Итого: 368 р. 19 к.

Таким образом, Колокольников, как говорили крестьяне,  
"наехал себе на шею" 10 руб. 69 коп.<sup>105</sup>.

"Это обстоятельство зависит главным образом от степени состоятельности ямщика, — отмечает И. Молодых, — У богатого коня 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"<sup>106</sup>.

Были крестьяне, имевшие одну или двух лошадей, которые 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" плату<sup>107</sup>. Случай подобного найма уходит 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 кладки" 56 пудов ему не уплачено 19 руб. 99 коп. серебром. Во время мытарств по поводу уплаты этих денег у него пала лошадь стоимостью 30 руб. серебром. Из объяснения кяхтинского мещанина Матвея Шишмакова, подряжавшего крестьян на свозку грузов, видно, что он посчитал Луку Иванова за работника крестьянина Александра Корнакова и не знал "с чьими лошадьми, своими или Корнакова, приехал Иванов и он Иванова не только не подряжал доставить товаров, но и не знал его, и потому признавал его за работника Корнакова". Рассчитался же Шишмаков за доставку груза с Корнаковым, так как подряжал его<sup>108</sup>. Из этого дела видно, что подобный найм работников с лошадьми встречался и раньше.

В извозничьей артели постоянно встречались наемные работ-

ники. Они состояли на полном довольствии извозчиков-хозяев, получая одинаковую пищу о хозяевами-связочниками. А. Кауфман отмечал, что заработок рабочего в извозе значительно выше, нежели в соответствующее время года при найме на сельскохозяйственные работы, и, что особенно важно, вся плата получалась целиком при выезде "в дорогу", и работники могли тут же внести казенные платежи или покрыть другие одновременные расходы<sup>109</sup>.

Итак, мы рассмотрели все категории крестьян, участвовавших в извозе. Возникает вопрос, что же заставляло крестьян пускаться в дорогу? Почему они придерживались поговорки: "Держись правой рукой за соху, а левой за бич"<sup>110</sup>. Здесь опять нужно учитывать экономическое положение крестьян. Газета "Сибирь" писала: "Подобные промыслы (ставя на первое место извоз - О.К.) у крестьян подгородных и трактовых деревень приносят прямые выгоды уже вполне разбогатевшим крестьянам, особенно многосемейным. Одиночки и малоконные этих источников не имеют"<sup>111</sup>. То же отмечал и "Сибирский вестник": "Извоз, составляющий пока, без сомнения, главную статью дохода всего придорожного населения Сибири, хотя и дает кусок хлеба массе людей, но действительную прибыль приносит лишь нескольким подрядчикам, которые сумели забрать в руки все транспортное дело. Но как бы там ни было, положение труженика извозчика еще довольно сносное. Извозчик, отправляющийся в дальний путь, хотя и подвергался иногда серьезным убыткам и нападениям злоумышленных охотников до чужой собственности и много терпит от разных перемен погоды, но он все-таки, следуя по большим трактам, получает всегда обильную горячую пищу, зимой спит в тепле, под кровом, и часто в дороге живет лучше, чем дома"<sup>112</sup>.

Подобное отмечает и Кауфман: "Для кого, в самом деле, вы-

годное занятие, дающее возможность содержать зимой нужных для летней работы лошадей?... Очевидно, только для богатея, имеющего 10-20 лошадей, засевающего 30-50 десятин... У него 15-20-30 лошадей, конечно, не найдет себе зимой работы "по хозяйству", а стоять даром в течение 2/3 зимы хозяин-капиталист своим лошадям не даст"<sup>113</sup>.

Основная же масса среднего и бедного крестьянства видела в извозе возможность получить сразу, в виде задатка, значительную сумму денег для уплаты податей и других сборов. Об этом говорят и исследователи<sup>114</sup> 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"<sup>115</sup>.

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 по приближительному исчислению остается не менее 1,5 млн. рублей от провоза в Восточной Сибири привозных из Европейской России товаров и кяхтинских чаев. Okладных же сборов со всего населения края поступило около миллиона рублей. Поэтому упадок извоза по его словам, "без сомнения отразится самыми неблагоприятными последствиями и относительно исправного поступления государственных податей, так как извоз составляет один из главнейших источников денежного дохода для сельских обывателей Восточной



Сибири"<sup>116</sup>.

Крестьяне смотрели на извоз как на возможность 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 рынке<sup>117</sup>.

Извозом крестьяне занимались в осенне-зимнее время, когда заканчивались полевые работы, когда устанавливались дороги и замирали реки. "Эх, кабы не нужда, черт разве сунул бы брать летнюю доставку", - говорили крестьяне одному из корреспондентов "Сибирской газеты"<sup>118</sup>. 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 возрастали ("за колесо случается 5 рублей заплатить, а зимой все саги 5 рублей стоят"); возрастало количество перевозов через реки, а за них надо было платить по 30 копеек с лошади; значительные расходы на смазку - ведра дегтя хватало на две "пряжки"; частые вычеты за подмочку летом увеличивались; и кражи летом случались чаще, чем зимой<sup>119</sup>.

Товарно-денежные отношения захватывали крестьян, занимавшихся извозом. Это отмечали современники. 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..."<sup>120</sup>. Эти же отношения влияли на образ жизни притрактовых крестьян. "Близость к городу развивает новые потребности, каких не знают захоластные мужики. Здесь и щегольства больше, и они щедрее на плату духо-

венству, и до вина большие охотники", - писала газета "Сибирь" 121.

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 фирмам понижать провозную плату и усиливать эксплуатацию крестьян. Этот процесс способствовал классовому разложению притрактового населения.

Хотя организация извоза во многом была традиционна, но формы подряда, найма, расчета совершенствовались, становились более гибкими в связи с определенными социально-экономическими изменениями во второй половине XIX в.

Что касается технической стороны при организации "дальнего" и "ближнего" извоза, то приемы ее с небольшими изменениями сохранялись на протяжении всего XIX в.

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 условиях отсутствия 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.

## § 2. Легковой извоз притрактового населения

Выше нами был рассмотрен товарный извоз, игравший важную

роль в жизни притрактового населения. Но население "станочных" селений, т.е. тех, где располагались почтовые станции, занималось также перевозкой пассажиров и почты. Вся эта деятельность крестьянства притрактовых сел объединена нами под названием "легковой извоз" или "ямщина". Из ямщиным мы выделяем на Московско-Сибирском тракте три вида легкового извоза по характеру его организации: контрактная гоньба (почтовая), вольная гоньба, связанная чисто с перевозкой пассажиров, и междудворная обывательская или земская гоньба - повинность крестьян перевозить по служебной надобности представителей администрации, сопровождать арестантские партии или посылать нарочных из села в село. Необходимо отметить, что как бы юридически различно не были оформлены эти виды легкового извоза, на Московско-Сибирском тракте они в совокупности вовлекали крестьян трактовых сел в извозный промысел, придавая ему предпринимательскую направленность, служа в целом развитию товарно-денежных отношений в зоне влияния Сибирского тракта, усиливая процесс классового разложения крестьянства.

Начнем с характеристики контрактной почтовой гоньбы. По Московскому тракту, протянувшемуся от границ Пермской губернии до границы Забайкальской области на 3408 верст (через губернии Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую), было расположено 150 станций<sup>122</sup>, из них на трех от границы Пермской губернии: Тугулымской, Успенской и Тюменской - существовали вольные почты купца Михайлова<sup>123</sup>. На 147 станциях содержалось 2936 лошадей, или 1467 почтовых пар<sup>124</sup>. 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

пассажигов. Подряд заключался во время торгов, о которых объявлялось заранее, либо через волостную и сельскую администрацию. Обычно торги проводились при окружном полицейском управлении или на месте расположения почтовой станции<sup>125</sup>. Явившиеся на торги лицо должно было представить ручательство доверителей, т.е. своих односельчан, где говорилось бы о том, что данное лицо или группа лиц имеют возможность содержать на станции необходимое число лошадей со всей упряжью и оснасткой для провоза почты и пассажиров. Ручательство подтверждалось подписью всех членов схода, затем фиксировалось в волостном правлении, затем на одобрение наносилась резолюция окружного исправника и участкового земского заседателя<sup>126</sup>. (Прил. I.4).

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 само несло обязанность по содержанию почтовой гоньбы за свой счет<sup>127</sup>.

Крестьяне, по каким-либо причинам не имевшие возможности выполнять контракт, передавали часть своей нагрузки другим крестьянам. Так в заявлении в томскую подвижную комиссию крестьянин Матвей Карпов писал, что крестьянин Нижне-Каинской волости села 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 одобрителное ручательство общества<sup>128</sup>.

Но были случаи, когда у почтосодержателей власти отбирали право подряда. У крестьянина Ояшинской волости Томской губернии Пупкова, который держал по подряду 2 почтовые пары на

Болотинской станции, "по причине несостоятельности" - изнурения лошадей, отобрали почтовую гоньбу и передали его поручителям, т.е. заставили их возить почту и проезжающих. По описи имущество Попкова, как несостоятельного почтосодержателя, значилось на сумму в 343 рубля 45 копеек. С него взыскали переплаченные ему 47 рублей 49 копеек, а штраф 93 рубля 50 копеек, который взимался с подрядчика за недовыполнение контракта, списывался на основании "всемилодивейшего манифеста" (Николай II взшел на престол - О.К.). Почтосодержание было отдано по контракту на торгах другим крестьянам<sup>129</sup>.

Почтовая гоньба требовала значительных затрат как на первоначальное заведение, 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 содержание одной лошади со сбруей, повозками и ямщиком на Рыбинской почтовой станции Ачинского округа обходилось в 705 рублей (см. прил. I.5)<sup>130</sup>. Вообще содержание почтовых лошадей в Восточной Сибири обходилось дороже, чем в Западной, так как фураж там был дороже, особенно овес.

Подряд на поставку одной почтовой лошади требовал значительных материальных затрат и мог быть выполнен только зажиточными крестьянами. Содержание одной почтовой лошади обходилось гораздо дороже, чем непочтовой. Так, содержание 522 лошадей на почтовых станциях Тобольской губернии в 1863 г. обошлось в 77377 руб. серебром, т.е. в среднем на одну лошадь приходилось 148 руб. 23 коп. затрат, а прокормление одной непоч-

товой упряжной лошади обходилось в городах: Ткмени - 40, Ялуторовске - 40, Ишиме и Омске - по 30 руб.<sup>131</sup>. Разница огромная. В нее входило различие в кормлении лошадей почтовых и непочтовых. Почтовая лошадь требовала качественного корма - овса и мягкого хорошего сена, а непочтовая могла обходиться сеном с небольшим добавлением овса. Поэтому стоимость содержания почтовых лошадей часто зависела от урожаев овса и сена. По ценам, заключенным подрядчиками, можно узнать, какой была урожайность тех или иных лет. Так, если в 1863 г. в Тобольской губернии содержание одной почтовой лошади в год обходилось в среднем в 148 руб. 23 коп. серебром, то в 1865-1868 гг. по Московско-Сибирскому тракту той же губернии средняя цена была 208 руб. 33 коп. серебром, а в трехлетие с 1869 г. - 173 руб. 88 коп. Следовательно, в период, когда стоимость содержания одной лошади была выше, урожайность овса была ниже. Кроме того, повышала стоимость содержания почтовых лошадей и необходимость заводить особый инвентарь: повозки и другие принадлежности, которые не нужны были при других обстоятельствах.

В основном содержанием почтовой гоньбы занимались крестьяне тех же селений, где находились станции. Количество почтосодержателей, т.е. лиц, выставлявших почтовые пары, в разных селениях было разным. Это зависело от числа лиц, вступивших в подряд, и от соотношения 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 гг., колебалось от 3 до 14. На станциях Булатовской и Камышенской подрядчиков было по трое. На Камышенской один из подрядчиков содержал 4 почтовых пары по 340 руб-

лей за каждую пару, а за 4 пары казна платила ему 1360 руб. в год, а в трехлетие - 4080 рублей. На Вознесенской станции было 5 подрядчиков, трое из них держало по 2 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, превышавшее число пар было на станциях: Каргатской, Покровской, Турумовской (по 10), Крутологовской и Каргатско-Дубровской - по 11. Цены на содержание одной почтовой пары значительно колебались в пределах одного округа. Например, на станции Каинской 5 подрядчиков (один из них мещанин г.Каинска, а остальные четверо крестьяне из деревни Мошниной) выторговали подряд в 555 руб. на одну пару в год: на станции Каргатской 10 подрядчиков - по 483 руб. за пару, Каргатский форпост - 453 руб.-14 подрядчиков. Здесь мы видим довольно высокие цены для Западной Сибири, а вот на станции Антошинской четверо - по 320 руб. за пару, на Туруновской 10 подрядчиков за такую же сумму, Овчинниковой - 8 по 349 руб. Таким образом, колебание цен на содержание пар 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 8 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 каждого<sup>132</sup>. Таким образом, разница на каждого подрядчика на этих двух станциях достигала 914 рублей 48 копеек.

Следовательно, не только подрядная сумма на пару почтовых

лошадей, но и число подрядчиков на каждой станции определяло доход подрядчиков и являлось показателем большей доходности там, где число их было меньше. Концентрация почтовой гоньбы в одних руках давала большой доход. Поэтому крестьяне-кулаки и купцы старались захватить ее в свои руки, чтобы затем нанять уже от себя местных крестьян за более низкие цены, а разницу между подрядной суммой и платой крестьянам класть в свой карман. Хотя законодательство запрещало передавать подряды другим лицам за более низкую плату, случаи такие встречались повсеместно. А.А.Кауфман отмечал, что в некоторых местах артели почти никогда не являются непосредственными подрядчиками: гоньба на торгах остается за отдельными лицами из крестьян тех волостей, при правлениях которых происходят торги. И эти лица уже от себя передают подряд крестьянским артелям, удерживая "за хлопоты" значительную часть рядной платы. Так, в 1888 г. на станции Томской подряд был заключен на почтовую пару в 630 руб., а артелью ямщиков получено 500 руб., т.е. разницу в 130 рублей присвоил подрядчик<sup>133</sup>.

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. Подобный факт имеет место в деле "Об отдаче в содержание купцу Камову Кутулицкой и Заларинской почтовых станций" Московско-Сибирского тракта в Иркутской губернии. Купец Камов содержал на Кутулицкой и Заларинской 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. Губернский совет отдал ему на 6 лет содержание этих станций. Новая цена вы-



шла Камову выше прежнего трехлетия. Но в 1885 г. крестьяне деревень Кутулицкой и Заларинской узнают, что их доверенный Мордохович на торгах заявил цену выше той, на которую они были согласны, а предлагали они за пару брать по 1300 руб., т.е. на 88 руб. 88 коп. ниже, чем предлагал Камов, и обвинили купца Камова и крестьян, доверенных от их селений, в сговоре (стачке) в том, что купец Камов их подкушил. 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 при свидетеле Суходольском и других предлагал гонять от него по 1100 руб. за пару, т.е. получая чистой 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 казна не стала отбирать у него содержание почт и передавать их бывшим почтосодержателям, так как ей уже это было невыгодно<sup>134</sup>.

Не лучше было для артелей, если они на торгах не отказывались от конкуренции с кулаками: в этом случае последние сбивали цены до невозможных, совершенно убыточных для артели пределов. Так, на торгах в 1888 г. гоньба на станции Фирулевской — одной из труднейших на Туринско-Тюменском тракте — 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, и кулак, и артель остались в барышах<sup>135</sup>.

Практика внедрения купцов в подряды по почтовой гоньбе наблюдалась на протяжении всего столетия и уходила своими корнями в еще более раннее время. 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 год<sup>136</sup>. И в то время купцы-подрядчики нанимали вместо себя содержать гоньбу крестьян, которые, не имея подчас достаточных средств, приходили в разорение<sup>137</sup>.

Практика организации подряда подвергалась критике со стороны губернской администрации за ее несовершенный характер. В отчете Томского гражданского губернатора за 1880 г. отмечалось, что введенное в Сибири с 1877 г. удержание одной трети договорной платы в виде залога по неправильному применению статьи 1785, части I, т. X устава о договорах, который относился "исключительно к внутренним губерниям России", вызывало "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 гоньбы<sup>138</sup>. Здесь мы видим заботу не о бедном крестьянине, а о нормальной организации почтовой гоньбы, которая не могла быть осуществлена в случае отсутствия трети договорной платы. Применение указанной статьи устава о договорах исключало из подрядов середняка.

Объем перевозок почты и пассажиров постоянно возрастал.

Если в 30-х гг. XIX в. почтовую кладь по енисейской почтовой конторе за один раз перевозили в одной повозке "в высшем ее размере - 32,5 пуда", то 1881-1883 гг. почтовая кладь не укладывалась на 5 повозках, запряженных 10, а в дурную погоду 15 лошадьми, хотя по правилам полагалось только 6. Это случилось почти что каждый день и происходило оттого, что с почтой более всего стали пересылаться легкие, но громоздкие посылки. В это время перевозилось "омских и иркутских" почт в среднем 560 пудов в неделю. Под них требовалось до 60 лошадей, так как иркутская почта проходила 4 раза в неделю, а московская - 7 раз. Под них соответственно выставлялось 14 и 46 лошадей на каждой станции Сибирского тракта<sup>139</sup>. Так как не было возможности обойтись штатным числом лошадей, то их содержали обычно двойной комплект. "Ни один контрагент, заключая условия на поставку, например, девяти пар лошадей, не спрашивает сколько выставлять, 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"<sup>140</sup>. А.А.Кауфман отмечал, что для содержания почтовой пары содержанию гоньбы надо было иметь не менее 6, а лучше 7 лошадей (две тройки и одну запасную лошадь). Лошади, по большей части доморощенные, долж-

ны были быть очень сильными и способными к быстрому бегу. За такую лошадь на "большой дороге" (Сибирском тракте) платили от 50 до 60 руб., а на прилегающих трактах от 40 до 50 руб.<sup>141</sup>. Автор статьи "Почтовая гоньба в Сибири", напечатанной в 1885 г., считал, что с начала столетия почти при том же числе почтовых пар гоньба настолько увеличилась, что на каждую пару пришлось держать по 10 лошадей. "Это увеличило плату в несколько раз, отдавая гоньбу в одни руки, и создало непосильный ямщичий труд"<sup>142</sup>.

Другими причинами, вызывавшими вздорожание содержания гоньбы, были: плохое состояние дорог; отсутствие в селах ветеринаров и даже хороших коновалов; не всегда имелись хорошие мастера по изготовлению и ремонту экипажей; заботы о содержании станционных домов и, как ни странно, отсутствие хороших ямщиков. "Неимение способных и трезвых людей для найма в ямщики, - писал почтмейстер Сергеев, - происходит оттого, что служба ямщиков весьма тяжелая и ей предпочитается даже приисковая, хотя тоже нелегкая, но хорошо оплачиваемая. Поэтому в ямщики идут лишь худшие люди и, естественно, с порочными наклонностями, а между тем, почтосодержатель и этих людей должен перекупать от других хозяев с уплатою, забранных вперед нескольких десятков рублей и нести за них все мирские повинности"<sup>143</sup>. Далее Сергеев отмечал, что почтовое ведомство распоряжалось прогонять негодных и испорченных ямщиков, а прогнанный работник не возвращал хозяину долга. От подобных расходов не избавлялся ни один почтосодержатель, а потому их считали за неминуемые<sup>144</sup>.

Ямщиков нанимали столько же, сколько было почтовых пар на станции. В конце 60-х-начале 70-х гг. XIX в. они получали

от 8 до 12 рублей в месяц жалованья, хозяйское содержание и одежду. По подсчетам Д.Д.Ларионова в Иркутской губернии в это время нанято было в ямщики более 1200 человек, зарабатывавших свыше 144 тыс. рублей<sup>145</sup>.

Администрация искала выход в уменьшении постоянно воз- раставших средств на содержание почтовой гоньбы из сумм зем- ского сбора. Так, в 1870-1871, 1874-1875 гг. в Восточной<sup>146</sup>, в 1876 г. в Западной Сибири<sup>147</sup> у властей возникала мысль о введении вольных почт по главному Сибирскому тракту, чтобы сократить расходы казны на содержание почты. Подобный вид организации почтовой гоньбы осуществлялся на некоторых трактах Европейской России, а в Сибири на трех станциях Московско-Си- бирского тракта в пределах Тобольской губернии, начиная от границ Пермской губернии: Тугулымской, Успенской и Тюмен- ской<sup>148</sup>. По сути, это была монополия. Еще в 1848 г. пермский купец Василий Михайлов заключил с почтовым департаментом кон- тракт на содержание вольных почт по трактам: от г.Екатери- бурга через Камышлов до г.Тюмени; от станции Косулиной до г. Шадринска и от Камышлова до Ирбита на следующих условиях:

Первое. Михайлов обязывался с 1 января 1849 г. на приня- тых им станциях вышеуказанных трактов содержать потребное чи- сло лошадей для возки почт, эстафет, всех проезжающих по ка- зенным и частным надобностям, как по подорожным, так и без оных. Здесь мы видим те же функции, что и у почтосодержате- лей. Отличие же было вот в чем.

Второе. Михайлов принимал на себя содержание вольных почт без всякой платы от правительства, но взамен этого ему предоставлялось право взимать проездную плату с проезжающих

по казенной и частной надобности и за возку почт и эстафет прогонные деньги по три копейки серебром на версту и лошадь, и с проезжающих по собственной надобности за даваемые вместо обыкновенных телег брички по  $3/4$  коп. серебром за каждую версту, а за каждые сани за проезд каждой станции по 12 коп. серебром<sup>149</sup>.

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. серебром до 21 мая 1874 г., когда государственный совет постановил на почтовых трактах Восточной Сибири увеличить прогонную плату до трех копеек на версту и лошадь для проезжающих по казенной и частной надобности. В Западной Сибири плата оставалась прежней<sup>150</sup>. Следующее отличие вольных почт Михайлова от контрактной гоньбы в Сибири мы находим в 24 пункте копии контракта. В нем записано: "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, содержащими мною, подставы; но обывателям дозволяется перевозить по-прежнему товары и тяжести, а также пассажиров, едущих на долгих, а не на так называемых сдаточных лошадях"<sup>151</sup>. Т.е. на всем пути от Екатеринбурга до Тюмени Михайлов исключал конкуренцию со стороны ямщиков в скоростной езде. Следовательно, казна отдавала купцу на откуп содержание всех станций и гоньбы на Московско-Сибирском тракте и трактах, прилегающих к нему. Михайлов содержал вольные почты, начиная с 1849 г. и на протяжении всей второй половины XIX в., видимо, не без успе-

ха. Все, ехавшие в Сибирь, не могли миновать вольных почт. В частности, ими воспользовался декабрист Батеньков Г.С., выехавший из Сибири в 1856 г. Об этом говорит квитанция Шадринской конторы вольных почт от 23 октября 1856 г. за № 253. От Шадринска до Екатеринбурга за 213 верст на три лошади Батеньков Г.С., ехавший с попутчиками в своем экипаже, заплатил 16 руб., т.е. по 7,5 копеек на версту и тройку<sup>152</sup>.

В 1876 г. купец Михайлов на станциях Московско-Сибирского тракта брал уже не три, а четыре копейки на версту и лошадь от Тюмени до Екатеринбурга, а с тех, кто не имел своего транспорта - еще 12,5 руб. за прокат<sup>153</sup>. Являясь откупщиком почтовой гоньбы, Михайлов использовал этот момент в своих корыстных целях. С.Годлевский отмечал, что, получая согласно установленной таксы по 4 коп. за версту и лошадь, "концессионер" Михайлов наряжал от себя сельские общества с платой по 2,5 коп. за версту, и, таким образом, собирал громадную контрибуцию с проезжавших<sup>154</sup>. А автор статьи в журнале "Русское богатство" высказывался таким образом: "...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"<sup>155</sup>.

По образцу таких вольных почт и пыталась организовать почтовую гоньбу сибирская администрация. Но вольные почты не были введены. Мы считаем, по следующим причинам:

Во-первых, потребовались бы субсидии для возки почт и проезжающих по казенной надобности, так как цены за их провоз должны были возрасти;

Во-вторых, для большого количества станций трудно было

найти откупщиков, так как содержание почт было занятием иногда рискованным;

В-третьих, попытки администрации ввести вольные почты встретили широкое сопротивление общественности в Сибири, особенно со стороны купечества, которое считало введение вольных почт на Московско-Сибирском тракте губительным для торговли и предпринимательской деятельности в Сибири.

Таким образом, организация контрактной почтовой гоньбы в Сибири оставалась без изменений в течение всей второй половины XIX в. Занимались ею в основном крестьяне-кулаки, так как необходимо было иметь средства на затраты как первоначальные (покупка лошадей, экипажей и прочего инвентаря), так и текущие, главным образом на содержание лошадей. Выгода содержателей почтовой гоньбы состояла в прогонных деньгах, которые они взимали с проезжающих по казенной и частной надобности. Наконец, к выгодам почтосодержания относилась возможность сразу получить крупные суммы денег и пользоваться кредитом, в котором нередко отказывалось другим<sup>156</sup>. 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.

Содержатели почтовых станций не могли справиться со всем потоком пассажиров, ехавших в Сибирь и из нее. Поэтому параллельно с почтовой гоньбой существовал вольный пассажирский извоз. Вольным извозом занимались крестьяне трактовых селений в свободное от сельскохозяйственных работ время. Этот вид извоза не требовал таких значительных первоначальных затрат, какие требовались для почтосодержателей. Достаточно было иметь



3 лошади, чтобы заниматься данным видом ямщины. Поэтому легковым извозом могли заниматься более широкие круги притракторных крестьян, то есть не только зажиточные, но и средние слои крестьян. Бедняки не могли заниматься этим видом промысла, так как у них лошадей было недостаточно.

Вольный пассажирский извоз, существуя параллельно с почтовым, приносил значительный заработок кулакам и середнякам, давал возможность втягиваться им в товарно-денежные отношения. Езда "на вольных" была распространена на всем протяжении Московско-Сибирского тракта, исключая участок между Тюменью и Екатеринбургом, где существовали "вольные" 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, так как провозные цены при вольной гоньбе всегда были ниже почтовых. Это вызывалось конкуренцией среди самих вольных ямщиков и постоянным спросом крестьянского хозяйства на денежные средства.

Вольный извоз в Сибири возник со времени заселения трактовых сел во второй половине XVIII в., как и другие виды извоза, имел определенную организацию, а во второй половине XIX в. попал под влияние кулачества, которое пыталось его монополизировать.

Вольный пассажирский извоз в гораздо большей мере, чем товарный, был сконцентрирован в руках населения отдельных пунктов, обычно станционных, так как пассажир в этих пунктах мог пересест с почтовых лошадей на вольных и наоборот. Этот обычай был довольно живуч, и заработок промежуточных между станциями селений являлся совершенно случайным: перемена уставших

лошадей и т.п.

Особенный интерес представляла организация вольной ямщины на Московско-Сибирском тракте между Тюменью и Томском. Там сложилась так называемая езда "на дружках" или "веревчках". "Ехать на дружках" - выражение чисто сибирское, - писал Омудевский (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"<sup>157</sup>. Дружки возили не по подорожным, а по взаимному соглашению с проезжающими. Привезя пассажира к дружку в деревню, где находилась почтовая станция, он 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"<sup>158</sup>. Американскому путешественнику Джоржу Кеннану, проезжавшему "на дружках" по Западной Сибири, сами прогоны казались "ничтожными до нелепости"<sup>159</sup>. 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 о седоком доводит до упрямства... Совсем не такой сибирской дружок. С ним перекинешься двумя-тремя

словами, и дело в шляпе. Дружок даже спешит с вами кончить сделку, зная и как бы боясь, что вот-вот из-за угла выскочит его сосед, да не один и не два, а целый десяток, которые тотчас пойдут с ним наперебой, возьмут дешевле, и он не повезет. Главное дело, кажется, тут не в том, чтобы взять дешевле, а именно в том, чтобы самому везти, а не передавать этого дела в другие руки"<sup>160</sup>. Далее он отмечал, что "дружки они и потому также, что живут между собой в самой тесной приязни, не подъедая друг друга, и такую дружную артелью, которую никто не плотил, но которая однако ошутительно для всех существует, и до сих пор никакими кабинетными правилами еще не изломана, не испорчена"<sup>161</sup>. "Веревочки эти, очевидно, ничто иное, как стачка, соединяющая между собой всех богачей-кулаков на станциях от Тюмени до Томска", - отмечали исследователи крестьянского хозяйства в Западной Сибири<sup>162</sup>. 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. Так, в селе Безруковском Ишимского округа Тобольской губернии вольным извозом занималось всего 15-20 дворов, в Голышмановом и Тушнолобовом - не более 10 в каждом. В 1886 г. в двух последних селениях была сделана попытка крестьянами-средняками вырвать этот заработок из рук кулаков путем учреждения "вольных троек". В селе Голышмановом в "тройки" записались все дворы, имевшие более трех лошадей. Всего записалось до 60 дворов, которые 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. Однако, 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 селе 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 Голышмановом - вольные тройки распались и гоньба вернулась в руки тех же кулаков, но последних общество обложило сбором по 5 копеек с пробегавшей тройки<sup>163</sup>.

Иногда вольные ямщики-дружки в период большого наплыва проезжающих резко повышали цену за проезд, особенно во время Ирбитской ярмарки. Это называлось "стачкой". Корреспондент "Сибирского вестника" описывал это так: "Положим, ткалинский ямщик вас привозит в Тушнолобову к дружку, отпрягает лошадей, а дружок его запросит такую цену, что вы не раз почешете затылок. Другие ямщики вас не везут, говорят, что у вас уже есть ямщик. Старый ямщик не везет от дружка, и вот вы или должны свой экипаж отвезти на себе, если сила возьмет, или платить непомерную цену, которую дружок запросил. Особенно замечательны этим грабежом (иначе не назовешь) Голышманка, Безрукова и Тушнолобова"<sup>164</sup>. Однако, стачки такие были редки и только в районах, приближенных к Ирбиту, а на всем Московско-Сибирском тракте цены за проезд на вольных были, как мы уже отмечали, невысокими. Проезжающий, имевший в кармене подорожную для езды на почтовых лошадях, но встретивший хоть на час замедление, охотно брал вольных. Чиновники, командированные по делам службы, имея в виду маленькое, - а все же сбережение

от отпущенных прогонов, тоже брали вольных и ехали отлично<sup>165</sup>.

Плата за провоз пассажиров колебалась в зависимости от цен на овес и сено, от количества проезжающих, от состояния дороги и т.п. Цены обычно были от 4 до 5 коп, с версты и тройки, иногда падали до 3 коп., и только в распутицу повышались до 6-8 коп. с тройки и версты. Таким образом, при средних условиях, плата была вдвое ниже платы за почтовых лошадей<sup>166</sup>.

По подсчетам томского головы Королева в 1876 г. из расчета на 3 пассажира и 3 лошади, за которых крестьяне брали по 4 коп. за версту, выходило, что в то время проезд на вольных стоил:

---

| Расстояние от пункта до пункта      | Цена            |
|-------------------------------------|-----------------|
| Из Томска до Тюмени за 1509 верст   | 60 руб. 36 коп. |
| Из Томска до Ирбита за 1795 верст   | 71 руб. 80 коп. |
| Из Томска до Иркутска за 1558 верст | 62 руб. 12 коп. |

---

Этот подсчет интересен тем, что доказывал дешевизну проезда на вольных в сравнении с "вольными почтами", которые старались ввести в Сибири местные власти. По подсчетам Королева введение "вольных почт" обошлось бы проезжающим: на 3 пассажира и 3 лошади по 3 коп. на каждого и одной копейке необходимых расходов, а всего по 10 коп. на версту:

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| От Томска до Тюмени | 150 руб. 90 коп. |
| От Томска до Ирбита | 179 руб. 90 коп. |

От Томска до Иркутска

155 руб. 89 коп.

То есть дороже соответственно на 90 руб. 54 коп. от Томска до Тюмени, на 107 руб. 70 коп. от Томска до Ирбита и на 93 руб. 48 коп. от Томска до Иркутска<sup>167</sup>. Видимо, это было одной из причин, доказывающих преимущественно вольной гоньбой перед вольными почтами и приостановивших введение их в Сибирь.

Таким образом, езда на вольных поддерживалась более низкими ценами по сравнению с почтовыми. В Западной Сибири этому способствовала организация монополии ямщиков-дружков из кулачества. Монополия дружков выросла из традиционной гоньбы вольных ямщиков конца XVIII - первой половины XIX вв.<sup>168</sup>. В Восточной Сибири традиции не было, поэтому ямщиной занимались кулаки 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 тысяч рублей.

### Г л а в а Ш

## ВЛИЯНИЕ ТРАКТА НА РАЗВИТИЕ КАПИТАЛИЗМА В СИБИРСКОЙ ДЕРЕВНЕ

### § I. Влияние на земледелие трактового и притрактового населения

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 проходил неравномерно, проявляясь по-разному в отдельных регионах в зависимости от уровня развития товарно-денежных отношений в целом. Эти отношения влияли и на структуру земледелия, специализация которого проявлялась в связи со спросом на сельскохозяйственную продукцию, ее отдельные виды. В связи с этим исследование вопроса о влиянии такой отрасли хозяйства сибирских крестьян, как извозный промысел, на земледельческую деятельность поможет дать ответ на вопрос о структуре земледелия и уровне его развития в важном для Сибири районе Московско-Сибирского тракта.

В.И. Ленин, рассматривая вопрос о формах, какие принимало земледелие по мере подчинения его рынку, писал, что "земледелие становится торговым не вдруг и не одинаково в различных хозяйствах и в различных районах государства. Наоборот, рынок подчиняет себе обыкновенно в одной местности одну, в другой - другую сторону сложного земледельческого хозяйства; причем остальные стороны не исчезают, а приспособляются к "главной", т.е. денежной стороне..."<sup>1</sup>.

Взяв за основу эту ленинскую посылку, мы рассматриваем извозный промысел как связующее звено между торговым и про-

мышленным капиталом с одной стороны и сельскохозяйственным производством — с другой, составлявшие в совокупности важный элемент сибирского рынка. Без материальной базы извозный промысел не мог развиваться. Извозчикам, ямщикам, проезжим, содержателям постоянных дворов необходимы были продукты питания, ямским и обозным лошадям — фураж: овес и сено. "Предъявляя большой спрос на фураж и продукты питания, извоз содействовал товаризации хозяйства", — отмечал Л.М.Горюшкин<sup>2</sup>.

Так, на содержание лошадей, занятых в извозном промысле в пределах Иркутской губернии, требовалось овса в 50-е гг. — 500 тыс. пудов, в 90-е гг. — 2100 тыс. пудов. На почтовых лошадях уходило 270 тыс. пудов. От общей товарной массы хлеба (около 8 млн. пудов) это составляло в 90-е гг. более четверти. Кроме того, для крестьян бедной группы, имевшей дефицит в продовольственном хлебе, производилось 1266 тыс. пудов<sup>3</sup>. 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 вытягиванием Сибири во всероссийский рынок. Транспортные перевозки и ямщина требовали большого количества продовольствия, поэтому извоз оказывал значительное влияние на земледелие притрактового населения. Структура посевных площадей в притрактовых селах зависела от рыночных запросов на отдельные виды хлебов, которые пользовались спросом на Московско-Сибирском тракте. "Всю сложность процесса (развития капитализма в земледелии — О.К.) можно охватить лишь считаясь о действительными особенностями земледелия", — писал В.И.Ленин<sup>4</sup>. Спе-



специализацию сельского хозяйства при трактовых волостях, связанную с развитием извозного промысла, показывают данные по районам, которые подверглись массовым обследованиям в конце 80-х — начале 90-х гг. XIX в., т.е. в тот период, когда извозный промысел по Московско-Сибирскому тракту достиг наивысшей точки (табл. 2.2).

Анализ таблицы 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, из посевов главных хлебов в 1887-1888 гг. в Иркутской губернии под посевы овса отводилось в трактовых волостях 22,3% всех посевных площадей. И в структуре посевов трактовых волостей овес занимал второе место после озимых хлебов, а во внетрактовых лишь четвертое — после озимых, ярицы и яровой пшеницы. В сравнении с общегубернскими показателями по трем округам (Иркутскому, Балаганскому и Нижнеудинскому, по которым проходил тракт), где посевы овса занимали третье место после озимых и ярицы, трактовая зона волостей выглядит более предпочтительно, превышая показатель по посевам овса и по трем округам, и по внетрактовым волостям.

В 1889-1890 гг. в Енисейской губернии в волостях по Московско-Сибирскому тракту наибольший процент из площадей, засеянных разными культурами, приходился на овес, далее шли озимые, ярица, яровая пшеница и другие культуры. Во внетрактовых волостях Енисейской губернии преобладали посевы озимых хлебов, овес занимал второе место, далее шли яровая пшеница,

ярица и другие культуры. Таким образом, во внетрактовых волостях посевы овса были меньше по площади посевов озимых на 9,5% и фактически равнялись с посевами яровой пшеницы, в то время как в трактовых волостях посевы овса на 8% превышали посевы озимых, занимавших в структуре посевов трактовых волостей второе место.

В волостях и селах Московского тракта Томской губернии наблюдалась ситуация, при которой ведущее место занимали озимые хлеба и прочное второе место отводилось посевам овса, остальные культуры не имели особого распространения, в то время, как во внетрактовых волостях овсу отводилось третье место и доля его в посевах падала с трети в трактовых до  $1/5$  части и менее во внетрактовых. Это свидетельствовало о том, что овес производился для сбыта в трактовом селении. 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 площадей<sup>5</sup>. Причины колебаний посевов овса от 15% и до 40-45% зависели от климатических условий, от различий в системах полеводства в разных местах и главное, от расположения местности у Московско-Сибирского тракта или в удаленности от него: в трактовых селах овес играл большую роль в севообороте, нежели в селениях, удаленных от тракта несколькими десятками верст. Потому что в удаленных от тракта "забошных" местностях цены на овес были на несколько копеек ниже, нежели на "большой дороге", и разность между ценами была тем больше, чем дальше от последней отстояло селение. Овес, как более дешевый хлеб, менее всего был способен вынести транспортную доставку из отдаленных мест, поэтому и производить его в дальних от тракта районах было нерентабель-

но. Однако трактовые села не могли обеспечить спрос на хлеб, особенно овес, из-за транспортного движения, поэтому его в больших количествах производили в прилежавших к тракту районах. По сведениям А.Кауфмана большая половина производимого овса Чулымского района (условно выделенной им части притрактовых волостей Мариинского округа - О.К.) шла на продажу. По произведенным исследователем подворным описям, крестьяне 23-х внетрактовых селений продали в течение 1889-90 хозяйственного года более 85 тыс. пудов овса. Весь Чулымский район произвел на продажу около 500 тыс. пудов овса, выручив около 125 тыс. руб.<sup>6</sup>.

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, за который крестьяне должны были получить около 292 тыс. руб. (по 45 коп. за пуд). А овса - 500 тыс. пудов на 125 тыс. руб. (по 25 коп.). Таким образом, реализация овса на рынке составила 42,8% от суммы, полученной за продажу хлеба. Следовательно, товарность овса с производимой площади была в данном районе выше<sup>7</sup>.

Из табл. 2.2 видно, что в трактовых и внетрактовых волостях Томской губернии преобладающее положение занимали посевы озимой ржи: от 53,3% - в трактовых до 67% во внетрактовых. Избыточный или товарный хлеб всегда находил сбыт по всей линии Сибирского тракта, начиная от Томска и кончая селом Тяжинским Баимской волости (перед Енисейской губернией) во всех селениях, где сосредоточивалось трактовое движение.

Крестьяне вне трактовых "забошных" селений не имели постоянного места для сбыта своего хлеба, они везли хлеб туда, "где прослышат цену" — иногда за 100—120 верст к самому Томску, иногда — не далее трактового селения. При обычных же условиях каждое трактовое селение или группа их получала хлеб из определенной местности. Так, хлеб из Ишимской волости направлялся в трактовые селения, расположенные в черте той же волости — Ишимское, Медведчиково 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, Поотниково и Берикуль. Из Зырянской вне трактовой 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 другую сторону — г.Мариинск. Трактовые пункты Баимской волости вместе с г.Мариинском поглощали весь товарный хлеб своей волости, а также в значительной мере хлеб вне трактовых 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. пудов, производившихся 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 подкармливание лошадей, используемых в почто-

вой гоньбе<sup>8</sup>.

В 1866 г. наибольшее количество хлеба на каждую душу обоего пола производилось в Томском, Мариинском и Каинском округе, 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, в другие районы (см. табл. 2.3.).

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 вне трактовых селах по посевной площади овес тоже занимал первое место, но показатели его посева были ниже в сравнении с другими культурами, чем в трактовых селах. В трактовых селах овсу отводилось 32,9%, а во вне трактовых селах — 28,1% (см. табл. 2.2.).

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 делил исследованные волости Енисейской губернии по географическому положению на волости, лежащие к северу от тракта, вдоль тракта и к югу от тракта, и получал следующие данные (в %) по структуре посевов<sup>9</sup>:

| В волостях            | ржи ози-<br>мой | ржи яро-<br>вой | пшени-<br>цы | овса | ячме-<br>ня |
|-----------------------|-----------------|-----------------|--------------|------|-------------|
| К северу от<br>тракта | 32,3            | 17,6            | 17,5         | 22,4 | 4,1         |
| Вдоль тракта          | 21,3            | 20,6            | 20,7         | 28,7 | 3,8         |
| К югу от<br>тракта    | 15,5            | 24,2            | 29,1         | 23,5 | 3,1         |

Данные А. Кауфмана подтверждают большой удельный вес овса в структуре посевных площадей трактовых волостей в отличие от внетрактовых.

Следует отметить, что Московско-Сибирский тракт влиял не только на структуру посевов, но и на систему полеводства в целом в отдельных районах, находившихся в специфических климатических условиях. Например, в Нижнеудинском округе Иркутской губернии в четырех волостях: Кимильтейской, Куйтунской, Тулуновской и Алзамайской, где проходил тракт, были высокими цены на корма, а следовательно, и ценность и доходность лугов. Но так как количеством лугов в некоторых из трактовых сел спрос на сено не удовлетворялся, то в эксплуатацию пускали залежи в качестве покоса. Особенно активно использовали залежи для покоса в Алзамайской и Тулуновской волостях на Московском тракте. Так, в селе Алзамайском земли, находившиеся в залежи, достигали по отношению к засевавшимся землям 125%, а посевы овса - 53% всех посевов. В селе Никольском - 93%, овса - 52%, в деревне Замзорской - залежи - 111%, овса - 54%. В селах этой же волости, но находившихся вдали от тракта, картина была иной. Так, в селе Мироновском залежей было 30% по отношению к посеву, овса - 28% посева, в

Баере — залежей — 3%, а овса — 15%<sup>10</sup>. Таким образом, объяснения, что данная волость находилась в сложных климатических условиях, заставлявших держать большое количество земли в залежи и засеять землю рожью и овсом, явно недостаточно. Авторы "Материалов по исследованию... Енисейской губернии" справедливо отмечали влияние тракта на особое положение залежей в трактовых селах Алзайской 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<sup>11</sup>.

Распределяя залежи по группам населения: старожилам, новоселам и поселенцам — они приходили к выводу, что наиболее экстенсивным хозяйством отличаются хозяйства новоселов и поселенцев. Так, в Иркутском и Балаганском округах крестьяне-старожилы менее всех других групп имели залежи в структуре своих земель. Однако, в Нижнеудинском округе именно у этой группы крестьян-старожилых в залежи было больше земли, чем у других групп этого округа, и количество ее доходило до 15% старожильской земли, а то время как в Иркутском округе у старожилов в залежи было 4,1% земли<sup>12</sup>. Это свидетельствовало о том, что старожильские 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. Таким образом, крестьяне притрактовых волостей пытались использовать любые условия для реализации сельскохозяйственных продуктов. В результате этого в полосе Московско-Сибирского тракта структура сельскохозяйственного производства изменя-

лась в соответствии с потребностями извозного промысла. С увеличением транспортных перевозок, ростом числа извозчиков, вовлечением в извозный промысел рабочих лошадей крестьянские хозяйства при трактовых сел получали возможность стабильно сбывать свою продукцию. Рынок сельскохозяйственного производства в зоне Московско-Сибирского тракта постоянно специализировался.

"Всю сложность процесса (развития капитализма в земледелии - О.К.) можно охватить, лишь считаясь с действительными особенностями земледелия", - говорил В.И. Ленин<sup>13</sup>. Мы попытались сделать это на примере специализации сельского хозяйства сел, связанного с развитием извозного промысла во второй половине XIX в.

К.Маркс и Ф.Энгельс отмечали, что в условиях конкуренции важное место занимают благоприятные географические условия<sup>14</sup>. Этот вывод подтверждается данными о посевах овса, который размещался в широких размерах в трактовых волостях, так как его транспортировка из отдаленных районов была нерентабельна. Трактовые хозяйства учитывали это и расширяли запашки овса с целью реализации его на рынке. Вне трактовых же села и волости могли конкурировать с трактовыми в производстве хлеба, так как рыночные цены его были выше и могли покрывать затраты на транспортировку. Да и спрос на хлеб на тракте превышал предложение трактовых сел.

## § 2. Влияние тракта на развитие промыслов, сопутствующих извозному

Крестьяне Московско-Сибирского тракта более широко вовлекались в так называемые неземледельческие промыслы. Так, в волостях Сибирского тракта Иркутской губернии 56,9% всех



мужчин рабочего возраста занималось местными промыслами, в том числе 24% извозом, в трактовых селах извозом было занято 27,2% от всех 18-60-летних мужчин. Во вне трактовых волостях промыслами было занято 46,2%, в том числе извозом - 13,8% трудоспособных мужчин<sup>15</sup>.

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% извозом<sup>16</sup>.

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 30,2%, вне трактовых - 18%, т.е. преобладало на 12,2 пункта<sup>17</sup>. В Енисейской губернии на Московском тракте 23,1%, вне тракта - 20,1% хозяйств в селах были с грамотными, уступая трактовым 3 пункта<sup>18</sup>.

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 губернии, в том числе 38,8% на Московско-Сибирском тракте. На одно торговое заведение на Московско-Сибирском тракте приходилось 21 хозяйство, во вне трактовых селах - 35 хозяйств<sup>19</sup>. 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. табл. 2.4.).

Анализ цифр показывает, что денежным кредитом в селах Московского тракта пользовалось 50,2% хозяйств, во внетрактовых селах - 39,3%. Крестьяне трактовых сел шире пользовались займами кредитных учреждений. Так, из всех хозяйств Сибирского тракта кредитом пользовалось 19,3, а во внетрактовых - только 6%. Процент хозяйств занимавших у ростовщиков, примерно равен (30,8% хозяйств Московского тракта и 33,3% во внетрактовых). Здесь уже наблюдается преобладание ростовщика, но в трактовых селах процент его ниже. Задолженность же хлебом ростовщику или кулаку во внетрактовых селах выше показателя Сибирского тракта на 6 пунктов.

В Ялуторовском округе в селах Московско-Сибирского тракта в 1893-94 гг. 99% всех хозяйств участвовало в продаже и покупке хлеба (внетрактовых хозяйств - 98%), из них 86,2% хозяйств покупало хлеб, в то время как из внетрактовых хозяйств только 58,1% покупало хлеб<sup>20</sup>.

Гужевому извозу сопутствовал промысел, называемый "дворничеством", т.е. содержанием постоянных дворов. Постоялые дворы являлись удобным пунктом, куда крестьяне сбывали сельскохозяйственные продукты. На тракте постоянные дворы обозначались клокком сена на шесте у ворот. В каждом селе имелось несколько постоянных дворов. Число их зависело от удобства села для дневок и остановок обозов, а также определялось конкурентной борьбой "дворников", соперничавших между собой из-за чрезвычайной выгодности промысла. В тех пунктах, где постоянно останавливались обозы, эти дворы 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 каз-

не, ни обществам, потому что они не носили официального наименования постоянных дворов и принимали у себя как бы по знакомству.

Однако по I Всероссийской переписи часть постоянных дворов на Московско-Сибирском тракте от Томска до Иркутска удалось зарегистрировать, так как владельцы их называли "дворничество" основным промыслом. В 1897 г. на тракте было зарегистрировано: в Томской губернии - 238 постоянных дворов, в Енисейской - 214, в Иркутской - 333. Итого между Томском и Иркутском насчитывалось 785 постоянных дворов<sup>21</sup>. Однако это только те постоянные дворы, которые были зарегистрированы официально, хотя реальное их число было большим. 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 дворников<sup>22</sup>. В Енисейской губернии по материалам исследований 1888-1890 гг. на тракте было 375, а в Иркутской - 513 постоянных дворов<sup>23</sup>. 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 и, 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 отмечал, что каждое селение на тракте имело по 3-4 постоянных дворов<sup>24</sup>, то в 80-е - 90-е гг. XIX в. число их в населенных пунктах резко увеличилось и составляло от 4 до

25 и выше. Такими крупными центрами, где концентрировалось наибольшее число постоянных дворов, были: в Томской губернии - с. Семилужное Семилужинской волости (60 дворов), д. Медведчиково Ишимской волости (до 50), с. Колыонское (до 40 дворов), с. Постниково (30 дворов) Почитанской волости, д. Тюменева (не более 20 дворов - все очень крупных размеров), с. Суслово (около 40 дворов), с. Тяжинское (60 дворов и более) Баимской волости. В этих пунктах останавливалось абсолютное число обозов, иногда до 100 в день. Кроме этих селений в других было меньше постоянных дворов, но из них не все отличались величиной и размахом<sup>25</sup>. 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 двор), Уринской волости - с. Больше-Уринское (10), с. Ключевское (10), Анцирской волости - с. Ильинское (12), в Красноярском уезде - в Заледеевской волости с. Заледеевское (10), 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 уменьшилось<sup>26</sup>. В Иркутской губернии в Балаганском уезде - в Черемховской волости - с. Черемхово (19 постоянных дворов), в Заларинской волости - с. Заларинское (23), с. Кутуликское (24), в Зиминской волости - с. Зиминское (13), в Нижнеудинском уезде - в Камилътейской волости - с. Камилътейское (30), в Тулуновской волости - с. Тулуновское (19 дворов и 6 харчевен), с. Шерагульское (17), с. Шебартинское (36), с. Хингуйское (19), в Куйтунской волости - с. Баероновское (18), д. Замзорская (20), с. Уковское (22), в Иркутском уезде в Суховской волости с. Биликтуйское

(12 постоянных дворов). В остальных селениях число постоянных дворов было меньшим<sup>27</sup>.

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%. Небольшой процент этих хозяйств свидетельствует о том, что в дворничество была втянута наиболее зажиточная часть трактовых хозяйств — крупных по своему размеру. Содержатели постоянных дворов, так называемые "дворники", имели хорошо 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. Стоимость устройства двора, рассчитанного на помещение в течение года 100 и более обозов (от 40 до 60 возов в среднем на один обоз), обходилась от 500 до 700 рублей, а на ежегодный ремонт требовалось 75—100 рублей<sup>28</sup>. Среднегодовой доход постоянного двора составлял от 500 до 1000 рублей<sup>29</sup>. В 1897 г. на Томско-Иркутском участке тракта было 785 постоянных дворов. Следовательно, годовой доход их составлял от 392,5 тыс. до 785 тыс. рублей. А если учесть, что число их явно занижено Первой Всероссийской переписью, и взять данные конца 80-х — начала 90-х гг., по которым на том же участке насчитывалось 1264 постоянных двора, то и годовой доход их возрастал и колебался от 632 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 3000 до 5000 пудов овса и столько же сена, от 50 до 100 пудов мяса, по 10-20 пудов масла<sup>30</sup>. 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 для отдыха. Обоз останавливался на постоялом дворе для обеда на 5-6 часов и на завтрак на 2-3 часа. Хозяева-подрядчики или "объездные" помещались обычно отдельно от возчиков и обильно угощались бесплатно. Дворник при этом рассчитывал, что довольный угощением хозяин будет сговорчивее относительно цены на овес и платы за постой. "Хозяева", учитывая это, были при еде и питье часто невоздержанны. "Едят, как будто век не едали". "За ночь целую четверть вина вдвоем выпьют". "Как дорвется иркутский омулятник до мяса, так и удержу ему нет никакого, и сытый, на него глядя, есть захочет", - говорили дворники<sup>31</sup>. Главным источником дохода для дворников была продажа овса и сена. Приблизительный подсчет потребляемого сена и овса обозами у дворников на участке Томск-Иркутск составлял около 1 млн. пудов сена и 1,5 млн. пудов овса. Расчет этот складывался следующим образом. 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 получаются соответственные цифры<sup>32</sup>.

Хозяйства дворников были крупными торгово-предпринима-

тельскими заведениями, основанными на производстве и перепродаже овса, сена и продовольствия. Базировались они на эксплуатации наемного труда. Дворники нанимали работников, которые занимались уборкой, возкой воды, приготовлением пищи. Большие дворы нанимали обычно двух-трех годовых работников-мужчин, а также несколько срочных работников на полгода или несколько зимних месяцев. По найму работало несколько стряпух. Обычная плата работникам была такой же, как и при найме на сельскохозяйственные работы: мужчине 60-80 руб., женщине - 40-50 руб. в год на хозяйских харчах<sup>33</sup>.

Организация дворничества способствовала выделению на одном полюсе деревни предпринимательских, многопосевных хозяйств, соединявших товарное земледелие с предпринимательством в организации извозного промысла.

Московско-Сибирский тракт с прилегавшими к нему путями оказывал серьезное влияние на развитие деревообрабатывающей промышленности крестьян Сибири. 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 во второй половине XIX в. Экипажный промысел как вид отрасли делился на самостоятельные отрасли, такие как: тележная, санная, колесная, дужная. 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 занимались выделкой саней, дуг, колес. Хозяйства, полностью порвавшие с земледелием и отдавшие себя промыслам, составляли в Нелюбинской волости 32%. Были села, которые занимались только одним видом продукции. Например, в деревне Лавровой из 28 семей 18 занимались 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 по обработке дерева<sup>34</sup>.

Внутри самого промыслового района прослеживается специализация отдельных сел и деревень по производству той или иной продукции. Так, колесным производством в Спасской волости Томского округа занимались в д.Нижне-Шубиной, Лошкотовой, Большаниной, Федосеевой, Кучумовой, Еркиной, Вороновой, в Ишимской волости — в с.Судженском, Баимской-Благовещенском. Специалистами по производству тележных одров (кузовов особой формы) были промышленники юго-западной части Нелюбинской волости и деревни Аркашевой Семилуженской 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 селе Спасском Спасской волости<sup>35</sup>. Село Спасское славилось своими мастерами-дужниками. Дуги, изготовленные спасскими умельцами, пользовались большим спросом на Ирбитской ярмарке<sup>36</sup>.

Вообще вдоль Московского тракта в районах Каинского, Мариинского и Томского округов для нужд извоза сани, колеса, телеги изготовлялись почти повсеместно. Г.А.Бочанова



выделяет села Губино, Рыбалово, Карбышево и другие как центры их производства<sup>37</sup>.

В Тобольской губернии — Тюменском, Туринском, Курганском и Тобольском округах — сложилось бондарное и экипажное производство. Бочки производились 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. В Туринском уезде специализацию по экипажному промыслу имело 13 селений, в Курганском — 12. В Тюмень на продажу ежегодно свозилось до 50 тыс. телег и саней<sup>38</sup>.

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. Для этого необходима была кооперация труда. Поэтому зажиточные колесники имели отдельные мастерские, где выполнялись все работы<sup>39</sup>.

Эти факты говорят об углублении общественного разделения труда, возникновения новых промыслов в пореформенный период. По своему экономическому характеру экипажный, колесный и бондарный промыслы были типичным мелкотоварным производством. Значительная часть кустарей входила в соприкосновение с рынком 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 отдельные районы. Это, в основном, 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 в этом округе рогожи-кулевки, а сырье получали от скупщика. Волости эти на Московском тракте не лежали, но обслуживали его нужды.

В 80-е гг. этим промыслом занимались 350 тыс. жителей данного района, а ежегодная продажа приносила доход до I млн. рублей. На Ирбитскую ярмарку рогож вывозилось на 200 тыс. рублей, плетеных коробов до 50 тыс., "целые обозы веревок" для упаковки товаров<sup>40</sup>. Доходность этого промысла была чрезвычайно низка. Поэтому трактовые крестьяне им не занимались, имея более выгодные для себя промыслы. А крестьяне отдаленных от тракта селений вынуждены были браться за этот промысел, так как видели в нем источник существования, а кулаки — источник прибылей. 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, мелкото-

варного производства с самостоятельным сбытом продукции почти не существовало в этой отрасли. Она была почти полностью подчинена скупщику, либо выходявшему из рядов самих же промышленников, либо представлявшего купеческие фирмы, обслуживающие Московский тракт<sup>41</sup>.

Таким образом, самым крупным промышленным районом Сибири была полоса вдоль Московско-Сибирского тракта. Чем ближе к тракту, крупным городам, местным торгово-промышленным центрам, удобным путям транспортировки кустарных изделий, тем выше процент населения, занимавшегося кустарными промыслами и торгово-предпринимательской деятельностью. Тракт служил артерией, которая давала жизнь не только извозному промыслу, но и кустарным промыслам, обслуживавшим извоз.

### § 3. Особенности классового разложения крестьянства в зоне Московского тракта

Проблема разложения крестьянства Сибири поставлена и изучена в исторической литературе достаточно полно. Однако специально вопрос о влиянии путей сообщения на разложение не рассматривался. При исследовании этого вопроса 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, которые позволили бы воспользоваться этим методом. Поэтому мы обратились к группировке хозяйств по средствам производства. Для этого выделили следующие признаки: величина пашни и посева, количество коров. А также берем фактор, свидетельствовавший о разложении крестьянства, — группировку хозяйств по

числу отпусканших и нанимавших рабочую силу. Однако и здесь источники имеют серьезный недостаток - отсутствие в поселенных таблицах комбинации указанных выше признаков при характеристике определенной группы хозяйств. Поэтому мы вынуждены пользоваться только теми показателями группировки, которые имеются в источниках.

Используя опыт, накопленный советскими историками, мы применяли следующие критерии при группировке хозяйств по величине посева и количеству пашни: бедняцкие хозяйства - беспосевные и с 1-3 дес. посева (до 5 дес. пашни), середняцкие - от 4 до 10 дес. посева (от 5 до 15 дес. пашни) и кулацкие - более 10 дес. посева (свыше 15 дес. пашни)<sup>42</sup>. При группировке по рабочим лошадям принято считать бедняцкими хозяйства безлошадные и имевшие 1-2 лошади, середняцкими - 3-5 рабочих лошадей, кулацкими - свыше 5<sup>43</sup>.

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 кулацкие - с 5 и более<sup>44</sup>.

Существенный вклад в дальнейшее развитие ленинского учения о разложении крестьянства внес Л.М.Горюшкин. Им разработан вопрос о понимании широты разложения как массы крестьянских хозяйств, вовлеченных в процесс разложения, и степени (глубины) разложения как характера оформленности крайних групп, новых социальных категорий: сельских пролетариев и буржуазии<sup>45</sup>.

Исследование процесса разложения мы начали с группировки крестьянских хозяйств по размерам пашни (см. табл. 2.5 ).

Из таблицы видно, что процесс разложения крестьянства в Сибири в конце 80-х — начале 90-х гг. XIX в. проходил повсеместно. Однако на Московско-Сибирском тракте в селах и волостях, которые он пересекал, процесс разложения проходил более интенсивно. В Иркутской губернии процент бедняцких хозяйств на Московском тракте превышал показатель вне трактовых сел на 21,1 пункта, т.е. более чем вдвое. Трактовые волости по этому же показателю превышали вне трактовые на 15,2 пункта, т.е. интенсивность и широта разложения несколько падает в трактовых волостях по сравнению с селами на тракте, но однако испытывает сильное влияние тракта. Группа зажиточных (кулацких) хозяйств на тракте в селах и в волостях 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, превышая трактовые села на 13,4 пункта, 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 группа бедняцких хозяйств в трактовых волостях превышала показатель вне трактовых на 3 пункта. В то же время группа кулацких 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 разложения является характеристика хозяйств, не имевших запашки, т.е. не севших хлеба. По Ир-

кутской губернии таких хозяйств в селах тракта насчитывалось 30,3%, а во внетрактовых - 12,3%, т.е. ниже трактового показателя на 18 пунктов. В трактовых волостях процент безземельных равнялся 23,6, а внетрактовых - 12,9%, уступая таким образом 10,7 пункта. В Енисейской губернии процент безземельных хозяйств был примерно одинаков (33,9% на тракте и 33,3% во внетрактовых волостях), но с тенденцией к увеличению этой группы на тракте, так как там на 0,6 пункта безземельных было больше. Равенство же процента безземельных хозяйств на тракте и вне его можно объяснить тем, что в число внетрактовых волостей были включены и волости, имевшие золотые прииски, где, естественно, концентрировалось безземельное население. В Ялуторовском округе в трактовых волостях не имело посевов 16,4% хозяйств, во внетрактовых 11,3%.

Таким образом, глубина разложения в трактовых селах и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и районах, к нему прилегающих, является очевидным фактом, подтверждающим вывод В.И.Ленина о более высоком уровне разложения крестьянства в более развитых экономических районах, каким в частности и являлся Московский тракт в Сибири.

Середняки не представляли однородную устойчивую массу хозяйств. Эта группа подвергалась процессу разложения-раскрестьянивания. Внутри самих середняков наблюдались две тенденции: к разорению и к укреплению (см. табл. 2.6).

Подсчет показал, что тенденция к разорению у середняков преобладала в целом и в трактовых и нетрактовых районах. Однако, в трактовых районах процент этот был выше и превышал в Иркутской губернии внетрактовую зону по селам на 6,3 пунк-

кутской губернии таких хозяйств в селах тракта насчитывалось 30,3%, а во внетрактовых — 12,3%, т.е. ниже трактового показателя на 18 пунктов. В трактовых волостях процент безземельных равнялся 23,6, а внетрактовых — 12,9%, уступая таким образом 10,7 пункта. В Енисейской губернии процент безземельных хозяйств был примерно одинаков (33,9% на тракте и 33,3% во внетрактовых волостях), но с тенденцией к увеличению этой группы на тракте, так как там на 0,6 пункта безземельных было больше. Равенство же процента безземельных хозяйств на тракте и вне его можно объяснить тем, что в число внетрактовых волостей были включены и волости, имевшие золотые прииски, где, естественно, концентрировалось безземельное население. В Ялutorовском округе в трактовых волостях не имело посеов 16,4% хозяйств, во внетрактовых 11,3%.

Таким образом, глубина разложения в трактовых селах и волостях, поляризация безземельного населения и его концентрация на тракте и районах, к нему прилегающих, является очевидным фактом, подтверждающим вывод В.И.Ленина о более высоком уровне разложения крестьянства в более развитых экономических районах, каким в частности и являлся Московский тракт в Сибири.

Середняки не представляли однородную устойчивую массу хозяйств. Эта группа подвергалась процессу разложения-раскрестьянивания. Внутри самих середняков наблюдались две тенденции: к разорению и к укреплению (см. табл. 2.6).

Подсчет показал, что тенденция к разорению у середняков преобладала в целом и в трактовых и нетрактовых районах. Однако, в трактовых районах процент этот был выше и превышал в Иркутской губернии внетрактовую зону по селам на 6,3 пунк-

та, по волостям — на 2,1 пункта; в Енисейской — в волостях на 6,3 пункта; в Ялutorовском округе был примерно одинаковым процент разорвавшихся середняков.

Далее мы провели группировку хозяйств по числу рабочих лошадей (см. табл. 2.7). При этом необходимо оговориться, что в "Материалах по исследованию Енисейской губернии" графы с числом рабочих лошадей в таблицах по селениям отсутствуют, а исследователи по Ялutorовскому 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 группы и завышает состав зажиточной группы хозяйств.

При группировке крестьянских хозяйств по числу рабочих лошадей мы использовали ленинскую методику. В результате разделения на бедную, среднюю и зажиточную группы крестьян мы получали 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 внетрактовых же селах группа безлошадных имела 15%, бедная в целом с безлошадными — 53,7%. Таким образом, наиболее бедная группа хозяйств сформировалась в трактовых селах, особенно в селах Московского тракта, где была наиболее высокой степень безлошадных хозяйств. Она превышала показатель по внетрактовым селам на 16,6 пункта.

В волостях, лежавших на Московско-Сибирском тракте Ир-



та, по волостям — на 2,1 пункта; в Енисейской — в волостях на 6,3 пункта; в Ялutorовском округе был примерно одинаковым процент разорявшихся середняков.

Далее мы провели группировку хозяйств по числу рабочих лошадей (см. табл. 2.7). При этом необходимо оговориться, что в "Материалах по исследованию Енисейской губернии" графы с числом рабочих лошадей в таблицах по селениям отсутствуют, а исследователи по Ялutorовскому 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 группы и завышает состав зажиточной группы хозяйств.

При группировке крестьянских хозяйств по числу рабочих лошадей мы использовали ленинскую методику. В результате разделения 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 внетрактовых же селах группа безлошадных имела 15%, бедная в целом с безлошадными — 53,7%. Таким образом, наиболее бедная группа хозяйств сформировалась в трактовых селах, особенно в селах Московского тракта, где была наиболее высокой степень безлошадных хозяйств. Она превышала показатель по внетрактовым селам на 16,6 пункта.

В волостях, лежавших на Московско-Сибирском тракте Ир-

кутской губернии, группа бедных хозяйств составляла 58,7% всех хозяйств, 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 разложения в волостях тракта и вне тракта наблюдается. Так, группа безлошадных хозяйств в волостях Московского тракта превышает соответствующий показатель внетрактовых волостей на 5,5 пункта.

Средняя группа хозяйств в трактовых селах трех округов равнялась 19%, на Московском тракте - 18,8%, в волостях Московского тракта - 21,1%. Во внетрактовых селах - 24,3%. В волостях, взятых для сравнения с трактовыми - 26,3%. Таким образом, группа средних хозяйств была наиболее устойчивой во внетрактовых селах и волостях, в то время как разложение средней группы в трактовых селах было выше, особенно это касалось сел Московского тракта.

Группа зажиточных хозяйств в трактовых селах составляла 16,3% хозяйств, на Московском тракте - 19,1%, а во внетрактовых селах - 22% хозяйств. 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 и 2 рабочими лошадьми - 53%. В семи внетрактовых волостях той же губернии соответствующие показатели равнялись 23,8% и 45,4%. Т.е. в трактовых волостях показатель бедных хозяйств превышал подобный показатель во внетрактовых на 7,6 пунктов. Группа средних хозяйств с 3-4 лошадьми в трактовых волостях имела

24% хозяйств, во внетрактовой - 21,9%. Зажиточных хозяйств соответственно было 23% и 32,7%, т.е. процесс разложения и пролетаризации во внетрактовых волостях проходил менее интенсивно, чем в трактовых волостях.

В Ялutorовском округе Тобольской губернии в селах Московского тракта группа бедных крестьянских хозяйств составляла 71,9%, т.е. равнялась среднему показателю по всему округу. Качественной характеристикой этой группы является наличие в ней безлошадных хозяйств, которых было 29,3% от всех хозяйств тракта. Во внетрактовых селах процент хозяйств бедной группы был равен 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 разложения в группе трактовых хозяйств была выше.

Из анализа данных по Ялutorовскому округу следует, что процесс разложения 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 Ялutorовском округе Тобольской губернии - 67,3%, опережая тоже довольно высокий показатель по Иркутской губернии на 5,2 пункта. А по селам Московского тракта этот показатель в Ялutorовском округе был выше соответствующего по Иркутской губернии на 9,8 пункта. Однако процент безлошадных хозяйств по Московско-Сибирскому тракту Иркутской губернии несколько превышал аналогичный в Ялutorовском округе (31,6% и 29,3%).

Процент безлошадной группы крестьянских хозяйств по данным 1887/88 г. на Московском тракте не был перекрыт по всей Иркутской губернии и через 20 лет в 1908 и 1912 гг.

(22,7% в 1887 и 13,4 и 12,8% в 1908 и 1912 гг.). Подобная ситуация сохранялась по Енисейской губернии. Если в 1870 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%<sup>46</sup>.

Трудности 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 давалась группировка хозяйств по наличию рабочего скота в поселенных таблицах, в Енисейской губернии в таблицах по селениям даны только сведения по числу хозяйств "без всякого скота" и "без рабочих лошадей".

Подсчитывая данные по графам "наличных хозяйств без всякого скота" и "без рабочих лошадей", получили следующие результаты. В трактовых селах четырех округов Енисейской губернии без всякого скота было 24,7% хозяйств, во внетрактовых же на 6,7 пункта ниже (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 всякого скота, без рабочих лошадей и без крупного рогатого скота составляла около трети хозяйств. Во внетрактовых селах процесс пролетаризации шел несколько медленнее, но и там число хозяйств без всякого скота достигло одной пятой, а без рабочих лошадей превышало одну четвертую часть всех наличных хозяйств (см. табл. 2.8).

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 взяли и выделили семь волостей этих же округов, не пересекавшихся Московско-Сибирским трактом (см. табл. 2,9).

В трактовых волостях без крупного рогатого скота насчитывалось 31,2% всех наличных хозяйств. Вместе с ними хозяйства, имевших одну голову рогатого скота, было 49%. Хозяйств с 2-3 головами скота было 26,2%, а с 4 и более - 24,8%. В этой группе число хозяйств 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%, вместе с хозяйствами, имевшими одну голову рогатого скота, - 43,4%, имевших 2-3 головы - 24%, а с 4 и более головами - 32,6%. В этой высшей группе хозяйств с 10 головами рогатого скота имелось 9,1%.

Анализ таблицы показывает, что группа хозяйств бедных (имевших до 1 головы рогатого скота) в трактовых волостях превышала показатель по внетрактовым волостям на 5,6 пункта. Другая крайняя группа - зажиточных хозяйств - была выше во внетрактовых волостях, превышая показатель трактовых волостей на 7,8 пункта.

Проведенная группировка по источнику несколько сужает границы группы бедных хозяйств и расширяет границы группы зажиточных, так как критерием для характеристики процесса разложения крестьянства некоторые исследователи брали хозяйства с 1-2 головами крупного рогатого скота для бедной группы и с 4 коровами для средней<sup>47</sup>. Поэтому у нас получилась группа хозяйств бедных несколько суженной, потому что к средней группе мы вынуждены были отнести хозяйства с 2 голо-

вами крупного рогатого скота, так как они даны по источнику вместе с хозяйствами, имевшими 4 головы рогатого скота. А хозяйства, имевшие 4 головы рогатого скота, отнесены к группе зажиточных хозяйств, потому что они тоже не выделялись исследователями в отдельную графу.

Можно для расширения границ группы бедных хозяйств провести чисто механическое разделение графы хозяйств с 2-3 головами рогатого скота на две, и одну часть перенести в группу бедных хозяйств. Для сужения границы зажиточных хозяйств из графы хозяйств, имеющих 4-9 голов рогатого скота, шестую часть перенести к средней группе. Получится следующая картина на основании вышеприведенного материала по Енисейской губернии (см. табл. 2.10).

Проведенное 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 бедняцкую прослойку в районе трактовых волостей на 13,4% по сравнению с первоначальной группировкой. В группах зажиточных хозяйств разница между районами остается почти той же.

По Иркутской губернии мы провели группировку по наличию рогатого скота в хозяйствах трактовых и внетрактовых сел (см. табл. 2.11).

В трех округах Иркутской губернии в трактовых селах 32% хозяйств вообще не имели крупного рогатого скота, в селах Московского тракта - 31,4%, а во внетрактовых селах - 25%, т.е. во внетрактовых селах процент хозяйств без рогатого скота был ниже показателя Московского тракта на 6,4 пункта. Примерно та же разница сохранится между трактовыми

и внетрактовыми селами, если прибавить к этой группе хозяйства с одной головой крупного скота.

Чтобы еще более уточнить процент 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 1/2 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 внетрактовых селах - 58,4%. И по этим показателям разница между трактовыми и внетрактовыми селами по бедной группе хозяйств сохраняется в 5 и выше пунктов.

По Ялutorовскому округу трудно подсчитать число хозяйств с 3-4 коровами по округу, а следовательно, и по внетрактовым селам, 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 графы: "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 дойным коровам<sup>48</sup>. Поэтому мы из графы "с 4,5 и 6 коровами" по округу берем в нашу таблицу 1/3 из числа хозяйств для графы с 3-4 коровами, а оставшиеся 2/3 хозяйств переносим в графу 5,6 - 9 и более коров. Подобный прием производим и с поселенными таблицами, где из графы "с 3-5 коровами" 2/3 хозяйств переносим в графу с 3-4 коровами, а 1/3 к группе хозяйств с 5,6 - 9 и более дойными ко-

ровами (см. табл. 2.12).

Из таблицы видно, что бедняцкие хозяйства в трактовых селах составляли около 82% хозяйств, во вне трактовых - 76,2%. Таким образом, разрыв между показателями по группе бедняцких хозяйств по рассматриваемым районам сохранялся в 5 и более пунктов. С другой стороны группа зажиточных хозяйств вне тракта превышала показатель трактовых сел по числу дойных коров на 3 пункта.

Сравнение же трактовых волостей и вне трактовых почти не дает разницы между группами хозяйств исследуемых районов по числу дойных коров.

Таким образом, 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 (см. табл. 2.13).

Группировка хозяйств показывает, что в селах Московского тракта по трем округам Иркутской губернии процент хозяйств, нанимавших годовых и временных рабочих, был равен 25,6%, а во вне трактовых селах - 19,7%, т.е. ниже показателя по тракту на 6 пунктов. Из всех хозяйств, имевших годовых и временных рабочих, по трем округам 33,4% из них 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 рабочих, было 45,6%, тогда как из всех хозяйств трех округов



гов в трактовых селах было 40,8% хозяйств. Мы видим, что процент хозяйств, использовавших наемный труд, был 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, у старожилов был примерно одинаковый процент хозяйств, имевших годовых наемных рабочих по исследуемым районам: 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%, достигая в разнице между районами исследования 8 пунктов. Из всех хозяйств поселенцев, использовавших труд годовых наемных рабочих, 53,7% находилось на Московско-Сибирском тракте, а с прилегающими к нему трактами - 65,3%. Однако, следует отметить, что из всей массы поселенцев процент хозяйств, использовавших труд годовых рабочих, был незначительным: 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 рабочих 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. Абсолютное же большинство 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 пользовались трудом годовых рабочих, но численно они состав-

ляли только 9,4% от хозяйств старожилов, имевших годовых рабочих.

В волостях Московского тракта число хозяйств, нанимавших годовых и временных рабочих мужского пола, было равно 24,8%, во внетрактовых - 20,7%. В трактовых волостях 31,7% всех мужчин рабочего возраста от 18 до 60 лет работало по найму временно или в течение года, во внетрактовых - 22,3%. Сроковые рабочие составляли 15,6% от всех мужчин рабочего возраста в трактовых волостях и 12,1% во внетрактовых. Из них в трактовых волостях жило на стороне, т.е. не в своем селении - 16,6%, а во внетрактовых на стороне жило 32% сроковых рабочих. Следовательно, в трактовых волостях на местах был постоянный спрос на рабочих, нанимавшихся на определенный срок, и отход сроковых рабочих на сторону был вдвое меньше подобного показателя по внетрактовым волостям.

Данные по Енисейской губернии показывают, что процент хозяйств, нанимавших годовых рабочих по всем четырем округам: Канскому, Красноярскому, Ачинскому и Минусинскому - в трактовой и внетрактовой зонах был приблизительно одинаков: 10,3% - в трактовых селах, 10,5% - в селах Московского тракта и 9,9% - во внетрактовых. Т.е. в селах Московского тракта число хозяйств, нанимавших годовых рабочих было на 0,5 пункта выше, чем во внетрактовых. Число же хозяйств, нанимавших сроковых рабочих, во внетрактовых селах превышало показатели по трактовым селам, но также незначительно - всего около 1 пункта. И хотя эти показатели отличаются незначительно, но они позволяют проследить тенденцию к преимущественному использованию труда годовых рабочих в трактовых хозяйствах, особенно Московско-Сибирского тракта.

Наиболее показательным в этой связи является анализ графы по наличию годовых рабочих всякого возраста в хозяйствах четырех округов трактовых и внетрактовых сел. Мы соотнесли их (число рабочих) с общим числом душ мужского пола и получили следующие показатели. В трактовых селах годовые рабочие составляли 8%, в селах Московско-Сибирского тракта - 9,3%, а во внетрактовых селах - 5,2% от всего числа душ мужского пола в каждом исследуемом районе. Таким образом, в селах Московско-Сибирского тракта процент годовых наемных рабочих на 4 пункта превышал показатели по внетрактовым селам. Следовательно, на Московско-Сибирском тракте наблюдается тенденция к более быстрым темпам втягивания крестьян в процесс разложения и пролетаризации, а также к более широкому привлечению наемной рабочей силы на длительные сроки работ.

Анализ данных по графе "Число хозяйств, отпускающих рабочих годовых и сроковых" показывает, что в целом по четырем обследованным округам процент хозяйств, отпускавших годовых рабочих в трактовых селах был выше процента хозяйств во внетрактовых селах и равнялся соответственно 24,4% и 19,8%. Таким образом, около одной четверти хозяйств трактовых, в том числе и Московского тракта, отпускало годовых рабочих, а во внетрактовых - около 1/5 хозяйств. Процент хозяйств, отпускавших сроковых рабочих, в целом по четырем округам был незначителен и равнялся соответственно 3,5% хозяйств в трактовых селах и 3,3% хозяйств внетрактовых сел, достигая наивысшего предела в 4% хозяйств в трактовых селах Канского округа.

Анализ данных по сроковым рабочим показывает, что от

общего числа мужчин, живущих в сроку, процент в возрасте 18-60 лет составлял по трактовым селам четырех округов 20,8%, по Московско-Сибирскому тракту - 22,1%, а по вне-трактовым селам - 21,2%, т.е. фактически везде был одинаков. Процент женщин, живущих в сроку, от общего числа душ женского пола по трактовым селам был вдвое выше, чем во вне-трактовых селам, и равнялся соответственно 1,7% в трактовых, 1,3% в селам Московского тракта и 0,7% числа душ женского пола вне-трактовых сел. Таким образом, спрос на сроковую работу женщин в трактовых селам был выше. Так, в Канском округе в трактовых селам 2,4% женщин нанималось на сроковую работу, в то время как во вне-трактовых - лишь 0,3%.

Взрослых мужчин, нанимавшихся работать поденно, в трактовых селам Енисейской губернии было 9,6%, а во вне-трактовых - 10,6%, т.е. тенденция к применению труда поденщиков преобладала во вне-трактовых селам.

По Ялutorовскому округу хозяйств, нанимавших рабочих, в трактовых селам было 13,6%, во вне-трактовых - 10,5%, т.е. ниже показателя трактовых сел на 3 пункта. В волостях Московского тракта нанимало рабочих 12,7% хозяйств, а во вне-трактовых - 7,9%. В трактовых волостях из хозяйств, нанимавших рабочих, 48,5% нанимало одного полного рабочего без различия срока найма, 7,6% хозяйств - двух "полных" рабочих и 4,5% хозяйств - трех рабочих мужского пола. Остальные 39,4% хозяйств нанимали либо взрослых женщин, либо полурабочников (подростков) мужского и женского пола без различия срока найма. Из вне-трактовых волостей по одному рабочему мужского пола нанимало 49% хозяйств, имевших рабочих, 8% -

по двое рабочих, 1,3% — по трое полных рабочих мужского пола. Остальные 41,7% хозяйств нанимали женщин или подростков разного пола. Таким образом, мы видим, что процент хозяйств, нанимавших одного полного рабочего, в трактовых и вне трактовых волостях приблизительно одинаков, а вот с тремя рабочими — выше на три пункта в трактовых волостях<sup>49</sup>.

Процент хозяйств, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на местах, в волостях Московского тракта и вне трактовых волостях был приблизительно одинаков (45,2% и 44%). По селам Московского тракта этот процент ниже и равен 37,8%. Интересно отметить, что процент хозяйств, отпускавших рабочих на сторону, был выше во вне трактовых волостях, а хозяйств, предлагающих личные услуги на местах, — выше в волостях Московского тракта (23,6% против 20,4% хозяйств во вне трактовых волостях).

Число наемных рабочих в населенных пунктах рассматриваемых районов в Ялуторовском округе распределялось неравномерно (см. табл. 2.14).

Из наемных рабочих в селам Московско-Сибирского тракта годовые составляли 48,3%, вне трактовых сел — 34,4%. Соответственно повышался процент срочных рабочих. Если на Московском тракте он был равен 51,7% всех наемных рабочих, то во вне трактовых селам процент их был равен 65,6%. Срочные рабочие преобладали во вне трактовых районах. Более высокий процент годовых рабочих в зоне трактовых сел говорит о том, что здесь был шире спрос на крепких физически работников, имеющих определенную квалификацию.

Наемные рабочие составляли в селам Московского тракта 8,8% от всех жителей рабочего возраста<sup>50</sup>. (Этот процент мог

быть выше, так как в источнике в графе "наемные рабочие" учитывались полуработники с 14 лет, а мы подсчитывали число жителей рабочего возраста женского пола с 13 лет). Вне Московского тракта наемные рабочие составляли 6% от населения рабочего возраста. В целом по всем трактам округа (в том числе и по Московскому) наемных рабочих было 1143, или 18,8% от всех наемных рабочих округа. На один населенный пункт по Московско-Сибирскому тракту приходилось 30 наемных рабочих годовых или срочных, а по округу в целом - 16,4. Годовых рабочих на одно селение приходилось по трактам - 13,2, по Московскому тракту - 11,7, а на вне трактовые пункты приходилось 5 годовых рабочих на один населенный пункт.

В волостях Московского тракта процент наемных рабочих от наличных душ рабочего возраста обоего пола составлял 6,8%, а во вне трактовых - 4,2%. Из них полные годовые работники обоего пола составляли 30,6% всех наемных рабочих в трактовых волостях и 25,3% во вне трактовых, т.е. спрос на наемную рабочую силу взрослых работников был на 5 пунктов выше в зоне Московско-Сибирского тракта<sup>51</sup>.

Не только вышеприведенные факты, но и другие свидетельства 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% вне трактовых, т.е. аренда земли более широко была распространена во вне трактовых волостях, а вот аренда покосов показывает иную картину: на тракте арендовало покосы - 30,2% хозяйств, а вне его - 20,1%<sup>52</sup>. Это еще раз подтверждает вы-

вод о роли покосов для содержания почтовых и рабочих лошадей с одной стороны, а с другой - товарность хозяйства проявлялась в первую очередь в увеличении площадей покосов для производства товарного сена и реализации его на рынке.

В Ялуторовском округе на Московско-Сибирском тракте было лишь 4,9% наличных хозяйств, сдававших в аренду покосы, в то время как во внетрактовых селах 20,9% хозяйств сдавало сенокосы. Опять же ценность сенокосов на тракте мало стимулировала к сдаче их в аренду<sup>53</sup>.

Таким образом, мы приходим к выводу, что усилению процесса разложения крестьянства в зоне Московско-Сибирского тракта способствовало развитие товарно-денежных отношений.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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 натуральную дорожную повинность денежной потерпела крах, так как крестьяне не были готовы исполнять повинность в денежной форме. Но с развитием товарно-денежных отношений во второй половине XIX в. крестьянство само становится заинтересованным в переводе натуральной дорожной повинности в денежную. Однако правительство и сибирская администрация не торопились с переводом данной повинности в денежную, хотя и не запрещалось на местах среди самих отработчиков-крестьян нанимать за себя других работников. Т.е. по отношению к самой податной общине дорожная повинность выступала в форме феодальной ренты, а трансформация ее в денежную происходила внутри общины. Это способствовало дальнейшей поляризации классовых сил в сибирской деревне, так как перевод повинности в денежную более всего был выгоден зажиточным крестьянам.

Население региона было размещено на огромных пространствах. В этих условиях концентрация его 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. В Восточной Сибири в этих селениях сосредотачивалась большая часть таких категорий жителей как новоселы и ссыльные. Это объясняется тем, что трактовые села имели спрос на рабочую



силу выше, чем внетрактные. Здесь был значительным спрос на продукцию ремесленно-кустарного производства, а многие переселенцы или бывшие ссыльные были по профессии кустарями или людьми, не связанными с сельскохозяйственным производством. Тракт давал возможность неимущим найти средства к существованию, поэтому и притягивал к себе различные группы крестьян. Развитие промысловой деятельности в области транспортных перевозок привлекало в трактные села крестьян-старожил из других селений.

Концентрация населения вокруг тракта по удельному весу населения трактных 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 в эту зону осуществлялся приток населения, затем по мере освоения территории и уплотнения экономической структуры происходил отток в ближайшие районы, что было характерным для Западной Сибири. В Западной Сибири в связи с освоенностью региона наблюдался медленный рост трактового населения, в Восточной — наоборот происходит концентрация жителей прежде всего вокруг тракта. На нем была и самая высокая плотность населения.

Важной составной частью в промысловой деятельности крестьян Сибирского тракта являлся извозный промысел. Основные заработки крестьяне получали от товарного извоза, содержания почтовой гоньбы и вольного пассажирского извоза. Во второй половине XIX в. товарно-денежные отношения широко проникали в извозный промысел и наиболее ярко отражали социальную картину сибирской деревни. Извозный промысел был свя-

зующим звеном между сельскохозяйственным и промышленным производством, выделяясь в самостоятельную отрасль торгового капитала. Он стимулировал специализацию сельского хозяйства при трактовой зоне. Крестьянское хозяйство втягивается в процесс товарного производства, направленного на удовлетворение нужд тракта: производство фуража, использование залежей в качестве сенокосов, расширение запашки под посевы овса, реализацию товарного хлеба. Развивается ряд промыслов, связанных с обслуживанием нужд тракта: тележный, колесный, рогожный, по производству бродней и т.д.

Основную прибыль от извоза получала наиболее зажиточная группа крестьян. Середняк в основном получал возможность прокормить себя и рабочих лошадей в период между сельскохозяйственными работами. Бедная группа крестьян использовалась в качестве рабочей силы при хозяевах лошадей в обозах, а также в роли почтовых ямщиков или работников у содержателей почтовых станций или постоялых дворов.

Извозный промысел, оказывая влияние на развитие капиталистических отношений в трактовой деревне, втягивал и районы волостей, прилежавших к Московско-Сибирскому тракту, так как объем перевозок постоянно возрастал в связи с проникновением русского капитала в отдаленные районы Сибири и постоянно возрастающим объемом русско-китайской чайной торговли через Кяхту. Спецификой Московского тракта в этот период было то, что он являлся одновременно и транспортной артерией для местного населения и транзитным путем для товаров в русско-китайской торговле.

Извозный промысел оказывал влияние на образ жизни при трактового населения, делал его более активным, уничтожал

патриархальщину и дикость во многих труднодоступных районах Сибири. Извоз оказал влияние на формирование определенных традиций в организации грузовых и пассажирских перевозок. Сюда входила и организация обозов, и поведение во время их движения, и скорость передвижения. У вольных ямщиков сохранились традиции в виде существовавших в Западной Сибири монополий "дружков" при перевозке пассажиров и особой манере поведения ямщиков во время исполнения своих обязанностей.

Извоз способствовал изменению социальной структуры при трактового населения. Богатые крестьяне, занимаясь этим промыслом, получали возможность для расширенного воспроизводства в своем хозяйстве и усиления эксплуатации своих односельчан.

Проведенное исследование показывает, что крестьянство тракта более широко было втянуто в процесс разложения, чем во внетраковых 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.

П Р И М Е Ч А Н И Я

В в е д е н и е

- 1 Энгельс Ф. Положение Англии. Восемнадцатый век //Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд. - Т.1 - С.614; Он же. Положение рабочего класса в Англии // Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд. - Т.2 - С.255; Он же. Демократический панславизм // Маркс К., Энгельс Ф. - Соч., 2-е изд. - Т.6 - С.298.
- 2 Шунков В.И. Вопросы аграрной истории России. - М., 1974.- С.214.
- 3 Целевая научно-исследовательская программа "Исторический опыт освоения Сибири". Проект. - Новосибирск, 1986. - С.8-9.
- 4 См.: Миллер Г.Ф. История Сибири. М.-Л., 1937. - Т.1-2; Словцов П.А. Историческое обозрение Сибири. - СПб., 1886; Андриевич А.А. Сибирь в XIX столетии. - СПб., 1889; Буцинский П.Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. - Харьков, 1889.
- 5 Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. - СПб., 1900. - С.178-179.
- 6 Сибирь и великая сибирская железная дорога. - СПб., 1893.- С.275-276; Сибирь под влиянием рельсового пути. - СПб., 1902. - С.25-26; Соболев М. Пути сообщения в Сибири. // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды. - СПб., 1908. - С.24-25.
- 7 Ларионов Д.Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. - Иркутск: Тип. Н.Н.Синицына, 1870. - С.83-85, 212, 220.
- 8 Горшкин Л.М., Миненко Н.А. Историография Сибири дооктя-

брьского периода (конец XVI-начало XX в.). - Новосибирск, 1984. - С.116-117.

- 9 Кауфман А.А. Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. - СПб., 1892. - Вып.14. - С.35; Сибирское переселение на исходе XIX в. - СПб., 1901. - С.70-80; Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии. - СПб., 1895. - Т.1, Ч.1, Ч.2; 1896. - Т.1, Ч.3; Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. - СПб., 1895.
- 10 Кауфман А.А. Экономический быт государственных крестьян восточной части Томского округа и северо-западной части Мариинского округа Томской губернии. // Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и иногородцев Западной Сибири. - СПб., 1892. - Вып.18, т.2. - С.167-168.
- 11 Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. - М., 1890. - Т.2. - С.167-168.
- 12 Кауфман А.А. Сибирь. // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. - СПб., 1900. - Т.29. - С.782.
- 13 Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. - СПб., 1889. - Вып.13. - С.147,167.
- 14 Латкин Н.В. Енисейская губерния. - СПб., 1892. - С.387.
- 15 Ядринцев Н.М. Сибирь как колония. - СПб., 1882. - С.157.
- 16 Головачев П.Н. Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков. - Тобольск, 1898; Он же. Сибирь. - М., 1902.

- 17 Чудновский С. Енисейская губерния к 300-летию юбилею Сибири. - Томск, 1885. - С.134; Астырев Н. Очерки жизни населения Восточной Сибири. - М., 1891. - С.261-263.
- 18 Астырев Н. Указ. соч. - С.262.
- 19 Латкин Н.В. Красноярский округ Енисейской губернии. - СПб., 1890. - С.62-64, 68-69; Молодых И.А., Кулаков И.Е. Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии. - СПб., 1896.
- 20 Молодых И. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости. // Известия Восточно-сибирского отдела русского географического общества. - Иркутск, 1890. - Т.1, № 1. - С.34-59.
- 21 Молодых И. Указ. соч. - С.45.
- 22 Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров. // Известия института исследования Сибири. - Томск, 1921. - № 6. - С.116.
- 23 Попов Н. Очерки старой ямщины в Прибайкалье. // Жизнь Бурятии. 1925. - № 5-6. - С.114-117.
- 24 Кабо Р.М. Города Западной Сибири. - М., 1949. - С.140.
- 25 Покшишевский В.В. Заселение Сибири. - Иркутск, 1951. - С.106, 109.
- 26 Покшишевский В.В. Указ. соч. - С.110.
- 27 Степнин В.А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. - Красноярск, 1962; Асалханов И.А. Социально-экономическое развитие юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. - Улан-Удэ, 1963; Тюкавкин В.Г. Сибирь-

ская деревня накануне Октября. - Иркутск, 1966; Горюшкин Л.М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. - Новосибирск, 1967.

- 28 См.: Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. - Новосибирск, Наука, 1983. - С.399.
- 29 Крестьянство Сибири... - С.84, 118.
- 30 Кузьмина Ф.С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь. // Из истории Западной Сибири. - Новосибирск, 1970. - Вып.45. - С.22-34; Кузнецова Ф.С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в XVIII в. // Земледельческое и промышленное освоение Сибири XVIII - начало XX века. - Новосибирск, изд. НГПИ, 1985. - С.19-32; Кузнецова Ф.С. Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. - Новосибирск, 1983. - С.3-18; Бояршинова З.Я. О формировании сословия государственных крестьян в Сибири (XVIII - первая четверть XIX вв.). // Вопросы истории Сибири. - Томск, 1964. - Вып.1. - С.49-50; Громыко М.М. Западная Сибирь в XVIII в. - Новосибирск, 1965. - С.99-103; 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; Гузок К.Г. Формирование Московского тракта на юге Восточной Сибири (XVIII в.). // Вторая научная конференция молодых ученых Иркутского университета. Тезисы докл. - Иркутск, 1972; Вилков О.Н. К истории Красноярска и Сибирского тракта в XVIII в. // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири. - Новосибирск, 1977;

- Миненко Н.А. По старому Московскому тракту. - Новосибирск, 1986.
- 31 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.
- 32 Тюкавкин В.Г. Сибирская деревня накануне Октября. - Иркутск, 1966. - С.471.
- 33 Горюшкин Л.М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. - Новосибирск, 1967. - С.359.
- 34 Сухотина Л.Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX - начале XX в.: Дис... канд.ист.наук. - Томск, 1963. - С.213-214.
- 35 Сухотина Л.Г. Указ. соч. - С.208.
- 36 Горюшкин Л.М. О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX - нач. XX вв. // Изв. Сиб. отд. АН СССР. - 1963. - № 5. - С.110.
- 37 Тюкавкин В.Г. Социально-экономическое развитие сибирской деревни в эпоху империализма: Дис... докт.ист.наук. - Иркутск, 1966. - С.291.
- 38 Горюшкин Л.М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900-1917 гг.). - Новосибирск, 1976. - С.81, 117-127.
- 39 Скляр Л.Ф. Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. - Л., Изд. ЛГУ, 1962;



- Степнягин В.А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. - Красноярск, 1962; Воробьев В.В. Формирование населения Восточной Сибири. - Новосибирск, 1975; Пронин В.И. Население Сибири за 50 лет (1863-1913 гг.). // История СССР. - 1981. - № 4; Соловьева Е.И. Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. - Новосибирск, Наука, 1981; Минжуренко А.В. Переселенческая деревня Западной Сибири в конце XIX - начале XX в.: Автореферат канд. ист. наук. - Томск, ТГУ, 1977; 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. - Л., 1968, - Т.3; Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. - Новосибирск, 1983.
- 40 Соловьева Е.И. Извозный промысел во второй половине XIX в. - (1861-1893 гг.). // Из истории Сибири. - Новосибирск, 1972. - Вып.64. - С.51-61.
- 41 Соловьева Е.И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. - Новосибирск, 1975. - С.66-84.
- 42 Там же. - С.81.
- 43 Там же. - С.88.
- 44 Бородавкин А.П., Рабинович Г.Х., Сухотина Л.Г. Об особенностях развития капитализма в Сибири (1861 г. - середина 90-х годов XIX в.); 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.
- 45 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.
- 46 Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX - начала XX вв.: Автореф. дис... докт.ист.наук. - Томск, изд. Томского ун-та, 1975. - С.42.
- 47 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. Промыслы сибирского крестьянства...
- 48 Лебедева Н.И. Хозяйственный быт Приангарья (XIX - начало XX в.). // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири. Приангарье. - Новосибирск, Наука, 1971. - Ч.1. - С.91; Хозяйство и быт западносибирского крестьянства XVIII-начала XX в. - Новосибирск, Наука, 1979; Этнография русского крестьянства Сибири (XVII - середина XIX в.). - М., Наука, 1981.
- 49 Энгельс Ф. Крестьянская война в Германии // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. - Т.7. - С.359; Он же. Возможности войны священного союза против Франции в 1852 г. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. - Т.7. - С.509; Маркс К. Восемнадцатое брюмера Луи Бонапарта // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. - Т.8. - С.207.
- 50 Маркс К. Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. - Т.23. - С.340.

- 51 Маркс К. Капитал. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд.-  
Т.25, ч.1. - С.81.
- 52 Там же. - Т.26, ч.Ш. - С.491.
- 53 Там же. - Т.23. - С.395.
- 54 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т.1,2,3.
- 55 Ленин В.И. Развитие капитализма в России. // Полн.собр.  
соч. - Т.3. - С.21-26.
- 56 Ленин В.И. Аграрный вопрос в России к концу XIX века.//  
Полн. собр. соч. - Т.17. - С.120-121.
- 57 Ленин В.И. Что такое "друзья народа" и как они воюют  
против социал-демократов? // Полн. собр. соч. - Т.1 -  
С.227.
- 58 Ленин В.И. Развитие капитализма в России. // Полн.собр.  
соч. - Т.3. - С.115-116.
- 59 Полное собрание Законов Российской империи. - СПб.,  
1830. - Т.36; Свод законов Российской империи. - СПб.,  
1842. - Т.4; Свод законов Российской империи. Устав пу-  
тей сообщения. - СПб., 1857. - Т.ХП, ч.1, тетр.1; Ни-  
кольский Ф.С., Томашевский В.К. Устав путей сообщения  
(свода законов т.ХП, ч.1). - СПб., 1877; Никольский Ф.С.  
Систематическое изложение законов о путях сообщения. -  
СПб., 1881; Свод законов Российской империи. - СПб.,  
1899. - С.65; Савич Г.П. Полный свод законов Российской  
империи. - СПб., 1903.
- 60 Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной  
промышленности. - СПб., 1903-1904. - Т.53-56.
- 61 Материалы для изучения экономического быта государствен-

- ных крестьян и инородцев Западной Сибири. - СПб., 1888-1898. - Вып. I-22; Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. М., Иркутск, 1889-1894. - Т. I-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. I.
- 62 Материалы по исследованию... Иркутская и Енисейская губернии. Иркутск, 1889. - Т. I; 1893. - Т. 3; Куш Н.К. Указ. соч. - Т. I.
- 63 Зверинский В. Список населенных мест по сведениям 1859 г. Томская губерния. - СПб., 1868; Он же. Список населенных мест по сведениям 1868-1869 гг. Тобольская губерния. - СПб., 1871; Маак Р. Списки населенных мест по сведениям 1859 г. Енисейская губерния. - СПб., 1864; Волости и населенные места 1893 г. Иркутская губерния. - СПб., 1894. - Т. 27, вып. 4.
- 64 Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Тобольская губерния. - СПб., 1905. - Вып. 78; Томская губерния. - СПб., 1905. - Вып. 78; Енисейская губерния. - СПб., 1904. - Вып. 73; Иркутская губерния. - СПб., 1904. - Вып. 75.
- 65 Известия Иркутской городской думы. - Иркутск, 1886-1896.
- 66 ТФ ГАТО, ф. 152, оп. 561, д. 409; ГАТюмО, ф. 2, оп. I, д. 942; ГАТО, ф. 2, оп. I, д. 66.

- 67 ЦГИА, ф.1290, Центральный статистический комитет, оп.11, д.2456, 2434, 2453, 2459, 2486, 2483, 2477, 2462, 699, 703, 704, 692, 693, 657, 654, 648.
- 68 ЦГИА, ф.20, Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов, оп.5, д.221.
- 69 ГАИО, ф.295, Личный фонд Н.М.Ядринцева.
- 70 ЦГА БАССР, ф.111, Личный фонд купца М.Ф.Немчинова.

### Глава первая

- 1 Головачев П.М. Пути сообщения в Сибири ХУ1 и ХУП веков.-  
Тобольск, 1893. - С.4.
- 2 Буцинский П.Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. - Харьков, 1889. - С.16-17; Миллер Г.Ф. История Сибири. - М.-Л., 1937. - Т.1. - С.379.
- 3 Буцинский П.Н. Указ. соч. - С.17.
- 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.
- 6 Словцов П.А. Указ. соч. - Кн.2. - С.35.
- 7 Кузнецова Ф.С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в ХУШ в. // Земледельческое и промысловое освоение Сибири ХУП - начало ХХ века. - Новосибирск, 1985. - С.23,30.
- 8 См.: Кузнецова Ф.С. Указ. соч. - С.30, сноска № 35; См.: Кабо Р.М. Указ. соч. - С.143-144; Покшишевский В.В. Заселение Сибири. - Иркутск, 1951. - С.106.

- 9 Словцов П.А. Указ. соч. - Кн.2. - С.35-36.
- 10 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.
- 11 Кузнецова Ф.С. Указ. соч. - С.30.
- 12 ЦГВИА, ф.422, д.1344, карта.
- 13 ТФ ГАТО, ф.341, оп.1, д.39, л.4-10.
- 14 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.29-30.
- 15 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.31-32.
- 16 ТФ ГАТО, ф.341, оп.1, д.39, л.4-10.
- 17 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.
- 18 Из истории Омска. - Омск, 1967. - С.19.
- 19 Словцов П.А. Указ. соч. - Кн.1. - С.194.
- 20 Кузьмина Ф.С. Указ. соч. - С.24,25; Миненко Н.А. Указ. соч. - С.33-38.
- 21 Кузьмина Ф.С. Указ. соч. - С.32.
- 22 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.22-23.
- 23 Там же. - С.35.
- 24 Словцов П.А. Указ. соч. - Кн.2. - С.37.
- 25 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.37.
- 26 Покшишевский В.В. Заселение Сибири. - С.107.

- 27 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.37-38.
- 28 Словцов П.А. Указ. соч. - Кн.2. - С.37.
- 29 Покшишевский В.В. Указ. соч. - С.107.
- 30 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.49.
- 31 Быконя Г.Ф. Заселение русскими Приенисейского края в ХУШ в. - Новосибирск, 1981. - С.III, 159.
- 32 Покшишевский В.В. Указ. соч. - С.109.
- 33 Словцов П.А. Историческое обозрение Сибири. - СПб., 1886. - Кн.2. - С.38.
- 34 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.73-74.
- 35 Там же. - С.73, 74.
- 36 Покшишевский В.В. Указ. соч. - С.109.
- 37 Советская Сибирская энциклопедия. - М., 1920. - Т.1. - С.565.
- 38 Быконя Г.Ф. Указ. соч. - С.II4, 126-127.
- 39 Свод законов Российской империи. Т.ХII, ч.1, тетр.1. Устав путей сообщения. - СПб., 1857. - С.5; Устав путей сообщения (свода законов Т.ХII, 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.
- 40 Полное собрание законов Российской империи. - СПб., 1830. - Т.36. - С.171; Устав путей сообщения. // Свод законов Российской империи. - СПб., 1857. - С.127-128; Никольский Ф.С., Томашевский В.К. Устав путей сообщения. - СПб., 1877. - С.103; Никольский Ф.С. Систематическое

изложение законов о путях сообщения. - СПб., 1881. - С.161-162.

- 41 Никольский Ф.С. Указ. соч. - С.162.
- 42 Никольский Ф.С. Указ. соч. - С.162.
- 43 Никольский Ф.С. Указ. соч. - С.162-163.
- 44 ЦГИА, ф.1284, оп.70, д.474, л.6,7.
- 45 ТФ ГАТО, ф.152, оп.44, д.38, л.211.
- 46 ТФ ГАТО, ф.152, оп.44, д.38, л.13.
- 47 ТФ ГАТО, там же, л.209.
- 48 ЦГИА, ф.206, оп.2, д.16; ф.1264, оп.1, д.625, л.7; д.634, л.6-7; ГАТюМО, ф.20, оп., д.5, л.153-156; д.12, л.18, 32 об., 36 об.; д.7, л.2 об.-3; ГАМО, 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). - СПб., 1896. - С.46.
- 49 ГАМО, ф.24, оп.10, д.4, л.14 об.
- 50 ГАМО, ф.24, оп.10, д.4, л.31.
- 51 Латкин Н.В. Енисейская губерния. - СПб., 1892. - С.387.
- 52 Романов Н.С. Иркутская летопись. 1857-1880. - Иркутск, 1914. - С.194.
- 53 Романов Н.С. Указ. соч. - С.88.
- 54 Коваль С.Ф. За правду и волю. К 100-летию восстания политических ссыльных в Сибири в 1866 г. - Иркутск, 1966. - С.137-159.
- 55 ЦГИА, ф.1284, оп.2223, д.199, л.5 об.



- 56 Систематический указатель правительственных распоряжений по внутренним водным и шоссейным путям подведомственным министерству путей сообщения (1841-1888 гг.). - СПб., 1890. - С.1.
- 57 ЦГИА, ф.20, оп.5, д.564, л.1-2; ГАКК, ф.595, оп.60, д.42, л.28, 32, 88-89, 110, 123, 169.
- 58 ГАКК, ф.595, оп.60, д.42, л.225.
- 59 Известия Иркутской городской думы за 1887 год. - Иркутск, 1887. - № 21. - С.262-263.
- 60 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.
- 61 Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Томская губерния. - СПб., 1904. - Т.56. - С.193.
- 62 Труды местных комитетов... Т.56. - С.193.
- 63 ГАТО, ф.3, оп.18, д.933, л.51-52.
- 64 Труды местных комитетов... Т.56. - С.183.
- 65 ГАКК, ф.595, оп.10, д.2347, л.9об.
- 66 ГАКК, ф.31, оп.1, д.143, л.168-168 об.
- 67 Свод законов Российской империи. Устав о земских повинностях. - СПб., 1899. - С.60.
- 68 Указ. соч. - С.66; Савич Г.Г. Полный свод законов Рос-

- сийской империи. - СПб., 1903. - С.38.
- 69 Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. - М., 1980. - Вып.5, т.2. - С.83.
- 70 Там же. - С.175.
- 71 Материалы по исследованию... - Иркутск, 1893. - Вып.5, т.4. - С.235-236.
- 72 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 государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. - СПб., 1892. - Вып.15. - С.250; Материалы для изучения... - СПб., 1888. - Вып.5. - С.381.
- 73 Сухотина Л.Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX-начале XX в.: Дисс... канд.ист.наук. - Томск, 1963. - С.208-209.
- 74 ККМ, о/ф, 7886, д.113, л.14-15.
- 75 Материалы по исследованию ... - М., 1890. - Т.2, вып.5.- С.86.
- 76 Материалы по исследованию ... - Т.2, вып.5. - С.87,90.
- 77 На мосты и дороги // Сибирь. - 1877. - 31 июля.
- 78 Материалы для изучения... - Т.2. - С.324.
- 79 Маркс К. Капитал. Первоначальный вариант. Экономические рукописи // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. - Т.46, ч.1. - С.36.
- 80 Григорьев А.Д. Устройство и заселение Московского тракта Сибири с точки зрения изучения русских говоров. // Извест-

- тия института исследования Сибири. - Томск, 1921. - №6.-  
С.82.
- 81 Пронин В.И. Население Сибири за 50 лет (1863-1913 гг.) // История СССР. - 1918. - № 4. - С.58.
- 82 См.: Скляр Л.Ф. Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. - Л., 1962. - С.274, 275, 293.
- 83 Зверинский В. Списки населенных мест Российской империи. Томская губерния. - СПб., 1868. - С.61.
- 84 Зверинский В. Списки населенных мест... - С.67.
- 85 Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян и инородцев Западной Сибири. - СПб., 1892. - Вып.14. - С.35.
- 86 Там же. - С.36.
- 87 Пронин В.И. Указ. соч. - С.64.
- 88 Кауфман А.А. Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. - СПб., 1895. - С.2.
- 89 Кауфман А.А. Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Каинского округа. - СПб., 1896. - Т.II, ч.1. - С.148-149.
- 90 Кауфман А.А. Хозяйственное положение переселенцев в поселках и приселениях Томского округа. - СПб., 1895. - С.2, 23, 33, 55; Он же. Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии. - СПб., 1895. - Т.1, ч.1. - С.4, 64; Он же. Сибирское переселение на исходе XIX в. - СПб., 1901. - С.70, 75, 78, 80.

- 91 Пронин В.И. Указ. соч. - С.58.
- 92 Скляров Л.Ф. Указ. соч. - С.275.
- 93 Подсчитано по: Материалы по исследованию... Т.1. - С.2-226.
- 94 ЦГИА, ф.1290, оп.11, д.693, л.21-100, 102-218, 219-229; д.703-704, л.28-43 об., 134-153 об., 155-207; д.699, л.15-62, 64-81, 93-149.
- 95 Первая Всеобщая перепись населения Российской империи. Иркутская губерния. - СПб., 1904. - Вып.75. - С.IV.
- 96 Первая Всеобщая перепись... Тобольская губерния. - СПб., 1905. - С.X.
- 97 Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897. - СПб., 1904. - Вып.79. - С.IV.
- 98 Список населенных мест... Тобольская губерния. - СПб., 1871. - С.145.
- 99 Зверинский В. Указ. соч. - С.63.
- 100 ЦГИА, ф.1290, оп.11, д.2477, 2483, 2486.
- 101 Маак Р. Указ. соч. - С.25.
- 102 Подсчитано по: Маак Р. Указ. соч. - С.3-5, 9, 11, 14, 18, 26.
- 103 ЦГИА, ф.1290, оп.11, д.657, 654, 648.
- 104 ЦГИА, ф.1290, оп.11, д.693, 703, 704, 699.
- 105 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.

- 106 Соловьева Е.И. Промыслы сибирского крестьянства и пре-  
форменный период. - Новосибирск, 1981. - С.69; Пронин В.И.  
Указ. соч. - С.68.
- 107 Соловьева Е.И. Указ. соч. - С.70.
- 108 Пронин В.И. Указ. соч. - С.54.

### Глава вторая

- 1 См.: Соловьева Е.И. Сибирский рынок и крестьянская про-  
мышленность второй половины XIX в. // Проблемы истории  
советского общества Сибири. - Новосибирск, 1970. - Вып.  
2. - С.138.
- 2 Сибирь под влиянием рельсового пути. - СПб., 1912. -  
С.27.
- 3 Соболев М. Пути сообщения в Сибири. // Сибирь. Ее совре-  
менное состояние и нужды. - СПб., 1908. - С.30.
- 4 Горюшкин Л.М. Сибирское крестьянство на рубеже двух ве-  
ков. - Новосибирск, 1967. - С.70.
- 5 Соловьева Е.И. Извозный промысел в Сибири во второй по-  
ловине XIX в. (1861-1893 гг.). // Из истории Сибири. -  
Новосибирск, 1972. - С.53.
- 6 Соловьева Е.И. Указ. соч. - С.53.
- 7 Соловьева Е.И. Крестьянская промышленность во второй по-  
ловине XIX в. - Новосибирск, 1975. - С.70.
- 8 Соловьева Е.И. Извозный промысел в Сибири... - С.54.
- 9 Соловьева Е.И. Указ. соч. - С.54.
- 10 Материалы по исследованию землепользования и хозяйствен-

- ного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. - Иркутск, 1893. - Т.3. - С.711.
- I1 Материалы по исследованию ... - М., 1890. - Т.2. - Вып. 4. - С.403.
- I2 Разумов Н.И. Забайкалье. Свод материалов высочайше утвержденной комиссии для исследования местного землевладения и землепользования под председательством статс-секретаря Куломзина. - СПб., 1889. - С.373.
- I3 Соболев М. Пути сообщения в Сибири... - С.25.
- I4 Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX - начала XX вв.: Дис... докт.ист. наук. - Томск, 1972. - Т.1. - С.157.
- I5 ГАТО, ф.2, оп.1, д.66, л.129.
- I6 Овсянников Н.Н. Об отношении сибирского транзита к нижегородской ярмарке. // Нижегородский сборник. - Нижний Новгород, 1871. - Т.4-6. - С.65.
- I7 Тф ГАТО, ф.152, оп.561, д.409, л.3.
- I8 Маркс К. Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. - Т.24. - С.170.
- I9 Там же. - С.171.
- 20 Мисюрев А.А. Сибирские сказы, предания, легенды. - Новосибирск, 1959. - С.101-102.
- 21 История Сибири. - Л., 1968. - Т.3. - С.63.
- 22 Мисюрев А.А. Указ. соч. - С.221.
- 23 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т.1. - С.393.
- 24 Там же. - С.393.

- 25 ГАТО, ф.220, оп.І, д.ІІ, л.64.
- 26 ГАТО, ф.220, оп.І, д.ІІ, л.229.
- 27 ТФ ГАТО, ф.І54, оп.8, д.ІІ3; д.440.
- 28 ТФ ГАТО, ф.І54, оп.8, д.ІІ3, л.І2-63 об.
- 29 ГАТюмО, ф.33, оп.І, д.32, л.97 об.
- 30 ЦГА БАССР, ф.ІІІ, оп.І, д.38, л.2.
- 31 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. -  
Томск, 1895. - С.505.
- 32 Дорожник по Сибири и Азиатской России. - Томск, 1899.-  
Кн.І. - Объявления. - С.39.
- 33 Сибирский вестник. - Томск, 1887. - № 83.
- 34 ГАИО, ф.295, оп.І, д.І32, л.2.
- 35 Ирбитский ярмарочный листок. - 1893. - 13 февраля.
- 36 ТФ ГАТО, ф.35, оп.І, д.І, л.56І.
- 37 ГАТО, ф.220, оп.І, д.47-47 об., 59-59 об., 64, 224-  
224 об.
- 38 ГАТО, ф.332, оп.І, д.22, л.15 об., 17 об.
- 39 ГАТО, ф.220, оп.І, д.22, л.26; д.24, л.9І.
- 40 Там же, д.43, л.52 об.
- 41 ГАИО, ф.295, оп.І, д.І32, л.4-4 об.
- 42 Завалишин Ип. По сибирским дорогам. Тюмень. Якорь. -  
1864. - № 9. - С.І33-І4І.
- 43 ГАТюмО, ф.2, оп.І, д.56І, часть 3-я, л.17 об.
- 44 ГАТюмО, ф.2, оп.І, д.562, л.7, 19, 35.

- 45 ГАТО, ф.220, оп.1, д.11, л.30.
- 46 ГАТОМО, ф.2, оп.1, д.562, л.48.
- 47 ГАТОМО, ф.183, оп.1, д.28.
- 48 ГАТО, ф.230, оп.1, д.42, л.63.
- 49 ГАТО, ф.127, оп.1, д.2259, л.10 об. - 12, 22 об., 73 об. - 74, 77-90.
- 50 ГАМО, ф.295, оп.1, д.132, л.2 об. - 3.
- 51 ГАТО, ф.220, оп.1, д.43, л.64 об., 69 об. - 71.
- 52 ГАМО, ф.295, оп.1, д.132, л.3 - 3 об.
- 53 ГАМО, ф.447, оп.1, д.62, л.15-15 об., 18 об.; ГАТО, ф.220, оп.1, д.43, л.30 об., 50, 166; д.42, л.9, 40.
- 54 ГАТО, ф.127, оп.1, д.2259, л.2-4 об.
- 55 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. - Томск, 1895. - Реклама.
- 56 ГАМО, ф.295, оп.1, д.132, л.5 об.
- 57 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. - Реклама.
- 58 ГАМО, ф.447, оп.1, д.41, л.83; д.45, л.110.
- 59 Вес места кирпича чая равнялся 4 пудам, а байхового - 3 пудам 20 фунтам. (См.: Материалы для изучения... - СПб., 1892. - Вып.18, т.2. - С.153).
- 60 ГАМО, ф.447, оп.1, д.41, л.3 об.
- 61 ГАМО, ф.447, оп.1, д.41, л.45, 18 об.
- 62 ГАТО, ф.3, оп.18, д.103, л.131.
- 63 ГАМО, ф.447, оп.1, д.64; ЦГА БАССР, ф.111, оп.1, д.92,



- 97, 109.
- 64 ГАИО, ф.295, оп.1, д.132, л.7.
- 65 Там же, л.7 об.
- 66 Производитель и промышленник. - СПб., 1859. - № 79. - С.409.
- 67 ГАТО, ф.127, оп.1, д.1606, д.1610, д.1504, д.1749.
- 68 ГАТО, ф.220, оп.1, д.11, л.214 об.- 215, 215 об. - 216.
- 69 Стахеев Д.И. От Китая до Москвы. - СПб., 1870. - С.76.
- 70 Материалы для изучения ... - Вып.18, Т.2. - С.149.
- 71 Кяхтинец. Несколько слов о доставке и доставщиках чая из Кяхты в Москву. // Производитель и промышленник. - 1859. - № 74. - С.418.
- 72 Обозные операции. // Сибирь. - 1885. - 17 февр. - С.3.
- 73 Обозные операции. // Сибирь. - 1885. - 17 февр. - С.3.
- 74 Павлов А. 3000 верст по рекам Западной Сибири. Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. - Тюмень, 1878. - С.16.
- 75 Павлов А. Указ. соч. - С.16.
- 76 Материалы для изучения ... - Вып.18, Т.2. - С.147.
- 77 Материалы для изучения ... - Вып.1. - С.237.
- 78 Материалы для изучения ... - Вып.18, Т.2. - С.151.
- 79 ГАИО, ф.90, оп.2, д.114, л.8 об.
- 80 Народные промыслы в Сибири. // Сибирский вестник. - 1885. - 24 окт. - С.3.
- 81 Материалы по исследованию... - М., 1890. - Т.2, вып.4.-

- С.407.
- 82 Материалы по исследованию... - СПб., 1888. - Вып. I. - С.89.
- 83 Завалишин Ип. Описание Западной Сибири. - М., 1862. - С.59.
- 84 Попов Н. Очерки старой ямщины в Прибайкалье. // Жизнь Бурятии. - 1925. - № 5-6. - С.116; Завалишин Ип. Указ. соч. - С.58.
- 85 Попов Н. Указ. соч. - С.116.
- 86 Ровинский П. Очерки Восточной Сибири. // Новая и древняя Россия. - 1875. - № I. - С.68.
- 87 Попов Н. Указ. соч. - С.117.
- 88 I-о. Заметка о крестьянах, живущих на большом тракте. // Сибирь. - 1878. - 19 нояб. - С.3.
- 89 Сибирская безопасность в городах и на дорогах. // Восточное обозрение. - 1886. - 2 сент. - С.2-3.
- 90 Стахеев Д.И. От Китая до Москвы. - СПб., 1870. - С.120.
- 91 Материалы по исследованию... - М., 1890. - Т. II, вып. 4. - С.407.
- 92 Там же. - С.408.
- 93 Материалы для изучения... - СПб., 1892. - Вып. I8, т. 2. - С.171.
- 94 Материалы для изучения... - СПб., 1892. - Вып. I8, т. 2. - С.172.
- 95 Там же. - С.173.
- 96 Мисюрев А.А. Указ. соч. - С.212.

- 97 Стахеев Д.И. Указ. соч. - С.145.
- 98 ГАТО, ф.127, оп.1, д.1452, 1614, 1961, 2101, 2129, 2166, 2404, 2577.
- 99 Стахеев Д.И. Указ. соч. - С.9, 155.
- 100 Стахеев Д.И. Указ. соч. - С.159-160, 164, 174.
- 101 ГАТО, ф.3, оп.18, д.103, л.45, 46, 67 об., 108 об.
- 102 Ч. Несколько слов об относительном значении ярмарок: Нижегородской, Ирбитской, Тюменской и Крестовской. // Ирбитский ярмарочный листок. - 1865. - 20 февр.
- 103 ГАКК, ф.595, оп.19, д.107, л.10.
- 104 Мисюрев А.А. Указ. соч. - С.97, 212.
- 105 Молодых И. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости. // Известия Восточно-Сибирского отдела Русского географического общества. - Иркутск, 1890. - Кн.21, № 1. - С.49-50.
- 106 Молодых И. Указ. соч. - С.48-49.
- 107 Материалы для изучения... - Вып.18, т.2. - С.150.
- 108 ЦГА БАССР, ф.92, оп.1, д.117, л.9-11.
- 109 Материалы для изучения... - Вып.18, т.2. - С.149-150.
- 110 По деревням. // Сибирь. - 1887. - 17 мая. - С.9.
- 111 Сибирские крестьяне. // Сибирь. - 1881. - 22 февр. - С.1.
- 112 Сибирский вестник. - Томск, 1885. - № 23. - С.3.
- 113 Материалы для изучения... - Вып.18, т.2. - С.164.
- 114 Молодых И. Указ. соч. - С.50.
- 115 ЦГА БАССР, ф.3, оп.1, д.358, л.8-8 об.

- I16 ГАИО, ф.24, оп.9, д.247, л.30.
- I17 Там же, ф.90, оп.2, д.207, л.160.
- I18 Из разъездов по Ачинскому округу. // Сибирская газета.- 1885. - 7 июля. - С.680.
- I19 Материалы для изучения... - Вып.18, т.2. - С.167.
- I20 Ушаров Н. Ильинская волость. // Иркутские губернские ведомости. - № 30. - С.3.
- I21 Сибирские крестьяне. // Сибирь. - 1881. - 22 февр.
- I22 Спутник по Сибири. - Иркутск, 1887. - С.8-29.
- I23 ЦГИА, ф.1265, оп.1, д.68, л.11.
- I24 Спутник по Сибири. - С.9-29.
- I25 Тобольские губернские ведомости. - Тобольск, 1886. - № 11, № 20.
- I26 ГАТО, ф.3, оп.18, д.898, л.67-69.
- I27 ЦГИА, ф.1284, оп.70, д.474, л.16.
- I28 ГАТО, ф.3, оп.18, д.898, л.234.
- I29 ГАТО, ф.3, оп.18, д.913, л.80-107, 189-190, 279-283.
- I30 ГАКК, ф.595, оп.19, д.3352, л.185-195 об.
- I31 ТФ ГАТО, ф.152, оп.44, д.3 5, л.50 об. - 51.
- I32 ГАТО, ф.3, оп.18, д.898, л.1, 19, 64, 70, 93, 111, 101, 123, 155, 168, 186, 198.
- I33 Материалы для изучения экономического быта крестьян и инородцев Западной Сибири. - СПб., 1891. - Вып.11. - С.45.

- I34 ГАИО, ф.25, оп.7, д.74, л.5 об.-19.
- I35 Материалы для изучения... - Вып.П. - С.450.
- I36 ТФ ГАТО, ф.10, оп.1, д.2731, л.6-7.
- I37 ТФ ГАТО, ф.10, оп.1, д.2777а, л.1.
- I38 ЦГИА, ф.1284, оп.70, д.361, л.21 об.
- I39 ГАКК, ф.595, оп.19, д.1834, л.19 об., 22 об.
- I40 ГАКК, ф.595, оп.19, д.1834, л.19 об.-20.
- I41 Материалы для изучения... - СПб., 1892. - Т.2, вып.18.-  
С.182; ТФ ГАТО, ф.152, оп.44, д.35, л.46.
- I42 Восточное обозрение. - Иркутск, 1885. - № 38. - С.2.
- I43 ГАКК, ф.595, оп.19, д.1834, л.18-18 об.
- I44 ГАКК, ф.595, оп.19, д.1834, л.18-18 об.
- I45 Ларионов Д.Д. Указ. соч. - С.363.
- I46 ГАКК, ф.595, оп.19, д.159, д.107, л.73.
- I47 ГАКК, ф.595, оп.19, д.107, л.3.
- I48 ЦГИА, ф.1265, оп.1, д.68, л.11.
- I49 ЦГИА, ф.1265, оп.1, д.68, л.12-14 об.
- I50 ГАКК, ф.595, оп.19, д.159, л.1.
- I51 ЦГИА, ф.1265, оп.1, д.69, л.25.
- I52 РОБЛ, ф.20, к.1, д.10, л.1.
- I53 Варшавский дневник. - СПб., 1876. - № 149. - С.2.
- I54 Неисправимые пути сообщения. // Русское богатство. -  
1880, декабрь. - С.85.
- I55 ГАКК, ф.595, оп.19, д.107, л.12 об.

- I56 Статистика Российской империи. - Т.32; Волости и населенные места, 1893 г. - Вып.12. Томская губерния. - СПб., 1894. - С.228-229.
- I57 Омуревский. Барабинская степь. // Восточное обозрение.- 1883. - 19 февр. - С.13.
- I58 Сибирь. - Иркутск. - № 19. - С.5.
- I59 Головачев П.М. Кеннан в Иртышских степях. // Восточное обозрение. - 1888. - 4 окт. - С.9.
- I60 Максимов С.И. На Востоке. - СПб., 1864. - С.119.
- I61 Там же. - С.118.
- I62 Крестьянское землевладение и хозяйство в Тобольской и Томской губернии. - СПб., 1894. - С.350.
- I63 Материалы для изучения... - Вып.3, ч.1. - С.471-472.
- I64 От Минусинска до Тюмени. // Сибирский вестник, 1866. - 16 марта. - С.4.
- I65 Незнаемый А. Сколько лошадей необходимо держать на почтовых станциях от Ачинска до Иркутска? // Сибирь. - 1881. - 5 июля. - Прил.
- I66 Статистика Российской империи. - СПб., 1884. - Т.32. - Вып.12. - С.228.
- I67 ГАКК, ф.595, оп.19, д.107, л.9 об.
- I68 Полевой Н. Рассказы русского солдата. Часть I. Крестьянин // Избранные произведения и письма. - Л., 1986. - С.134-136.

Глава третья

- I Ленин В.И. Аграрный вопрос в России в конце XIX в. // Полн. собр. соч. - Т.17. - С.120.
- 2 Горюшкин Л.М. Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900-1917 гг.): Дис... докт. ист.наук. - 1975. - С.107.
- 3 Асалханов И.А. Социально-экономическое развитие юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. Улан-Удэ. 1963.- С.332, 337.
- 4 Ленин В.И. Аграрный вопрос в России к концу XIX века. // Полн. собр. соч. - Т.17. - С.121.
- 5 Материалы для изучения... - Вып.14. - С.125, 141-142.
- 6 Материалы для изучения ... - Вып.14. - С.279-280.
- 7 Материалы для изучения... - Вып.14. - С.142, 280.
- 8 Материалы для изучения... - Вып.14. - С.220-221, 278.
- 9 Кауфман А.А. Сибирь. // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. - Спб., 1900. - Т.29. - С.782.
- 10 Материалы по исследованию... - Т.2, вып.4. - С.12.
- 11 Материалы по исследованию... - Т.2, вып.4. - С.14.
- 12 Указ. соч. - С.14.
- 13 Ленин В.И. Аграрный вопрос в России... - С.121.
- 14 Маркс К., Энгельс Ф. Немецкая идеология. // - Соч. - Т.3 - С.372.
- 15 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.

- 16 Подсчитано по: Материалы по исследованию... - Т.3. -  
С.603, 615, 627, 639.
- 17 Подсчитано по: Материалы по исследованию... - Т.1, Ир-  
кутский 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.
- 18 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.
- 19 Подсчитано по: Материалы по исследованию... - Т.1, Иркут-  
ский 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.
- 20 Подсчитано по: Материалы по исследованию... - Т.1. -  
С.309,323,377,531,533,547,561,575,589,813.
- 21 ЦИА, ф.1290, оп.11, д.2483, Мариинский уезд, № листов:  
17,18,26,58,60,61,87,15,14; д.2486, л.240; д.657, л.3,  
182,256,257,288; д.654,589,673,691,810,896,1041,1054,  
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.
- 22 Кауфман А.А. Экономический быт государственных крестьян  
восточной части Томского округа и северо-западной части



- Мариинского округа Томской губернии. // Материалы для изучения...., 1892. - Т.2, вып.18. - С.191-194.
- 23 Григорьев А.Д. Указ. соч. - С.80.
- 24 Ларионов Д.Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. - Иркутск, 1870. - С.228.
- 25 Кауфман А.А. Указ. соч. - С.191-193.
- 26 ЦИА, 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.
- 27 ЦИА, ф.1290, оп.11, д.693, л.21,66,114,219; д.703-704, л.28,44,70,117,122,128,134,155,159,166,170,173,; д.699, л.64,69,124.
- 28 Материалы по исследованию... - Т.4, вып.4. - С.303.
- 29 Соболев М. Пути сообщения в Сибири. // Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды. - СПб., 1908. - С.30.
- 30 Материалы по исследованию... - Т.4, вып.4. - С.305.
- 31 Материалы по исследованию... - Т.4, вып.4. - С.304.
- 32 Материалы по исследованию... - Т.2, вып.4. - С.420.
- 33 Материалы по исследованию... - Т.4, вып.4. - С.306.
- 34 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.
- 35 Соловьева Е.И. Указ. соч. - С.26.
- 36 Соломенко Е. У синего утеса. // Правда. - 1987. - 19 янв. - С.8.

- 37 Бочанова Г.А. Обрабатывающая промышленность Западной Сибири (конец XIX - начало XX вв.). - Новосибирск, 1978. - С.98.
- 38 Соловьева Е.И. Промыслы сибирского крестьянства в пореформенный период. - С.135.
- 39 Горьковская З.П. Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: Дис.канд.ист.наук. - Новосибирск, 1983. - С.63-64.
- 40 Ядринцев Н.М. Сибирь как колония. 2-е изд. - СПб., 1898. - С.57.
- 41 Соловьева Е.И. Крестьянская деревообрабатывающая промышленность... - С.19-23.
- 42 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.
- 43 Крестьянство Сибири... - С.92-93.
- 44 Горюшкин Л.М. Указ. соч. - С.102-104.
- 45 Горюшкин Л.М. Аграрные отношения Сибири периода империализма. - Новосибирск, 1975. - С.154.
- 46 Горюшкин Л.М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. - С.385.
- 47 Горюшкин Л.М. Указ. соч. - С.102,104.
- 48 Горюшкин Л.М. Указ. соч. - С.102,104.
- 49 Куш Н.К. Материалы по исследованию... - Т.1. - С.690-691, 728-729, 766-767.

- 50 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.
- 51 Там же. - С. 691, 729, 767.
- 52 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.
- 53 Подсчитано по: Куш Н.К. Материалы по исследованию... Ялutorовский 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.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Произведения классиков марксизма-ленинизма

1. Маркс К. Капитал: Экономические рукописи 1857-1859 годов. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.46, ч.1. - 558 с.
2. Маркс К. Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.25, ч.1. - С.81; Т.23. - С.340; Т.26, ч.2. - С.547; Т.24. - С.169-171.
3. Маркс К., Энгельс Ф. Третий международный обзор. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.7.- С.461-463.
4. Маркс К. Восемнадцатое брюмера Луи Бонапарта. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.8. - С.207.
5. Энгельс Ф. Возможность и перспективы войны Священного союза против Франции в 1852 г. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.7. - С.509.
6. Энгельс Ф. Карл Маркс // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.19. - С.112.
7. Энгельс Ф. К истории союза коммунистов. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.21. - С.225.
8. Энгельс Ф. Крестьянская война в Германии. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.7. - С.359.
9. Энгельс Ф. Положение Англии. Восемнадцатый век. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.1.- С.614.
10. Энгельс Ф. Положение рабочего класса в Англии. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.2.- С.255.

11. Энгельс Ф. Протекционизм и свобода. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.21. - С.375.
12. Энгельс Ф. Материалы к "Анти Дюрингу" // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.20. - С.650.
13. Энгельс Ф. Общественные классы - необходимые и излишние // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.19. - С.297.
14. Энгельс Ф. Развитие социализма от утопии к науке. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. - 2-е изд. - Т.19. - С.221-222.
15. Ленин В.И. Аграрный вопрос в России к концу XIX века. // Полн. собр. соч. - Т.17. - С.57-137.
16. Ленин В.И. По поводу так называемого вопроса о рынках. // Полн. собр. соч. - Т.1. - С.86-104.
17. Ленин В.И. Развитие капитализма в России. // Полн.собр. соч. - Т.3. - С.1-609.
18. Ленин В.И. Что такое "Друзья народа" и как они воюют против социал-демократов? // Полн.собр.соч.- Т.1. - С.227.
19. Ленин В.И. Экономическое содержание народничества и критика его в книге г.Струве. // Полн. собр. соч. - Т.1. - С.449.

Архивные и музейные материалы

20. 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.Яндринцева.
- Фонд 447. Иркутский городской маклер.
21. Государственный архив Красноярского края /ТАКК/  
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.
22. Государственный архив Новосибирской области /ГАНО/  
Фонд 101. Кайлинское волостное правление.
23. 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.
24. 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.
25. Красноярский краевой краеведческий музей. Отдел письменных источников /ККМ/.  
Основной фонд 7886. Красноженова М.В.
26. Рукописный отдел библиотеки им. В.И.Ленина /РОБЛ/  
Фонд 20. Фонд Г.С.Батенькова.

27. Тобольский филиал государственного архива Тюменской области /ТФ ГАТюМО/.
- Фонд 10. Тюменский земский суд.
- Фонд 35. Рукописи заметок и статей местных авторов, поступивших в редакцию для опубликования в газете "Губернские ведомости".
- 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.
28. Центральный государственный военно-исторический архив /ЦГВИА/.
- Фонд 422. Военное управление армии.
29. Центральный государственный архив Бурятской АССР /ЦГА БАССР/.
- Фонд 3. Балаганская степная дума.
- Фонд 34. Куйтунское вслостное правление.
- Фонд 92. Канцелярия кяхтинского градоначальника.
- Фонд III. Личный фонд купца М.Ф.Немчинова.
- Фонд 129. Агинская степная дума.
- Фонд 207. Тарбагатайское волостное правление.
30. Центральный государственный исторический архив /ЦИА/
- Фонд 20. Департамент торговли и мануфактур министерства финансов.
- Фонд 155. Канцелярия главного директора водных коммуникаций.
- Фонд 162. Главное управление путей сообщения.
- Фонд 1264. Первый сибирский комитет.
- Фонд 1265. Второй сибирский комитет.

Фонд 1284. Департамент общих дел МВД.

Фонд 1233. Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности.

Фонд 1290. Центральный статистический комитет.

Сборники статистических сведений и документов

31. Высочайше учрежденная под председательством статс-секретаря Куломзина комиссия для исследования землевладения и землепользования в Забайкальской области. - СПб., 1898. - Вып. I-16.
32. Дорожник по Сибири и Азиатской России. - Томск, 1899. - Кн. I. - 123 с., Объясн. 64 с.
33. Зверинский В. Список населенных мест по сведениям 1859 г. Томская губерния. - СПб.: Центр. стат.ком. м-ва внутренних дел, 1868. - С. XXIV, 148 с.
34. Зверинский В. Списки населенных мест по сведениям 1868-1869 гг. Тобольская губерния. - СПб.: Центр. стат.ком. м-ва внутренних дел, 1871. - II, СС XII, 196 с.
35. Известия иркутской городской думы. - Иркутск: Типо-литография К.И. Витковского, 1887-1896.
36. Кауфман А.А. Хозяйственное положение переселенцев, водворенных на казенных землях Томской губернии, по данным произведенного в 1894 г., по поручению Томского губернатора, подворного исследования. - СПб.: Б.и., 1895. - Т. I, ч. I. - XXVI, 348, 177 с.  
Т. I, ч. 2. - 6, IV, 81 с.  
1896. - Т. I, ч. 3. - 6, IV, 150 с.  
1896. - Т. 2, ч. I. - 337 с.
37. Кауфман А.А. Хозяйственно-статистическое исследование



- Тобольской губернии. // Юридич. вестник. - 1890. - №10.-  
С.259-271.
38. Кустарные промыслы Томской губернии. - СПб.: Том.ун-т,  
1909. - 50 с.
39. Кустарные промыслы в Томской губернии. - Томск: Рус.  
техн. о-во. Том. отд-ние, 1911. - 200 с., разд. паг.
40. Маак Р. Списки населенных мест по сведениям 1859 г.  
Енисейская губерния. - СПб.: Центр. стат.ком. м-ва вну-  
тренних дел, 1859. - 74 с.
41. Материалы для изучения быта переселенцев, водворенных  
в Тобольской губернии: Отчет о двухмесячной командиров-  
ке... Н.Новомбергского. - Тобольск: Тоб. губерн. стат.  
ком., 1898. - Вып. I. - 318 с.
42. 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. I-2.
43. Материалы для изучения экономического быта государствен-  
ных крестьян и иногородцев Западной Сибири. - СПб.:  
М-во земледелия и гос. имуществ., 1888-1898. - Вып. I-22.
44. Материалы по исследованию землепользования и хозяйст-  
венного быта сельского населения Иркутской и Енисейской  
губерний. - М., Иркутск: М-во земледелия и гос. иму-  
ществ, 1889-1894. - Т. I, -Т. 2, вып. I-6. - Т. 3. - Т. 4,  
вып. I-6.
45. Материалы по исследованию землепользования и хозяйст-  
венного быта сельского населения Ялуторовского округа  
Тобольской губернии. - М.: М-во земледелия и гос. иму-  
ществ. 1897. - Т. I. Исследование, произведенное под ру-  
ководством Н.К.Куша. - 1897. - XXIX, 831 с., 3 л.
46. Материалы по исследованию крестьянского и инородческого

- хозяйства в Томском округе / Сост. С.П.Швецов. - Барнаул: Гл. упр. Алт. окр., 1898-1900. - Т.1, вып.1-2; Т.2, вып.1-4.
47. Материалы по обследованию переселенческого хозяйства в Степном крае, Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерниях /Под руководством В.В.Алексеева. - СПб.: Переселен. упр., 1905-1906. - Ч.1-3.
48. Материалы по исследованию мест водворения переселенцев в Алтайский край: Результаты статистического исследования в 1894 г. /Сост. С.П.Швецов/ /Алтайский сборник/ О-ва любителей исслед. Алтая. - Барнаул, 1899. - Т.4, вып.2.
49. 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, 269, 119 с.
50. Никольский Ф.С. Систематическое изложение законов о путях сообщения. - СПб.: Тип. В.С.Балашева, 1881. - 215 с.
51. Обзор Иркутской губернии за 1891 г. - Иркутск: Губ. стат. ком., 1892. - 44 с.
52. Обзор Иркутской губернии за 1895 г. - Иркутск: Губ. стат. ком., 1896. - 35 с.
53. Обзор Тобольской губернии за 1891 г. - Тобольск: Б.г.- 37 л.; за 1892 г. - Тобольск: Б.г. - 72 с.
54. Памятная книжка Енисейской губернии на 1865, 1866, 1898 гг. - Красноярск: Губ. стат. ком., 1866-1899.

55. Памятная книжка Западной Сибири за 1881 г. — Омск, 1882. — 319 с.
56. Памятная книжка Западной Сибири 1882 года. — Омск. — 1883. — 394 с.
57. Памятная книжка Иркутской губернии за 1863—1865, 1870, 1881, 1887, 1891 гг. — Иркутск: Губ. стат. ком., 1863—1891.
58. Памятная книжка Тобольской губернии на 1860—1866, 1884, 1888—1895. — Тобольск: Губ. стат. ком., 1860—1895.
59. Памятная книжка Томской губернии за 1884—1885 гг. — Томск: Губ. стат. ком., 1884—1885.
60. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. /Под ред. Н.А.Тройницкого. — СПб.: Центр.стат. ком., 1904— Общий свод по империи результатов разработки данных Первой Всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г., 1905. — Т. I—2.  
Т.73. Енисейская губерния, 1904. — 185 с.  
Т.74. Забайкальская область, 1904. — 183 с.  
Т.75. Иркутская губерния, 1904. — 171 с.  
Т.78. Тобольская губерния, 1905. — 247 с.  
Т.79. Томская губерния, 1904. — 245 с.
61. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. — СПб.: Тип. 2 отд. соб. Е.И. В-ва канц., 1830. — Т. 12, 15, 22, 23, 26, 36.
62. Полный свод законов Российской империи: Свод уставов о повинностях /Сост. Г.П.Савич. — СПб.: Изд. Д.В.Чичинадзе, 1903. — 158 с.
63. Свод законов Российской империи: Устав о земских повинностях. — СПб.: Гос. тип., 1899. — 345 с.

64. Свод законов Российской империи: Устав путей сообщения.-  
СПб.: Госуд. тип., 1857. - Т.12, ч.1, тетр.1. - 269 с.
65. Свод законов Российской империи: Свод уставов о повин-  
ностях. - СПб.: Тип. второго отд. соб. Е. и В-ва канц.,  
1842. - Т.4. - 403 с.
66. Сибирский дорожник 1889 г. - Томск: Изд. Михайлова и  
Макушина, 1889. - Т.66, - 8 с.
67. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1896 г. -  
Томск, 1895. - 592 с., прилож.
68. Систематический указатель правительственных распоряже-  
ний по внутренним водным и шоссейным путям, подведом-  
ственным министерству путей сообщения /1841-1888 го-  
ды/. - СПб.: Тип. Е.Евдокимова, 1890. - 105 с.
69. Спутник по Сибири. - Иркутск: Изд. тип.газ. "Сибирь",  
1887. - 134.-2, 40 и 2 с., с карт.
70. Статистика Российской империи. Волости и населенные  
места 1893 г. - СПб.: Центр. стат. ком., 1894. -  
Т.ХХУП, вып.4,8,10. - 1895. - Т.ХХІХ, вып.11,12. -  
Вып.4. Иркутская губерния. - 100 с.  
Вып. 8. Забайкальская область. - 11,66,47 с., карт.  
Вып. 10. Тобольская губерния. - 218 с., карт.  
Вып. 11. Енисейская губерния. - 376 с., карт.  
Вып. 12. Томская губерния. - 187 с.
71. Статистический обзор Тобольской губернии за 1897 г. -  
Тобольск: Губерн. стат. ком., 1898. - 94,57 с.
72. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной  
промышленности /Особое совещание о нуждах сельскохо-  
зяйственной промышленности. - СПб.: Б.и., 1903 -  
Т.53. Тобольская губерния, 1903. - 2,IV,426 с.

- Т.54. Енисейская губерния, 1903. - У1,313 с.  
Т.55. Иркутская губерния, 1903. - 4,84 с.  
Т.56. Томская губерния, 1904. - 2,II,296 с.  
73. Устав путей сообщения. - СПб.: Тип. Балашева, 1877. - 302 с.

Воспоминания и путешествия

74. Вигель Ф.Ф. Записки Филиппа Филипповича Вигеля. - М.: Изд. Русского архива. Универс. типогр., 1864. - Т.1, ч.2. - 244 с.  
75. Кропоткин П.А. Дневник. - М., Пг.: Гос. изд., 1923. - 293 с.  
76. Кропоткин П.А. Записки революционера. - М.: Мысль, 1966. - 504 с.  
77. Мартос А. Письма о Восточной Сибири. - М., Универс. тип., 1827. - 291 с.  
78. Мичи А. Путешествие по Амуру и Восточной Сибири. - СПб.: Изд. М.О.Вольфа, 1868. - 351 с.  
79. От Москвы до Кяхты // Русский курьер. - 1881. - № 153. - С.1-2.  
80. Пантелеев Л.Ф. Воспоминания. - М.: Гос. изд. худ. лит., 1958. - 848 с.  
81. 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". - СПб.: Тип. С.Добродеева, 1890. - 104 с.  
82. Розен А.Е. Записки декабриста. - СПб.: Тип. тов-ва Общ. польза, 1907. - 464 с.  
83. Розов А.И. Кругосветным путем из Москвы на Амур и по Сибири. - М.: Б.и. 1889. - 253 с.

84. Струве Б.В. Воспоминания о Сибири 1848-1854 гг. - СПб.: "Обществ. польза", 1880. - 180 с.
85. Турбин С. Страна изгнания или исчезнувшие люди: Сибирские очерки. - СПб.: Изд. Плотникова, 1872. - 366 с.
86. Черепанов С. Воспоминания сибирского казака. // Древняя и Новая Россия. - 1876. - № 10. - С.180-187.

Периодика

87. Биржа. - СПб., 1874.
88. Варшавский дневник. - Варшава, 1876.
89. Вестник Европы. - СПб., 1891-1900.
90. Вопросы истории /АН СССР. Отд-ние истории; Министерство высшего и среднего специального образования СССР.- М., 1978-1987. - ISSN 0042-8779.
91. Восточное обозрение. - Иркутск, 1882-1900.
92. Голос. - СПб., 1874.
93. Ежегодник Тобольского губернского музея. - Тобольск, 1893-1905.
94. Енисей. - Красноярск, 1896-1900.
95. Енисейский листок. - Красноярск, 1892-1893.
96. Енисейские губернские ведомости. - Красноярск, 1863.
97. Живая старина /Рус. геогр. о-ва. Отд-ние этнографии.- СПб., 1892-1912.
98. Журнал для воспитанников военно-учебных заведений. - СПб., 1841-1848.
99. Забайкальские областные ведомости. - Чита, 1895.
100. Известия Восточно-Сибирского отдела русского географического общества. - Иркутск, 1888-1926.
101. Известия Иркутской городской думы. - Иркутск, 1886-1896.

- I02. Ирбитский ярмарочный листок. - Ирбит, 1862-1893.
- I03. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск, 1858-1890.
- I04. История СССР / АН СССР. Ин-т истории СССР. - М., 1978-1987.
- I05. Казанский биржевой листок. - Казань. - 1881.
- I06. Морской сборник. - СПб., 1865.
- I07. Московские ведомости. - М., 1840-1873.
- I08. Нижегородский сборник. - Нижний Новгород, 1871.
- I09. Новь. - СПб., 1888.
- II0. Пермские губернские ведомости. - Пермь, 1862-1884.
- III. Правда / Центр. Ком. КПСС. - М., 1978-1987. - ISSN 50102.
- II2. Правительственный вестник. - СПб., 1872-1884.
- II3. Производитель и промышленник. - СПб., 1859.
- II4. Русская мысль. - СПб., д. 1891.
- II5. Русские ведомости. - СПб., 1876-1883.
- II6. Русский архив. - СПб., 1870-1887.
- II7. Русское богатство. - СПб., 1880-1889.
- II8. Русское слово. - СПб., 1863.
- II9. Санктпетербургские ведомости. - СПб., 1850-1864.
- I20. Северная пчела. - СПб., 1831-1845.
- I21. Северный вестник. - СПб., 1891.
- I22. Сибирская газета. - Иркутск, 1885-1886.
- I23. Сибирская живая старина / Рус. геогр. о-ва. Вост.-Сиб. отд. - Иркутск, 1923-1929.
- I24. Сибирская жизнь. - Томск, 1897-1900.
- I25. Сибирский вестник. - Томск, 1885-1887.
- I26. Сибирский листок. - Тобольск, 1891.
- I27. Сибирский сборник / Прил. к газ. "Восточное обозрение". - Иркутск, 1894-1904.

128. Сибирь. - Иркутск, 1873-1887.
129. Советская Россия / Центр. Ком. КПСС. - М., 1980-1987.  
ИССН
130. Советская этнография /АН СССР. Ин-т этнографии им.  
Н.Н.Миклухо-Маклая. - М., 1956-1987. - ИССН 70845.
131. Тобольские губернские ведомости. - Тобольск, 1862-1886.
132. Томские губернские ведомости. - Томск, 1865-1882.
133. Этнографическое обозрение. - М., 1891.
134. Якорь. - СПб., 1864.

#### Исследования

135. Авдеева Е.А. Записки и замечания о Сибири /С приложе-  
нием старинных русских песен/. - М.: Изд. К.П., Тип.  
Степанова, 1837. - 156 с.
136. Адрианов А.В. Город Томск в прошлом и настоящем. -  
Томск: Тип. Михайлова и Макушина. - 1890. - 433 с.
137. Азиатская Россия /Общ. руководство Г.В.Глинки; Ред.  
текста И.И.Тхоржевский. - СПб.: Переселен. упр. Гл.  
упр. землеустройства и земледелия, 1914. - Т.1-3.
138. Александров В.А. Русское население Сибири ХУП - нача-  
ла ХУШ вв.: Енисейский край. - М.: Наука, 1964.-303 с.
139. Алексеев В.В., Васильевский Р.С., Горюшкин Л.М. Изу-  
чение исторического опыта освоения Сибири // Известия  
Сибирского отделения Академии наук СССР. Серия исто-  
рия, филология и философия. 2 выпуск. - 1986. - №9.-  
С.41-54.
140. Андриевич В.К. Исторический очерк Сибири по данным,  
представленным Полным собранием законов. - Иркутск,  
Тип. окр. штаба 1886. - Т.2. - III,353 с.; Томск,  
1887. - Т.3. - 337 с.; СПб., 1887. - Т.4-60, 308 с.



141. Андриевич В.К. История Сибири. - СПб.: Тип. В.Комарова, 1889. - Ч.1. - XIV, 220 с., Ч.2. - XV, 487 с.
142. Андриевич В.К. Сибирь в XIX столетии. - СПб.: Тип. В.Комарова, 1889. - Ч.1. - XX, 298 с.; Ч.2. - XIV, 425 с.
143. Асалханов И.А. Сельское хозяйство Сибири конца XIX - начало XX в. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. - 267 с.
144. Асалханов И.А. Социально-экономическое развитие юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. - Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1963. - 494 с.
145. Астырев Н.М. На таежных прогалинах: Очерки жизни населения Восточной Сибири. - М.: Б.и., 1891. - Уш, 450 с.
146. Бакай Н. Сибирь и декабрист Г.С.Батеньков // Труды томского краеведческого музея. - Томск: Б.и., 1927. - С. 40-41.
147. Беликов Д.Н. Первые русские крестьяне-населенники Томского края // Научные очерки Томского края. - Томск: Тип.-лит. Кононова и Скулимовского, 1898. - 138 с.
148. Белов И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири. - М.: Б.и., 1852. - 105 с.
149. Берг Н.В. Восстание поляков на Кругобайкальской дороге // Исторический вестник. - 1883. - Март. - С. 558-574.
150. Бирюков В.П. Урал в его живом слове. - Свердловск: Свердл. кн. изд. 1953. - 293 с.
151. Борзунов В.Ф. История создания транссибирской железнодорожной магистрали XIX - начала XX вв. Дис... док. ист. наук, Томск: 1972. - Т.1. - 644 с.
152. Бородавкин А.П., Рабинович Г.Х., Сухотина Л.Г. Об особенностях развития капитализма в Сибири (1861-середине

- на 90-х гг. XIX в. // Вопросы истории Сибири. - Томск: Изд-во томск. ун-та, 1965. - Вып.2. - С.3-19.
153. Бочанова Г.А. Обрабатывающая промышленность Западной Сибири, конец XIX - начало XX в. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1978. - 256 с.
154. Бояршинова З.Я. Западная Сибирь накануне присоединения к России. Сельскохозяйственное освоение Западной Сибири русскими в феодальную эпоху. - Томск: Ленинград. отд-ние ин-та истории АН СССР, 1967. - 110 с.
155. Б-тов Г.Б. Кустарная промышленность и важное ее значение для края // Сибирский сборник. - 1900. - Вып.1. - С.75-91.
156. Буцинский П.Н. Заселение Сибири и быт ее первых насельников. - Харьков: Б.и., 1889. - 345 с.
157. Быконя Г.Ф. Заселение русскими приенисейского края в ХУШ в. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1981. - 248 с.
158. Былков О.Н. К истории Красноярска и Сибирского тракта в ХУШ в. // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1976. - С.51-59.
159. Воробьев В.В. Города южной части Восточной Сибири. - Иркутск: Иркут. кн. изд., 1959. - 146 с.
160. Воробьев В.В. Формирование населения Восточной Сибири. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. - 260 с.
161. Гаге К., Тегнер. Об условиях торгового отношения Европы с Западной Сибирью // Записки Западно-Сибирского отдела Рус. геогр. о-ва. - Омск: Б.и., 1882. - Кн. IV. - С.1-35.

162. Гельфер А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения. — СПб.: М-во путей сообщения, 1911. — Т. I. — 130 с.
163. Головачев П. М. Пути сообщения Сибири XVI и XVII веков. — Tobольск: Губ. тип., 1893. — 26 с.
164. Головачев П. М. Сибирь. — М.: Тип. Базанова, 1902. — 300 с.
165. Головачев П. М. Сибирь: Природа. Люди. Жизнь. — М.: Дело 1905. — 352 с.
166. Горьковская З. П. Трудовые традиции русских крестьян Сибири в промыслах периода капитализма: Дис... канд. ист. наук. — Новосибирск, 1983. — 244 с.
167. Горюшкин Л. М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). — Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1976. — 344 с.
168. Горюшкин Л. М. Историография Сибири (период капитализма): Учебное пособие. — Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1979. — 79 с.
169. Горюшкин Л. М. Развитие капитализма вширь в сибирской деревне периода империализма (1900–1917): Дис... докт. ист. наук. — Новосибирск, 1975. — 400, 59 с.
170. Горюшкин Л. М. О характере повинностей крестьян Западной Сибири в конце XIX нач. XX вв. // Изв. Сиб. отд. АН СССР. — 1963. — № 5. — Вып. 2. — С. 99–111.
171. Горюшкин Л. М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков (конец XIX — начало XX в.). — Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1967. — 412 с.
172. Григорьев А. Д. Устройство и заселение Московского тракта в Сибири с точки зрения изучения русских говоров // Изв. ин-та исслед. Сибири. — Томск, 1921. — № 6. — 116 с.

173. Громыко М.М. Западная Сибирь в XVIII в. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1965. - 267 с.
174. Громыко М.М. Трудовые традиции русских крестьян Сибири (XVIII - первой половины XIX в.). - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1975. - 351 с.
175. Гроссман Г.Р. Заселение и хозяйственное освоение Забайкалья с конца XVII в. до 90-х годов XIX в.: Автореф. дис... канд.ист.наук. - Иркутск, 1954. - 24 с.
176. Гузок К.Г. Формирование Московского тракта на юге Восточной Сибири (XVIII в.) // Вторая научная конференция молодых ученых Иркутского университета: Тезисы докладов. - Иркутск: Изд. Иркут. ун-та, 1972.
177. Гулишамбаров С.И. Торговля, промышленность и пути сообщения Сибири. - СПб.: Тип. В.Киршбаума, 1893. - 78 с.
178. Девель Ф. Рассказы о Восточной Сибири. - М.: Тип. Сытина, 1896. - 127 с.
179. Долгоруков В.А. Томская губерния и ее города // Дорожник по Азиатской России. - Томск, 1899. - Кн.3. - Май-июнь. - С.59-68.
180. Дулов В.И. Крестьянство Восточной Сибири в годы первой русской революции. - Иркутск: Иркутск. кн. изд., 1956. - 269 с.
181. Жерновков Г. Сибирь и правительство. - Томск: Изд. Н.П.Литвинова, 1907. - 52 с.
182. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом и бытовом значении: Западная Сибирь / Общ.ред. П.П.Семенов. - СПб.: Изд. т-ва М.О.Вольфа, 1884. - Т.2. - 370, IV С.
183. Завалишин Ипполит. Описание Западной Сибири. - М.: Изд. о-ва распротр. полезн. книг, 1862. - 419 с.

184. Завалишин Ипполит. Описание Западной Сибири: Томская губерния. - М.: Изд. о-ва распротр. полезн. книг. Тип. Грачева и К<sup>о</sup>, 1865. - Т.2. - 277 с.
185. Загоскин М.В. Ответы на программу императорского Русского географического общества для собирания народных юридических обычаев. - Иркутск: Иркут. губерн. стат. ком., 1891. - 4, III, 154 с.
186. Зверев В.А. Особенности естественного движения городского и сельского населения Сибири (конец XIX - начало XX в.) // Город и деревня Сибири в досоветский период. - Новосибирск: Изд. Новосиб. ун-та, 1984. - С.103-113.
187. Зобнин Ф.К. Из года в год: Описание круговорота крестьянской жизни в с. Усть-Нищинском Тюменского округа // Живая старина. - 1894. - Вып. I. - С.37-64.
188. История крестьянства Сибири: Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1983. - 399 с.
189. История рабочего класса Сибири: Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1982. - 457 с.
190. История Сибири / Гл.ред. А.П.Окладников, В.И.Шунков.- Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1968-  
Т.3: Сибирь в эпоху капитализма, 1968. - 530 с.
191. Кабо Р.М. Города Западной Сибири: Очерки социально-экономической географии (XVII - первая половина XIX в.). - М.: Госуд. изд-во геогр. лит-ры, 1949. - 218 с.
192. Калиновский Г.А. Развитие капиталистических отношений в восточносибирской деревне в 50-х годах XIX в.: Дис... канд. ист.наук. - Л.: 1951. - 18 с.

193. Карцов В.Г. Декабрист Г.С.Батеньков . - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1965. - 239 с.
194. Кауфман А.А. Община. Переселение. Статистика: Сборник статей. - М.: Леман и Плетнев, 1915. - 510 с.
195. Кауфман А.А. Очерк крестьянского хозяйства в Сибири.- Томск: Типо-лит. Макушина П.И., 1894. - 90 с.
196. Кауфман А.А. Переселение и колонизация. - СПб.: Б-ка "Обществ. пользы", 1905. - 443 с.
197. Кауфман А.А. Сибирь // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. - СПб.: Изд. Брокгауз и Ефрон, 1900. - Т.29. - С.782.
198. Кауфман А.А. Сибирское переселение на исходе XIX в.- СПб.: Тип. Кришбаума, 1901. - 103 с.
199. Кеннан Дж. Сибирь и ссылка. - М.: Изд. Логос, 1906. - 311 с.
200. Коваль С.Ф. За правду и волю. К 100-летию восстания политических ссыльных в Сибири в 1866 г. - Иркутск: Вост.-сиб. кн. изд-во, 1966. - 191 с.
201. Кожухов Ю.В. Русские крестьяне Восточной Сибири в первой половине XIX века (1800-1861). - Л.: Изд-во Лен. ун-та, 1967. - 383 с.
202. Козмин Н.Н. Очерки прошлого и настоящего Сибири. - СПб.: Печатный труд, 1910. - 266 с.
203. Колесников А.Д. Русское население Западной Сибири в XVIII - начале XIX в. - Омск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, Омск. отд-ние, 1973. - 440 с.
204. Колесников А.Д. Сибирский тракт // Вопросы научно-методической работы над сводом памятников истории и культуры народов Сибири. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1974. - С.95-108.

205. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом - СПб.: Гос. тип., 1900. - IX, 374 с.
206. Косточко В. Колокольчик судьбы // Советская Россия. - 1986. - 12 мая.
207. Корсак А. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России и Китая. - Казань: Тип. Казан. ун-та, 1857. - 445 с.
208. Костров Н. Каинская Бараба // Томские губ. ведомости. - 1874. - № 25, 27, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45.
209. Костров Н.А. Юридические обычаи крестьян старожилов в Томской губернии. - Томск: Томск. губерн. типогр., 1876. - 117 с.
210. Красин Л.Б. Судьбы капитализма в Сибири // Восточное обозрение. - 1896. - 13, 16, 18 окт.
211. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898 гг.). - СПб.: Тип. м-ва путей сообщения, 1898. - 218 с.
212. Крестьянское землепользование и хозяйство в Тобольской и Томской губерниях: По исследованиям чинов Министерства государственных имуществ. - СПб.: М-во гос. имуществ. Департамент общих дел, 1894. - 8, 428 с.
213. Крит Н.К. Заметка о торговых путях из Китая в Россию через азиатскую границу // Изд. рус. геогр. о-ва. - СПб., 1865. - Т. I, № 2. - С. 17-37.
214. Кузнецова Ф.С. Освоение сухопутных трактов Западной Сибири в ХУШ в. // Земледельческое и промышленное освоение Сибири. ХУШ - начала ХХ в. - Новосибирск: Изд. Новосиб. гос. пед. ин-та, 1985. - С. 19-32.

215. Кузнецова Ф.С. Хозяйственная деятельность и быт первых поселенцев Барабинской степи // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. - Новосибирск: Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1983. - С.3-18.
216. Кузьмина Ф.С. Крестьяне Барабинской степи в ХУШ - первой пол. XIX в.: Автореф. дис... канд. ист. наук. - Томск: Изд. Томск. ун-та, 1970. - 24 с.
217. Кузьмина Ф.С. Устройство главного сибирского тракта через Барабинскую степь // Из истории Западной Сибири. - Новосибирск: Изд. Новосиб. гос. пед. ин-та, 1970. - Вып.45. - С.22-34.
218. Кушевский И.А. Дорога и сибирский мужик // Русские очерки. - М.: Гос. изд. худ. лит., 1956. - Т.2. - С.589-593.
219. Ларионов Д.Д. Очерк экономической статистики Иркутской губернии. - Иркутск: Тип. Н.Н.Синицина, 1870. - С.379 с.
220. Латкин Н.В. Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее. - СПб.: Б.и., 1892. - III, 467 с.
221. Латкин Н.В. Красноярский округ Енисейской губернии. - СПб.: Б.и., 1890. - 8,75 с.
222. Латкин Н.В. Крестьяне Восточной Сибири // Русская земля: Природа страны, население и его промыслы / Сост. И.Дроздов. - 2-е изд. - СПб., 1899. - Т.10. - С.81-82.
223. Латкин Н.В. Очерк Красноярского округа Енисейской губернии // Всемирный путешественник. - 1874. - № 10. - С.265-296.
224. Лебедева А.А. К истории формирования русского населе-



- ния Забайкалья и его хозяйственного и семейного быта (XIX - начало XX вв.) // Этнография русского населения Сибири и Средней Азии: Сб. статей. / Отв. ред. Г.С. Маслова, Л.М.Сабурова. - М., 1969. - С.104-188.
225. Лебедева А.А. Формирование русского населения в При- тоболье и хозяйственный быт (XVIII - начало XX вв.) // Хозяйство и быт западносибирского крестьянства XVIII - начала XX вв. / Отв. ред. В.А.Александров. - М., 1979. - С.63-108.
226. Лебедева Н.И. Хозяйственный быт Приангарья (XIX - на- чало XX вв.) // Быт и искусство русского населения Восточной Сибири / Отв. ред. И.В.Маковецкий, Г.С.Мас- лова. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1971. - Ч.1. - С.78-95.
227. Максимов С.И. На Востоке. - СПб.: Б.и., 1864. - 588 с.
228. Максимов С. Сибирь и каторга. - СПб.: Стефанов, 1891. - Ч.1. - У1,411 с.
229. Матвеева Ю.П. Отголоски Сибири. - Томск: Тип. Михай- лова и Макушина, 1889. - 191 с.
230. Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. - СПб., 1902. - Т.1. - 130 с.
231. Миддендорф А.Ф. Бараба. - СПб.: Тип. Акад. Наук, 1871. - 123 с.
232. Миллер Г.Ф. История Сибири. - М.-Л.: Изд. Акад.Наук СССР, 1937. - Т.1. - 607 с., Т.2. - 637 с.
233. Миненко Н.А. По старому Московскому тракту. - Новоси- бирск: Новосиб. кн. изд., 1986. - 117 с.
234. Минжуренко А.В. Переселенческая деревня Западной Си- бири в конце XIX - начале XX вв.: Автореф. дис...

- канд. ист. наук. - Томск: Том. ун-т, 1977. - 19 с.
235. Мисюрёв А.А. Сибирские сказы, предания, легенды. - Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1959. - 231 с.
236. Молодых И.А. Внеземледельческие занятия крестьян Хомутовской волости // Изв. Вост.-Сиб. отд. рус. геогр. о-ва. - Иркутск, 1890. - Т.21. - № 1. - С.34-59.
237. Молодых И.А., Кулаков П.Е. Иллюстрированное описание быта сельского населения Иркутской губернии. - СПб.: Рус. геогр. о-во, Вост.-Сиб. отд., 1896. - III, 242 с.
238. Мордвинов А. Об открытии и проложении пути кругом Байкала // Зап. Сиб. отд. Рус. геогр. о-ва. - 1856. - Кн.2. - С.101-144.
239. Научитель М.В. Очерк экономического развития Сибири (вторая пол. XIX в.): Материалы к лекции. - Иркутск: Изд. Ирк. ин-та нар. х-ва, 1967. - 148 с.
240. Научитель М.В. Социально-экономические проблемы Сибири в экономической литературе второй половины XIX в.: Автореф. дис... докт. экон. наук. - М.: Изд. Моск. у-та, 1968. - 43 с.
241. Небольсин И. Записки на пути из Петербурга в Барнаул. - СПб., Б.и., 1850. - 248 с.
242. Небольсин П.И. Путевые рассказы о Сибири // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. - СПб. - 1848. - Т.71. - С.110-150.
243. 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.
244. Овсянников Н.Н. Об отношении сибирского транзита к

- Нижегородской ярмарке // Нижегородский сборник. - Нижний Новгород. - 1871. - Т.4. - С.1-126.
245. Павлов А. 3000 верст по рекам Западной Сибири: Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. - Томень: Изд. Игнатова, 1895. - XXII, 164 с.
246. Паллас П.С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. - СПб.: Акад.Наук, 1786. - Ч.2, кн.2. - 571 с.; 1788. - Ч.3. - 624 с.
247. Пейзен. Исторический очерк колонизации Сибири // Современник. 1859. - Т.77, кн.9. - С.9-46.
248. Пестов В. Записки об Енисейской губернии Восточной Сибири 1831 г. - М.: Универс. тип., 1833.
249. Писарев М.Н. Сибирь. Историко-географический очерк. - М.-СПб.: Б.и., 1915. - 169 с.
250. Покшишевский В.В. Заселение Сибири. - Иркутск: Иркут. обл. гос. изд., 1951. - 208 с.
251. Полевой Н. Рассказы русского солдата. Часть I. Крестьянин // Избранные произведения и письма. - Л.: Худ. лит-ра, 1986. - 581 с.
252. Попов Н. Очерки старой ямщины в Прибайкалье // Жизнь Бурятии. - 1925. - № 5-6. - С.114-117.
253. Птицын В.В. Селенгинская Даурия. - СПб.: Экон. типолит. Вульфа, 1896. - 307 с.
254. Пронин В.И. Население Сибири за 50 лет (1863-1913 гг.) // История СССР. - 1981. - № 4. - С.50-69.
255. Путинцев Н.Д. Статистический очерк Томской губернии. - Самара: Б.и., 1892. - 133 с.
256. Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX - начала XX вв.:

- Автореф. дис... докт. ист. наук. - Томск: Изд. Том. ун-та, 1975. - 65 с.
257. Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX - начала XX вв. - Томск: Изд. Том. ун-та, 1975. - 329 с.
258. Рабинович Г.Х. Обрабатывающая промышленность Сибири и Дальнего Востока накануне проведения Транссибирской железнодорожной магистрали // Вопросы истории Сибири. - Томск: Изд. Том. у-та, 1970. - Вып.5. - С.96-114.
259. Радищев А.Н. Записки путешествия по Сибири // Полн. собр. соч. - М.-Л.: Гос. изд. худ. лит., 1952. - Т.2. -
260. Разгон И.М., Сухотина Л.Г. К вопросу о "государственном феодализме в Сибири" // Вопросы истории Сибири. - Томск: Изд. Том. у-та, 1967. - Вып.3. - С.295-301.
261. Разумов Н.И. Забайкалье. Свод материалов для исследования местного землевладения и землепользования. - СПб.: Изд. канц. ком. мин-ров, 1899. - 373 с.
262. Рассказы о Западной Сибири или о губерниях Тобольской и Томской, и как там живут люди. - М.: Тип. Сытина, 1898. - 168 с.
263. Рашин А.Г. Население России за 100 лет (1811-1913 гг.): Статистические очерки. - М.: Госстатиздат, 1956. - 352 с.
264. Ровинский П.А. Очерки Восточной Сибири // Древняя и новая Россия. - 1875. - № 1,3,7,11,12.
265. Рогозин Н.Е. Экономическое развитие Западной Сибири и образование вотчины "кабинета" // Ученые записки. - Новосибирск: Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1946. - Вып.3.-

С.3-40.

266. Романов Н.С. Иркутская летопись. 1857-1880 гг. - Иркутск: Тип. И.П.Казанцева, 1914. - 410, XV с.
267. Россия: Полное географическое описание нашего отечества: Настольная и дорожная книга для русских людей / Под ред. В.П.Семенова-Тян-Шанского. - СПб.: Девриен, 1907 - Т.16. Западная Сибирь. - 1907. - Уш, 591 с.
268. Сабурова Л.М. Культура и быт русского населения Приангарья (конец XIX - XX вв.). - Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1967. - 280 с.
269. Серебренников И.И. Покорение и первоначальное заселение Иркутской губернии. - Иркутск: Изд. В.Ф.Хардина, 1915. - 80 с.
270. 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.1-4.
271. Сибирь в прошлом, настоящем и будущем: Тезисы докладов и сообщений Всесоюзной научной конференции (13-15 сентября 1981 г.) / Гл. ред. А.П.Окладников. - Новосибирск: Наука. Б.и., 1981. - Вып.1. - 167 с.
272. Сибирь и великая сибирская железная дорога. - СПб.: Департ. торг. и мануфактур мин-ва финансов, 1896. - 283 с.
273. Сибирь. Ее современное состояние и ее нужды / Ред. И.С.Мельник. - СПб.: Девриен, 1908. - Уш, 294 с.
274. Сибирь под влиянием рельсового пути. - СПб.: Мин-во финансов, 1902. - 221 с.
275. Сладковский М.И. История торгово-экономических отно-

- шений народов России с Китаем (до 1917). - М.: Наука, 1974. - 439 с.
276. Словцов П.А. Историческое обозрение Сибири. - СПб.: Изд. И.М.Сибирякова, 1886. - 326, IV, XXVI. 364, V с.
277. Соболев М.Н. Западная Сибирь // Очерк. Вся Россия. - М.: Изд. тип. Т-ва Л.М.Фриша, 1912.
278. Соболев М.Н. Пути сообщения в Сибири // Сибирь: Ее современное состояние и ее нужды. - СПб.: Изд. А.Ф. Девриена, 1908. - С.24-36.
279. Соболев М.И. Таможенная политика России во второй половине XIX в. // Изв. Императ. Томского у-та. - Томск: Типо-лит. сиб. т-ва печатн. дела, 1910. - Кн.41. - 850, 26 с.
280. Соболев А. "Колесуха". Амурская колесная дорога. - М.: О-ва политкаторжан, 1925. - 32 с.
281. Соловьева Е.И. Извозный промысел во второй половине XIX в. (1861-1893 гг.) // Из истории Сибири. - Новосибирск: Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1972. - Вып.64. - С.51-61.
282. Соловьева Е.И. Крестьянская промышленность Сибири во второй половине XIX в. - Новосибирск: Изд. Новосиб. пед. ин-та, 1975. - 197 с.
283. Соловьева Е.И. Промыслы сибирского крестьянства в пре-реформенный период. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1981. - 330 с.
284. 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. научных трудов / Отв. ред.

- А.П.Окладников. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1979. - С.126-140.
285. Стахеев Д.И. От Китая до Москвы. История ящика чаю.- СПб.: Изд. Вольфа, 1870. - 194 с.
286. Степанов А.П. Енисейская губерния. - СПб.: Тип. Вингебера, 1835. - Ч.1. - 276 с.; Ч.2. - 139, XIX с.
287. Степшин В.А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. - Красноярск: Изд. Красноярск. пед. ин-та, 1962. - 565 с.
288. 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. - СПб.: Типо-лит. Л.Бермана и Г.Рабиновича, 1885. - IV, 102 с.
289. Субботин А.П. Чай и чайная торговля в России и других государствах. - СПб.: Типо-лит. Л.Бермана и Г.Рабиновича, 1892. - 657, 24, IX с.
290. Сухотина Л.Г. Крестьянство Томской губернии в конце XIX - начале XX вв.: Дис... канд. ист. наук. - Томск: Изд. Том. у-та, 1963. - 371 с.
291. Сухотина Л.Г. О правовом положении крестьян Сибири по реформенного периода (вторая пол. XIX - начало XX вв.) // Вопросы истории Сибири. - Томск: Изд. Том. у-та, 1970. - Вып.5. - С.87-95.
292. Тюкавкин В.Г. Сибирская деревня накануне Октября. - Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд., 1966. - 471 с.
293. Тюкавкин В.Г. Социально-экономическое развитие сибирской деревни в эпоху империализма: Дис... докт. ист. наук. - Иркутск, 1966. - 693 с.

294. Ушаков Н. На Байкале: Из путевых заметок по Восточной Сибири // Морской сборник. - 1865. - № 6. - 252 с.
295. Финш О. Путешествие в Западную Сибирь. - Бремен, 1876. - 569 с.
296. Хвостов В. О Томской губернии и о населении большой сибирской дороги до Иркутской границы. - СПб., 1809. - С. 23-66.
297. Хозяйство и быт западносибирского крестьянства ХУП - начала ХХ вв. - М.: Наука, 1979. - 248 с.
298. Худяков В.Н. Аграрная политика царизма в Сибири в пореформенный период. - Томск: Изд. Том. ун-та, 1986. - 263 с.
299. Худяков В.Н. Классовое разложение крестьянства Тобольской губернии в пореформенный период (60-90 гг. XIX в.): Дис... канд. ист. наук. - Новосибирск, 1972. - 297 с.
300. Чарыков В.И. Заметки о торговых путях Восточной Сибири // Географические известия. - 1850. - С. 642-645.
301. Черныш М.И. Развитие капитализма в сельском хозяйстве Урала в пореформенный период (По материалам Пермской губернии) // Вопросы аграрной истории Урала и Зап. Сибири. - Свердловск, 1966. - С. 181-190.
302. Чехов А.П. Из Сибири // Полн. собр. соч. - М.: Наука, 1978. - Т. 14-15. - С. 5-38.
303. Чудновский С.Л. Енисейская губерния. К 300-летию юбилею. Статистико-экономический этюд. - Томск: Б.и., 1885.
304. Шейнфельд М.В. Историкография Сибири, конец XIX - начало XX в.: Учебное пособие. - Красноярск: Изд. Красноярск. пед. ин-та, 1973. - 399 с.



305. Шелгунов Н.В. Сибирь по большой дороге // Русское слово. - 1863. - № 1-3. - С.1-48, 1-39, 1-62.
306. Шелгунов Н.В. Сочинения. - СПб., 1871. - Т.1. - С.183-298.
307. Шмаков А. Сибирский тракт // Северная пчела. - 1845.- № 258. - С.1031-1032.
308. Шмулевич М.М. Крестьянские промыслы в Западном Забайкалье в первой половине XIX в. // Труды Вост.-Сиб. гос. ун-та культуры - Улан-Удэ, 1972. - Вып.7. - С.153-176.
309. Штукенберг. Кругобайкальская дорога // Журнал главного управления путей сообщения. - 1858. - Кн.1; 1859.- Кн.2-3.
310. Шукин С. Сибирские разъезды // Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений. - СПб., 1847. - Т.47. - С.418-422.
311. Шунков В.И. Вопросы аграрной истории России. - М.: Наука, 1974. - 367 с.
312. Шунков В.И. Основные направления изучения истории Сибири в дооктябрьский период // Итоги и задачи изучения истории Сибири досоветского периода. - Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1971. - С.37-39.
313. Ядринцев Н.М. Сибирь как колония. - СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1882. - XI, 472 с.
314. Ямзин И.Л. Переселенческое движение в России с момента освобождения крестьян. - Киев: Киев. ун-т, 1912. - IV, 198 с.

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение I

Материалы по истории Московско-Сибирского тракта  
и занятиям его жителей

Документ I

Грамота царя Бориса Федоровича в  
Верхотурье воеводе Василию Головину  
о починке новой дороги между Соли-  
камском и Верхотурьем от 22 апреля  
1599 г.

(Миллер Г.Ф. История Сибири. - М.-Л., 1937. - Т. I. - С. 379)

Эта грамота показывает состояние дороги и меры, кото-  
рые применяло правительство для ее улучшения. Дорогу чисти-  
ло 2 целовальника и 40 посошных человек в 1598 г. "А сколь-  
ко целовальники посошными людьми новые дороги от Соли от  
Камские до нового города до Верхотурья чистили и мостов  
мостили, и тому прислали нам роспись, а в росписи написано:  
от Соли от Камские до нового города Верхотурья 263 версты,  
а мостов мостили через речки и через бояраки, и через гряз-  
ные места поперечных 7 мостов, длинных 30 мостов... А кото-  
рые ездят с Москвы в Сибирь и из Сибири к Москве воеводы,  
и головы, и дети боярские и всякие служилые, и про ту про  
новую про Сибирскую дорогу нам сказывают, что та новая до-  
рога чищена и мосты чищены худо, пенье ссечено не из ко-  
ренья, и заломы по дороге великие, и чищена дорога уско и  
мосты, которые бы мощены на речках и на ручьях и в бояра-  
ках, вешнею водою поносило, а на грязях и на болотах мос-  
ты испроломались, и выбои по той дороге великие, и только

де тое де новые дороги с весны летнею порою не чистить, и мостов не мостить, и вперед тою новою дорогою зимнею и летнею порою сибирских хлебных запасов и Сибирские казны, спровадити будет не мочно, и ездити тою дорогою служилым людям нужа великая". Поэтому, по указу приказывалось заново мосты мостить и дорогу чистить "чтоб дорогу чистили старова лутче и шире, и пенья не было, и мосты мостили хорошие, чтоб та дорога была не уска, и мосты были хороши, и пенье бы чистили ис коренья, и заломов бы на той дороге не было, чтоб наши сибирские хлебные запасы и всякая наша казна было спровадить тою дорогою мочно, и служивым бы всяким людям ездя тою дорогою в грязях и недомостях нужи не было".

Документ 2

Копия контракта транспортной фирмы с  
хозяевами товаров (1877 г.)

(ЦГА БАССР, ф. III, оп. I, д. 97, л. 91)

"Мы, нижеподписавшиеся иркутской первой гильдии купцы, торгующие под фирмой "Торговый дом Герасима Малых, сыновья", дали сей контракт кяхтинскому первой гильдии купцу М.Ф. Немчинову в том, что подрядились мы, Малых, у Вас, Немчинова, доставить из Кяхты в Москву принадлежащие Вам 500 мест чая, заширенного в скотские кожи под литерою МН, значащихся подробно в полученных от Вас фактурах. Вышеозначенные чай приняты в Кяхтинском гостинном дворе с должною осмотрительностью на перевес в цибиках и ширях каждого места порознь и присмотром доброты чая чрез пробу на совок, которые и оказались в совершенной исправности и доброте, в таком же количестве и обязуемся мы, Малых, доставить их из Кяхты в Москву сроком на 10 февраля будущего 1878 г., сдать Вам или прикащику Вашему. За провоз рядили мы с расходами повозными по городам и прочими издержками по 17 рублей с каждого места, что составит всей провозной платы 8500 рублей. В пути следования и на кормовищах обязуемся мы, Малых, вышеозначенные чай хранить и оберегать от всех гибельных случаев, как то: огня, воды, похищения злонамеренными людьми и, словом во всех, кои убыток нанесут... В случае недоставки в срок, по 30 копеек с каждого места за каждые просроченные сутки... О следовании вышеозначенных чаев обязаны мы, Малых, уведомлять Вас в Кяхту чрез почты из городов, где будут проходить чай".

Документ 3

Копия-донесение обозного приказчика о  
сохранности товара в пути (1874 г.)

(ЦГА БАССР, ф. III, оп. I, д. 76, л. 6)

Следовавший с обозом чаем купца Немчинова А. Озорнин доносил: "Милостивый государь! Михаил Федорович! Принадлежащие Вам байховые чай в 20 мест, следующие на доставке доверителя моего г. Гагарина из Кяхты в Нижегородскую ярмарку, проследовали г. Пермь 5 числа сего месяца, слава богу, благополучно. С почтением и преданностью имею честь быть Вашим слугою доверенный г. Гагарина А. Озорнин. Пермь, 2 июля 1874 г."

Документ 4

Ручательное одобрение крестьян села Крутологовского Иткульской волости Каинского округа Томской губернии, пожелавших вступить в подряд с казной по содержанию почтовых лошадей, от 29 сентября 1892 г.

(ГАТО, ф.3, оп.18, д.898, л.65-65 об.)

"1892 года, сентября, 29 дня, мы, нижеподписавшиеся крестьяне Томской губернии... села Крутологовского дали сие одобрение крестьянам нашей волости и села А.Федотову, А.Сергееву, С.Занудину, А.Шашенину, И.Федурину, И.Ионову, Д.Васильеву, С.Левицкому, Я.Иванову и И.Федотову, желающим вступить с казною в подряд на отбывание почтовой гоньбы восемью парами на станции Крутологовской, в том, что они (перечисляются фамилии - О.К.) поведения весьма хорошего, под судом и следствием не находились, имеют свое достаточное состояние, никаким судебным местом несостоятельными или по другим торговым оборотам оглашаемы не были, почему мы удостоверяем в исправности принимаемого ими (перечисляются фамилии - О.К.) на себя подряда, и выдавая им одобрение на срок с первого января 1893 г. на первое января 1896 г., ручаемся каждый на 45 рублей, а всего на 2070 рублей с тем, что в случае несостоятельности их и понесения от того казною каких-либо убытков, мы, поручатели, ответствуем собственным состоянием на вышеозначенную сумму; в чем и подписуемся - крестьяне-поручатели (всего 46 подписей - О.К.)".

Документ 5

Стоимость содержания почтовой пары на станции  
Рыбинской Московского тракта Енисейской губер-  
нии в 1888 г.

(ГАКК, ф.595, оп.19, д.3352, л.185-195 об.)

| Наименование  | Число | Вес | Цена<br>руб. | коп. |
|---|-------|-----|--------------|------|
| 1. Повозка летняя на деревян-<br>ном ходу, кованая                                    | I     |     | 70           |      |
| 2. Повозка зимняя кошевная  | I     |     | 35           |      |
| 3. Хомут и сбруя ременная<br>для одной лошади   | I     |     | 12           |      |
| 4. Лошадь от 5 до 10 лет, год-<br>ная для почтовой гоньбы                             | I     |     |              | 50   |
| 5. Дуга березовая с колоколь-<br>цами   | I     |     |              | 5    |
| 6. Овса пуд   | I     |     |              | 70   |
| 7. Сена воз в пудах   | I     | 25  |              | 3    |
| 8. Соломы ржаной пуд  |       |     | I            | 10   |
| 9. Соломы яровой пуд  |       |     | I            | 15   |
| 10. Ковка четырех лошадей в<br>год  |       |     |              | 25   |
| 11. Ремонт сбруи и повозок<br>в год   |       |     |              | 20   |
| 12. Дегтя для одной повозки<br>в год  |       |     |              | 4    |
| 13. Содержание ямщика в год   |       |     |              | 70   |
| 14. Плата ямщику в год  |       |     |              | 70   |
| 15. Форменные для ямщика каф-<br>тан и шляпа  |       |     |              | 16   |
| 16. Наем помещения для почто-<br>вой станции, отопление и<br>освещение в течение года |       |     |              | 120  |

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| 17. Жалование писарю в год     | 60  |
| 18. Жалование старосте в год   | 120 |
| 19. Очистка станции и ее двора | 25  |

---

Итого: 705 руб. 95 к.



Приложение 2

Таблицы

Таблица I

Плотность сельского населения в 4-х губерниях и  
трактовых округах (на I кв.версту)\*

| Губерния<br>Округ      | 1863 | Г О Д Ы<br>1885 | 1897             |
|------------------------|------|-----------------|------------------|
| Тобольская             | 0,80 | 1,10            | 1,18             |
| Томская                | 0,90 | 1,60            | 2,59 в том числе |
| Енисейская             | 0,14 | 0,20            | 0,26 городского  |
| Иркутская              | 0,50 | 1,00            | 0,81 населения   |
| <u>Тобольская губ.</u> |      |                 |                  |
| Ишимский               | нет  | нет             | 6,96             |
| Тюкалинский            | нет  | нет             | 3,72             |
| Ялуторовский           | нет  | нет             | 9,77             |
| Тюменский              | нет  | нет             | 5,88             |
| <u>Томская губ.</u>    |      |                 |                  |
| Томский                | нет  | нет             | 0,86             |
| Каинский               | нет  | нет             | 2,68             |
| Мариинский             | нет  | нет             | 1,81             |
| <u>Енисейская губ.</u> |      |                 |                  |
| Красноярский           | нет  | нет             | 5,21             |
| Ачинский               | нет  | нет             | 2,18             |
| Канский                | нет  | нет             | 1,36             |
| <u>Иркутская губ.</u>  |      |                 |                  |
| Иркутский              | нет  | нет             | 1,63             |
| Балаганский            | нет  | нет             | 3,83             |

Окончание табл. I

|              |     |     |      |
|--------------|-----|-----|------|
| Нижеудинокий | нет | нет | 0,75 |
|--------------|-----|-----|------|

---

\* Подсчитано по: Пронин В.И. Указ. соч. - С.56; Соловьева Е.И. Указ. соч. - С.78; Первая всеобщая перепись населения ... 1897. - СПб., 1904-1905 гг. - Вып.78. -С.IX; 79. - С.6; 73. - С.4; 75. - С.IV.

Таблица 2

Структура площадей, занятых посевами различных хлебов в Иркутской, Енисейской, Томской и Тобольской губерниях (%)#

| Р а й о н  | о з и м н е |       |                |        |              |  |
|--|-------------|-------|----------------|--------|--------------|--|
|  | овес        | ярица | яровая пшеница | ячмень | прочие хлеба |  |
| Волости Московского тракта Иркутской губернии                                    | 40,1        | 18,7  | 14,57          | 3,73   | -            |  |
| Внетрактовые волости   | 39,2        | 19,9  | 18,38          | 7,9    | -            |  |
| Волости Московского тракта Енисейской губернии                                   | 22,47       | 21    | 20,74          | 3,98   | 1,5          |  |
| Внетрактовые волости   | 32,57       | 14,97 | 22,2           | 4      | 3,13         |  |
| Волости Московского тракта части Томского и Мариинского округов Томской губернии | 53,3        | 0,8   | 4,2            | 3      | 7,9          |  |
| Внетрактовые волости   | 47,67       | 0,7   | 1,5            | -      | 21,26        |  |
| Села Московского тракта Ялуторовского округа Тобольской губернии                 | 15,8        | 19,4  | 11,5           | 3,9    | 16,51        |  |

|                   |      |      |      |      |      |       |
|-------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Внетрактовые села | 25,8 | 28,1 | 8,59 | 18,9 | 1,13 | 17,48 |
|-------------------|------|------|------|------|------|-------|

-----

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. - Т. I: Иркутский округ. - С. 32-33, 88-89, 104-105, 112-113, 152-153, 160-162; Балаганский округ. - С. 32-33, 48-49, 80-81, 104-105, 120-121, 144-145, 152-153; Нижнеудинский округ. - С. 16-17, 24-25, 48-49, 80-81, 128-129, 160-161, 176-177. Материалы по исследованию... Енисейская губерния. - Т. 3: Поволостные таблицы. - С. 602-603, 614-615, 626-627, 638-639, 710-711; Материалы для изучения... - Вып. 14. - С. 125, 141-142; Куш Н.К. Материалы по исследованию... - Т. I. - С. 305, 319, 333, 347, 529, 543, 557, 571, 585, 806, 807.

Примечание. По Иркутской и Енисейской губерниям сведения имеются только по волостям, в Тобольской - и по волостям, и по селам. Мы поместили сведения по селам, как наиболее контрастные. По Томской губернии имеются только выборочные, а не сплошные сведения.

Таблица 3

Производство хлеба на одну душу в округах Томской губернии (в четвертях) в 1866 г.\*

| Округ        | Четвертей на одну душу обоого<br>пола |
|--------------|---------------------------------------|
| Томский      | 5,74                                  |
| Барнаульский | 4,06                                  |
| Бийский      | 3,76                                  |
| Каинский     | 5,11                                  |
| Кузнецкий    | 4,70                                  |
| Мариинский   | 5,49                                  |

-----

\* Список населенных мест Российской империи. Томская губерния. - СПб., 1868. - Вып. 60. - С. XCIII.

Таблица 4

Наличные хозяйства, задолжавшие кредитным учреждениям или частным лицам в  
1894-95 гг. Ялutorовский округ\*

| Район                      | деньгами                      |      | частным лицам    |      | итого                  |      | хлебом           |      | число<br>наличных<br>хозяйств |
|----------------------------|-------------------------------|------|------------------|------|------------------------|------|------------------|------|-------------------------------|
|                            | кредитным<br>учрежде-<br>ниям | %    | частным<br>лицам | %    | итого<br>день-<br>гами | %    | частным<br>лицам | %    |                               |
| Села тракторные            | 603                           | 11,2 | 1615             | 30   | 2218                   | 41,6 | 566              | 10,5 | 5379                          |
| Села Московского<br>тракта | 288                           | 19,3 | 459              | 30,8 | 474                    | 50,2 | 94               | 6,3  | 1497                          |
| Внетракторные села         | 1726                          | 6    | 9552             | 33,3 | 11278                  | 39,3 | 3496             | 12,1 | 28696                         |
| Округ в целом              | 2329                          | 6,8  | 11167            | 32,7 | 13496                  | 39,6 | 4062             | 11,9 | 34075                         |

\* Подсчитано по: Куш Н.К. Материалы по исследованию... Ялutorовского округа. - М.,  
1897. - Т. I. - С. 13, 41, 125, 167, 237, 293, 307, 321, 335, 349, 461, 475, 489, 503, 517,  
531, 545, 559, 573, 587, 695, 811.

Таблица 5

## Группировки крестьянских хозяйств по размерам пашни\*

| Р а й о н                                     | бедняки  |      | средняки |      | кулаки   |      |
|---|----------|------|----------|------|----------|------|
|   | хозяйств | %    | хозяйств | %    | хозяйств | %    |
| <u>Иркутская губ.</u>                         |          |      |          |      |          |      |
| Села Московского тракта                       | 4185     | 48,5 | 2597     | 30,1 | 1830     | 21,2 |
| Внетрактовые села                             | 4590     | 27,4 | 7276     | 43,4 | 4882     | 29,1 |
| Волости Московского тракта                    | 5611     | 41,4 | 4457     | 32,8 | 3509     | 25,8 |
| Внетрактовые волости                          | 2108     | 26,2 | 3815     | 47,5 | 2111     | 26,3 |
| <u>Енисейская губ.</u>                        |          |      |          |      |          |      |
| Волости Московского тракта                    | 6648     | 48,3 | 4430     | 32,3 | 2686     | 19,5 |
| Внетрактовые волости                          | 6563     | 46,2 | 4267     | 30   | 3382     | 23,8 |
| <u>Тобольская губ.</u> **                     |          |      |          |      |          |      |
| Ялуторовский округ волости Московского тракта | 3756     | 60,8 | 1745     | 28,2 | 676      | 11   |

|                        |      |      |      |    |     |      |
|------------------------|------|------|------|----|-----|------|
| Внетракторные волоости | 3801 | 57,8 | 1978 | 30 | 806 | 12,2 |
|------------------------|------|------|------|----|-----|------|

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. — Т. I. Иркутский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 64, 72, 80, 86, 112, 120, 128, 144, 152, 160, 232; Балаганский округ: С. 32, 48, 70, 88, 104, 112, 120, 128, 136, 144, 152, 224, 230; Нижнеудинский округ: С. 8, 16, 32, 40, 48, 56, 64, 128, 160, 168, 176; Материалы по исследованию... Енисейская губерния. — Т. 3. — С. 601, 602, 613, 614, 625, 626, 637, 638; Материалы по исследованию Ялуторовского округа Тобольской губернии. — Т. I. — С. 701, 708, 709, 739, 746, 747, 777, 784, 785.

\*\* По Иркутской и Енисейской губерниям группировка хозяйств проводилась по размерам пашни, а по Ялуторовскому округу — по величине посева.



Таблица 6

Группы середняцких хозяйств, разорывшихся и  
зажиточных (%)\*

| Р е г и о н                | средняки     |            |
|----------------------------|--------------|------------|
|                            | разорывшиеся | зажиточные |
| <u>Иркутская губерния</u>  |              |            |
| Села Московского тракта    | 60,3         | 39,7       |
| Внетрактовые села          | 54           | 46         |
| <u>Енисейская губерния</u> |              |            |
| Волости Московского тракта | 57           | 43         |
| Внетрактовые волости       | 54,9         | 45,1       |
| <u>Тобольская губерния</u> |              |            |
| <u>Ялуторовский округ</u>  |              |            |
| Трактовые волости          | 67,6         | 32,4       |
| Внетрактовые волости       | 68,6         | 31,4       |

\* Подсчитано по: См.: Подсчет по таблице 5 "Группировка крестьянских хозяйств по размерам пашни".

Примечание. В основу данной группировки положено принятое в исторической литературе деление на разоряющихся середняков и зажиточных, где к разоряющимся относятся хозяйства с 4-7 дес. посева (6-10 дес. пашни), и к зажиточным - 7-10 дес. посева (10-15 дес. пашни). См.: Крестьянство Сибири периода капитализма... - С. 94. При подсчете по Иркутской и Енисейской губерниям учитывался размер пашни, а по Ялуторовскому округу - по величине посева.

Таблица 7

Группировка наличных хозяйств по числу рабочих лошадей. (Обследования 1887/88, 1890, 1894/95 гг.)\*

| Р а й о н   | Бедняки                    |      | Середняки              |      | Кулаки                        |      |
|---|----------------------------|------|------------------------|------|-------------------------------|------|
|   | до 2-х лошадей<br>хозяйств | %    | 3-4 лошади<br>хозяйств | %    | 5 и более лошадей<br>хозяйств | %    |
| Села Московского тракта Иркут-<br>ской губернии                   | 5636                       | 62,1 | 1730                   | 18,8 | 1753                          | 19,1 |
| Внетрактовые села   | 8824                       | 53,7 | 3997                   | 24,3 | 3615                          | 22   |
| Волости Московского тракта той<br>же губернии                     | 7678                       | 56,7 | 2866                   | 21,1 | 3033                          | 22,2 |
| Внетрактовые волости  | 4144                       | 51,7 | 2119                   | 26,3 | 1771                          | 22   |
| Волости Московского тракта<br>Енисейской губернии                 | 7232                       | 52,6 | 3260                   | 23,6 | 3270                          | 23,8 |
| Внетрактовые волости  | 6450                       | 45,4 | 3116                   | 21,9 | 4646                          | 32,7 |
| Села Московского тракта Ялуто-<br>ровского округа Тобольской губ. | 1073                       | 71,9 | 299                    | 20   | 121                           | 8,1  |
| Внетрактовые села   | 20487                      | 71,4 | 6477                   | 22,5 | 1732                          | 6    |

|   |      |      |      |      |     |      |
|---|------|------|------|------|-----|------|
| Волости Московского тракта того же округа | 4157 | 67,3 | II03 | I7,8 | 923 | I4,9 |
| Внетрактовые волости                      | 4615 | 70,3 | II48 | I7,4 | 613 | I2,3 |
| -----                                     |      |      |      |      |     |      |

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. - Т. I. Поселенные таблицы: Иркутский округ: С. 4, I2, 36, 44, 60, 68, 76, 84, I08, II6, I24, I40, I48, I56, 229; Балаганский округ: С. 76, 84, I00, I08, II6, I24, I32, I40, I48, 220, 226; Нижнеудинский округ: С. 4, I2, 28, 36, 44, 52, 60, I64, I72; Сведения по волостям подсчитаны по поселенным таблицам: Иркутский округ: С. 28-29, 84-85, I00-I0I, I08-I09, I48-I49, I56-I57; Балаганский округ: С. 28-29, 44-45, 76-77, II6-II7, I40-I4I, I48-I49; Нижнеудинский округ: С. I2-I3, 20-2I, 44-45, 76-77, I24-I25, I56-I57; Материалы по исследованию... Енисейская губерния. - Т. 3. Поволостные таблицы: С. 595, 596, 607, 608, 619, 620, 63I, 632; Куш Н. К. Материалы по исследованию... Ялуторовского округа Тобольской губернии. - Т. I. Поселенные таблицы: С. 6-7, 34-35, II8-II9, I60-I6I, 230-23I, 286-287, 300-30I, 3I4-3I5, 328-329, 342-343, 454-455, 468-469, 482-483, 496-497, 5I0-5II, 524-525, 538-539, 552-553, 566-567, 580-58I, 608-609. Поволостные таблицы: С. 698, 774.

Таблица 8

Численность хозяйств четырех округов Енисейской губернии, не имевших вообще скота, рабочих лошадей, крупного рогатого скота\*

|                         | Без всякого скота | %     | Без рабочих лошадей | %     | Без крупного рогатого скота | %     |
|-------------------------|-------------------|-------|---------------------|-------|-----------------------------|-------|
| Тракторные села         | 2777              | 24,7  | 3174                | 28,2  | 3639                        | 32,3  |
| Села Московского тракта | 1599              | 24,3  | 1862                | 27,9  | 2145                        | 32,2  |
| Внетракторные села      | 3944              | 18    | 10786               | 21,7  | 13424                       | 27,1  |
| -----                   | -----             | ----- | -----               | ----- | -----                       | ----- |

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Т.3. - С.3,9,15,21,39,45,57,63,69,75, 105,111,117,123,129,135,141,189,195,201,207,213,219,225,237,243,261,273,279,285,297,321, 339,381,387,393,423,429,441,447,465,691,692.

Таблица 9

Распределение крупного рогатого скота по тракторным и внетракторным волостям Енисейской губернии\*

| Р а й о н                  | Хозяйств без крупного рогатого скота и имеющих I голу | %    | Хозяйств с 2-3 головами рогатого скота | %    | Хозяйств с 4 и более головами скота | %    |
|----------------------------|---|------|--|------|-------------------------------------|------|
| Волости Московского тракта | 6742  | 49   | 3611                                   | 26,2 | 3409                                | 24,9 |
| Внетракторные волости      | 6170  | 43,4 | 3411                                   | 24   | 4631                                | 32,6 |
| -----                      |   |      |  |      |                                     |      |

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... Енисейская губерния. Т.3. - 0.596,608, 620,632.

Таблица 10

Распределение крупного рогатого скота по тракторным и внетракторным волостям Енисейской губернии\*

| Р а й о н                  | бедная  |      | Группа хозяйств |      | зажиточная |      |
|----------------------------|---------|------|-----------------|------|------------|------|
|                            | средняя | %    | средняя         | %    | средняя    | %    |
| Волости Московского тракта | 8548    | 62,4 | 2266            | 16,3 | 2946       | 21,3 |
| Внетракторные волости      | 7878    | 55,4 | 2260            | 15,9 | 4675       | 28,7 |

\* Подсчитано по: Материалы по исследованию... - Т.3. - С.596,608,620,632.

Таблица II

Наличие рогатого скота в хозяйствах Иркутской губернии\*

| Р а й о н                             | Группы хозяйств   |      |  |      |                               |      |
|---------------------------------------|---|------|--|------|-------------------------------|------|
|                                       | Хозяйств без круп-ного рогатого скота и имеющих I го-лову | %    | Хозяйств с 2-3 головами рогатого окота | %    | Хозяйств с 4 головами и более | %    |
| Трактонные села трех округов губернии | 7072  | 52,9 | 3441                                   | 25,7 | 2906                          | 21,4 |
| Села Московского тракта               | 4273  | 50,5 | 2183                                   | 25,6 | 2032                          | 23,9 |
| Внетрактонные села                    | 7528  | 44,6 | 4562                                   | 27   | 4779                          | 28,4 |

\* Составлено по: Материалы по исследованию... Иркутская губерния. — Т. I. Поселенные таблицы. Иркутский округ: — С. 5, 13, 37, 45, 61, 69, 77, 85, 109, 117, 125, 141, 149, 157, 229; Балаганский округ: С. 77, 85, 101, 109, 117, 125, 133, 141, 149, 221, 227; Нижнеудинский округ: С. 5, 13, 29, 37, 45, 53, 61, 165, 173.

Таблица 12

Группировка хозяйств по числу дойных коров в Ялуторовском округе\*

| Р а й о н               | Группы хозяйств |      |                        |      | зажиточные<br>свыше 5 ко-<br>ров | %    |
|-------------------------|-----------------|------|------------------------|------|----------------------------------|------|
|                         | бедняки         | %    | средняки<br>3-4 коровы | %    |                                  |      |
| Трактовные села округа  | 4397            | 81,9 | 532                    | 9,9  | 450                              | 8,2  |
| Села Московского тракта | 1214            | 81,8 | 141                    | 9,2  | 138                              | 9    |
| Внетрактовные села      | 19337           | 76,2 | 2915                   | 11,4 | 3259                             | 12,7 |

\* Подсчитано по: Куш Н.К. Материалы по исследованию... Ялуторовского округа Тоболь-  
ской губернии. - Т. I. - С. 7, 35, 119, 161, 231, 287, 301, 315, 329, 343, 455, 469, 483, 497, 511, 525,  
553, 567, 581, 609, 804.



Таблица 13

Группировка хозяйств, прибегавших к найму рабочей силы и отпускавших рабочих, и предлагавших личные услуги на месте\*

| Р а й о н                                       | Хозяйств,<br>нанимавших<br>рабочих | %    | Хозяйств, от-<br>пускавших ра-<br>бочих и пред-<br>лагавших лич-<br>ные услуги<br>на месте | %    |
|---|------------------------------------|------|--|------|
| Села Московского тракта                         |                                    |      |  |      |
| Иркутской губернии                              | 2170                               | 25,6 | нет сведений   |      |
| Внетрактовые села                               | 3537                               | 19,7 | нет сведений   |      |
| Волости Московского тракта Иркутской губернии   |                                    |      |  |      |
|   | 3239                               | 23,8 | нет сведений   |      |
| Внетрактовые волости той же губернии            |                                    |      |  |      |
|   | 1669                               | 20,7 | нет сведений   |      |
| Села Московского тракта                         |                                    |      |  |      |
| Енисейской губернии                             | 905                                | 13,5 | 1840   | 27,6 |
| Внетрактовые села                               | 6866                               | 13,7 | 11458  | 23,1 |
| Волости Московского тракта той же губернии      |                                    |      |  |      |
|   | 1978                               | 14,4 | 4610   | 33,5 |
| Внетрактовые волости                            | 2150                               | 15,1 | 5166   | 36,3 |
| Села Московского тракта Ялуторовского округа    |                                    |      |  |      |
| Тобольской губернии                             | 204                                | 13,6 | 564  | 37,8 |
| Внетрактовые села                               | 3135                               | 10,5 | -  | -    |
| Волости Московского тракта Ялуторовского округа |                                    |      |  |      |
|   | 786                                | 12,7 | 2789   | 45,2 |

Окончание табл. 13

|  |     |     |      |    |
|--|-----|-----|------|----|
| Внетрактовые волости<br>того же округа | 523 | 7,9 | 2893 | 44 |
|--|-----|-----|------|----|

-----

\* Подсчитано по: Сведения по селам Иркутской губернии; Материалы по исследованию... Иркутская губерния. - 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, 121, 131, 139, 147, 219, 275; Нижнеудинский округ: - С. 3, 11, 27, 35, 43, 51, 163, 171; Сведения по волостям Иркутской губернии: Материалы... - Т. I. - Иркутский округ: - С. 27, 83, 99, 107, 147, 155; Балаганский округ: - С. 27, 43, 75, 99, 115, 139, 147; Нижнеудинский округ: - С. 11, 19, 43, 75, 123, 155; Материалы по исследованию... Енисейская губерния. - Т. 3. - Поселенные таблицы: С. 2, 7, 8, 13, 14, 19, 20, 33, 43, 44, 49, 56, 61, 62, 67, 68, 73, 74, 79, 104, 109, 110, 115, 116, 121, 122, 127, 128, 133, 134, 139, 140, 188, 193, 194, 200, 205, 206, 211, 212, 217, 218, 223, 224, 229, 236, 241, 242, 247, 260, 265, 272, 277, 278, 283, 284, 289, 296, 301, 320, 325, 338, 343, 385, 386, 391, 392, 397, 422, 427, 428, 433, 440, 445, 446, 451, 464, 469, 689, 699. Поволостные таблицы: С. 593, 603, 605, 615, 617, 627, 629, 639. Материалы по исследованию... Ялutorовского округа Тобольской губернии. - Т. I. - Поселенные таблицы: С. 4, 32, 116, 158, 228, 284, 298, 306, 307, 312, 320, 321, 326, 334, 335, 340, 348, 349, 452, 466, 480, 494, 508, 522, 536, 550, 558, 559, 564, 578, 606, 803.

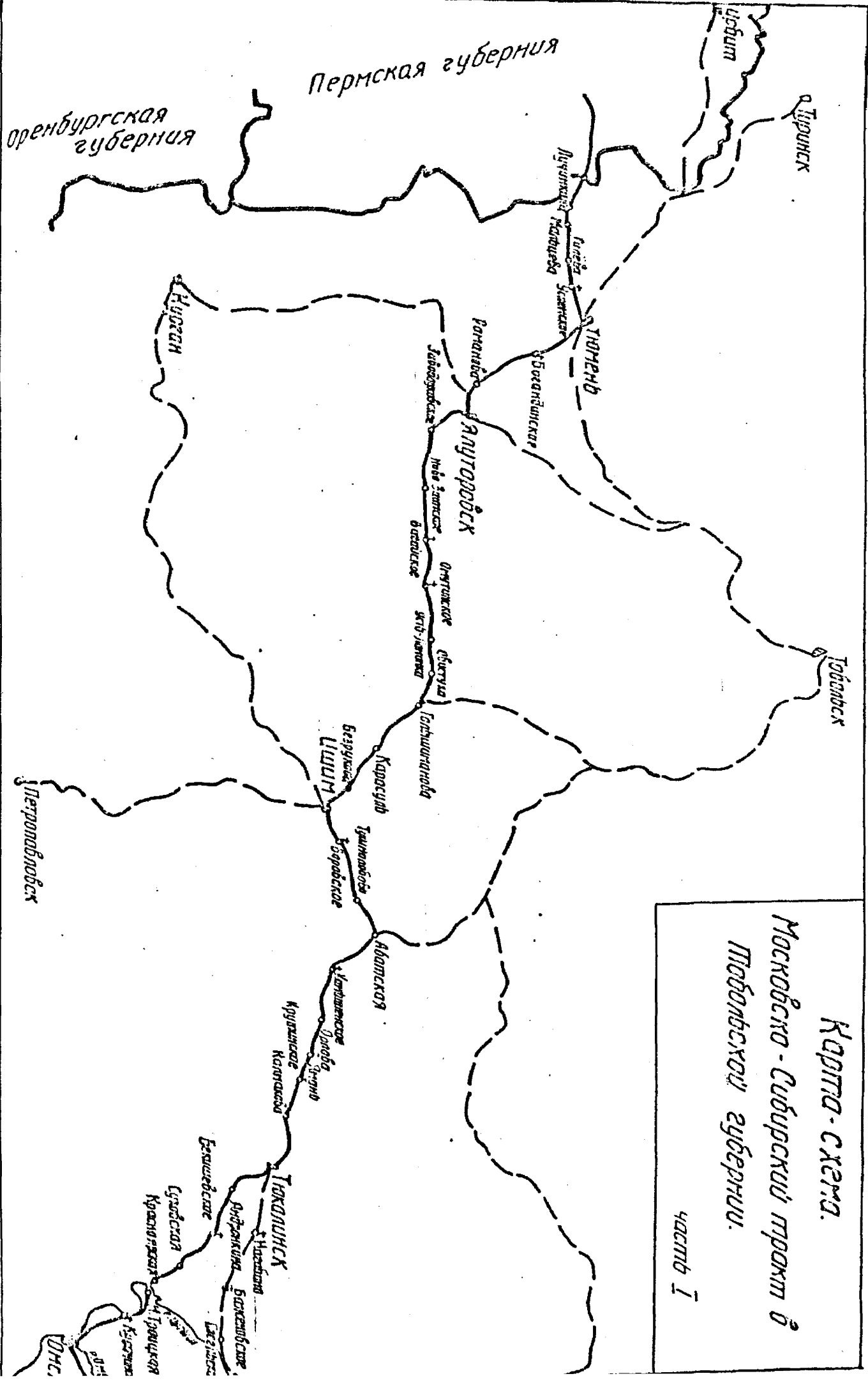
Примечание. В графу "хозяйств, отпускавших рабочих и предлагавших личные услуги на месте" мы внесли сведения по Ялutorовскому округу, где были обозначены хозяйства, предлагавшие личные услуги.

Таблица I4

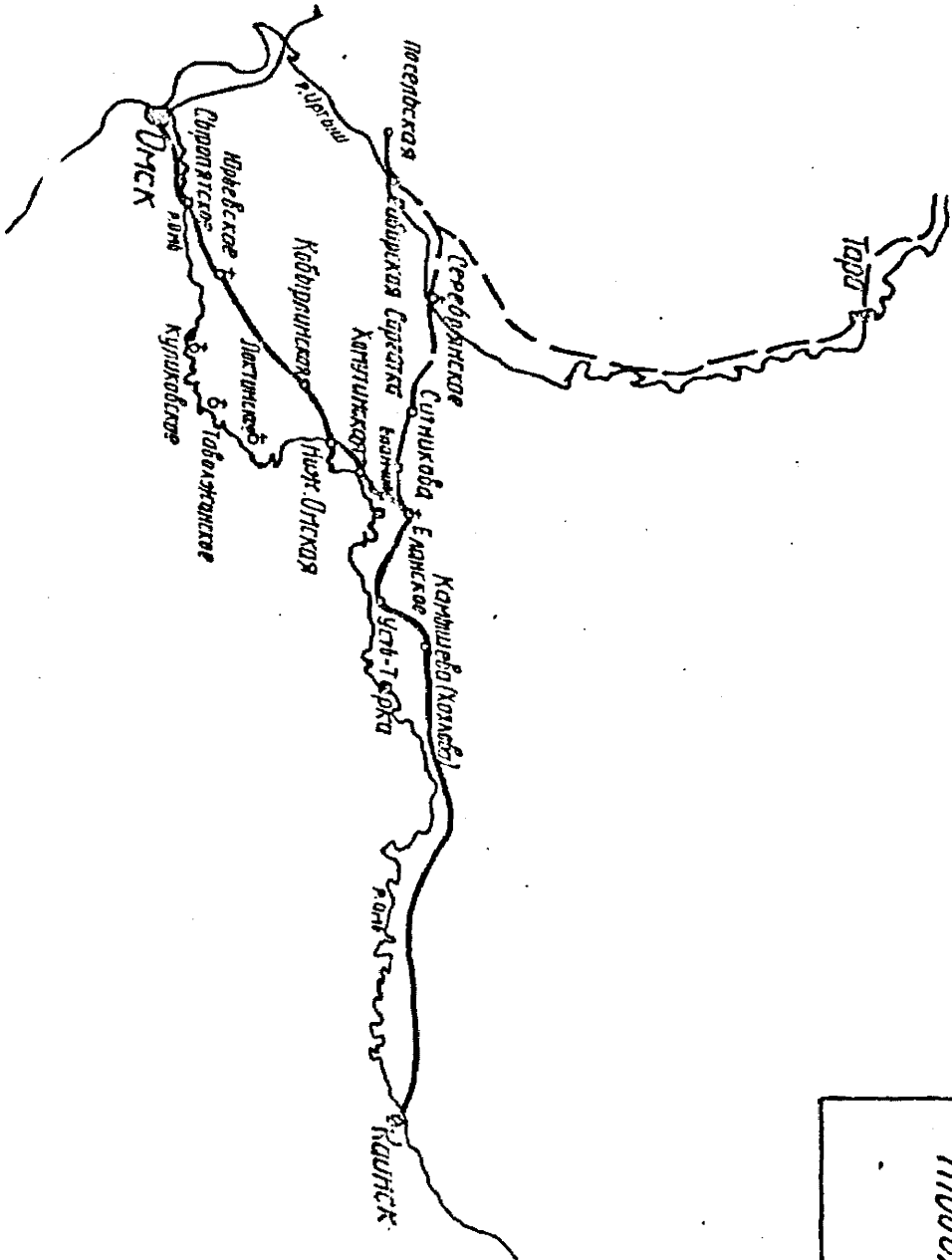
Распределение рабочей силы по тракторным и внутратракторным селам  
Ялуторовского округа\*

|                         | Рабочих обоего пола                         |      |  |      |       |     |
|-------------------------|---|------|--|------|-------|-----|
|                         | Годовых,<br>полных и<br>полура-<br>ботников | %    | Сроковых,<br>полных и<br>полура-<br>ботников | %    | Всего | %   |
| Тракторные села округа  | 324   | 41,8 | 453  | 58,1 | 777   | 100 |
| Села Московского тракта | 176   | 48,3 | 190  | 51,7 | 366   | 100 |
| Внетракторные села      | 1696  | 34,4 | 3250   | 65,6 | 4946  | 100 |

\* Подсчитано по: Куш Н.К. Материалы по исследованию... Т. I. - С. 5, 33, 117, 159, 229, 313, 327, 341, 453, 467, 481, 495, 509, 523, 537, 551, 565, 579, 607, 803.

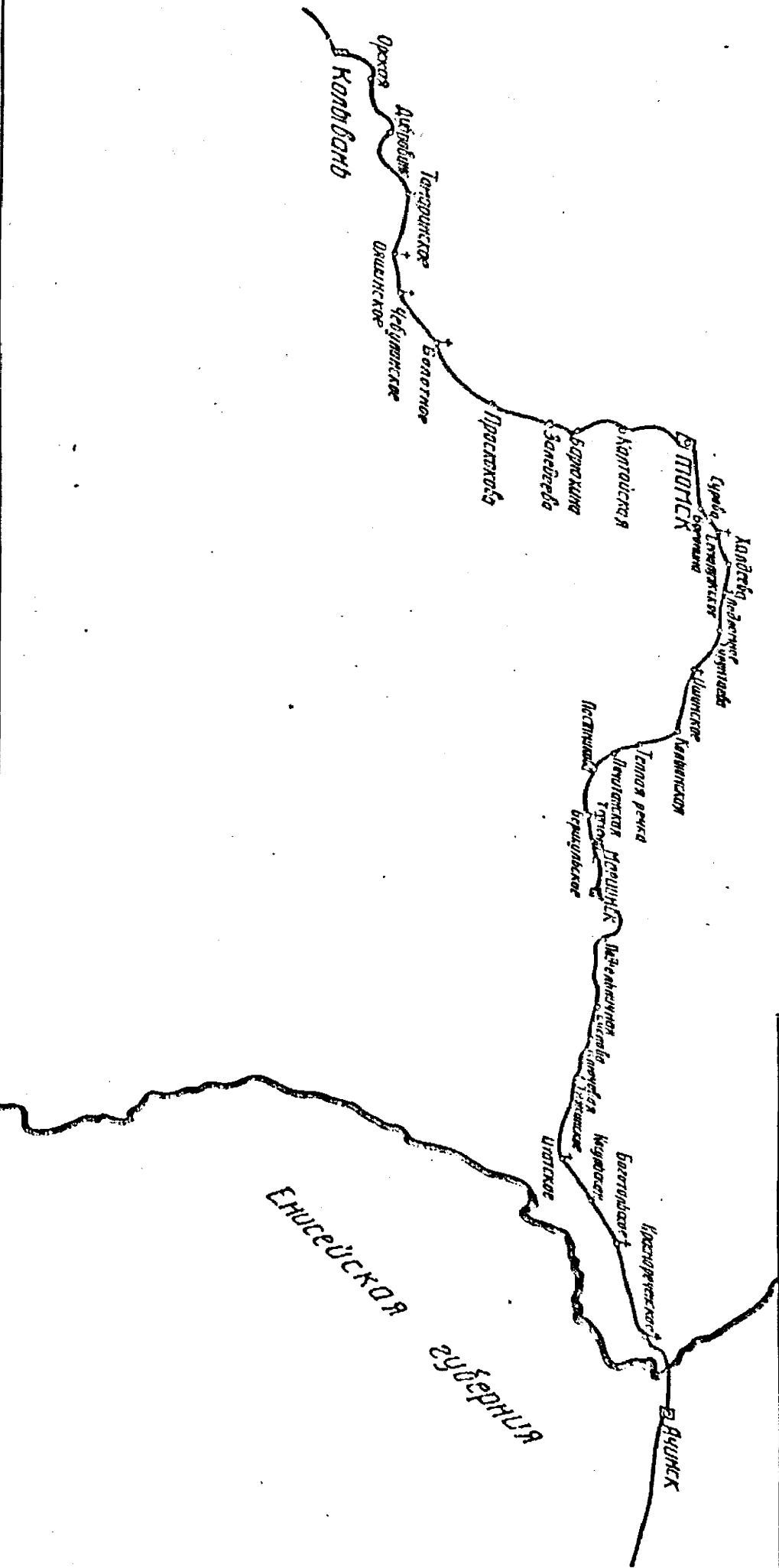


Карта-схема.  
 Московско-Сибирский тракт в  
 Тобольской губернии.  
 часть I



Карта-схема.  
Московско-Суздальский трамт в  
Тверской губернии.  
часть II

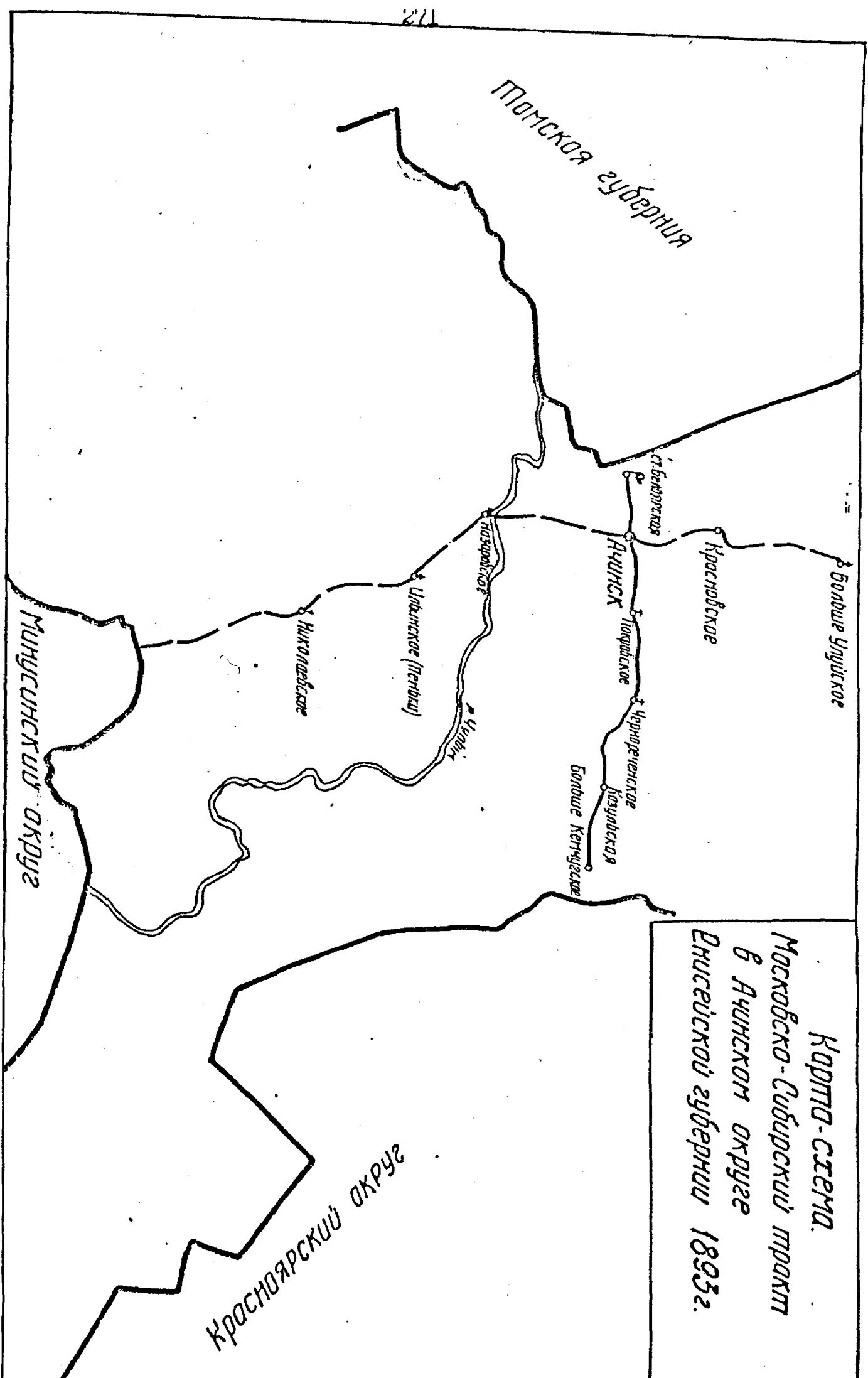




Карта-схема.  
Иркутско-Сибирский тракт в  
Иркутской губернии.

часть II

Тамская губерния



Карта-схема.  
 Москва-Сибирский тракт  
 в Ачинском округе  
 Енисейской губернии 1832г.

Красноярский округ

Минусинский округ

Краснодарская

Великоурочское

Симбирская

Ачинск

Тамбовская

Черноморская

Рязанская

Великокиржачское

Пензенская (Пенза)

Нижегородская

р. Чудин

Саратовская

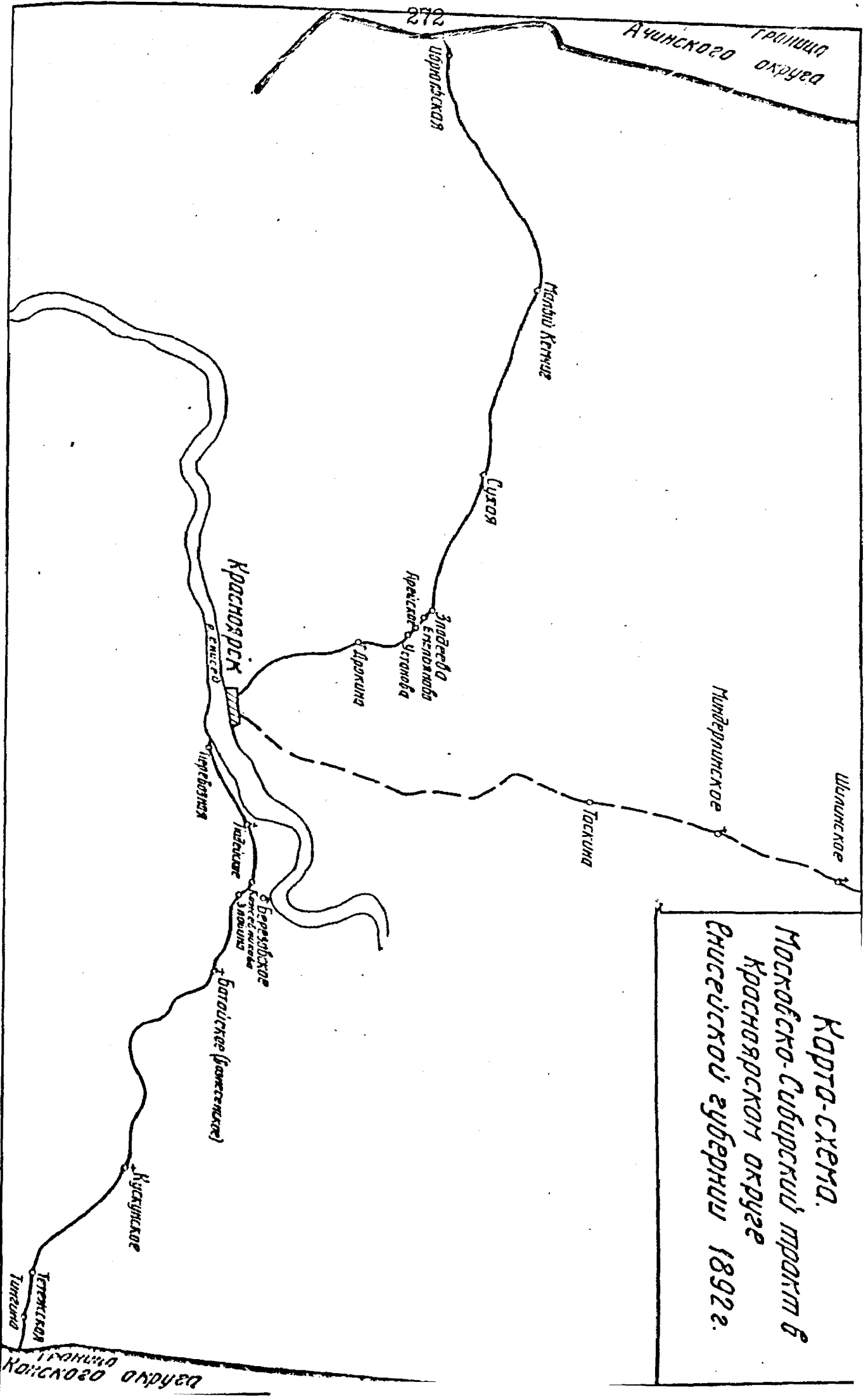
Карта-схема.

Москва-Сибирский тракт

в Ачинском округе

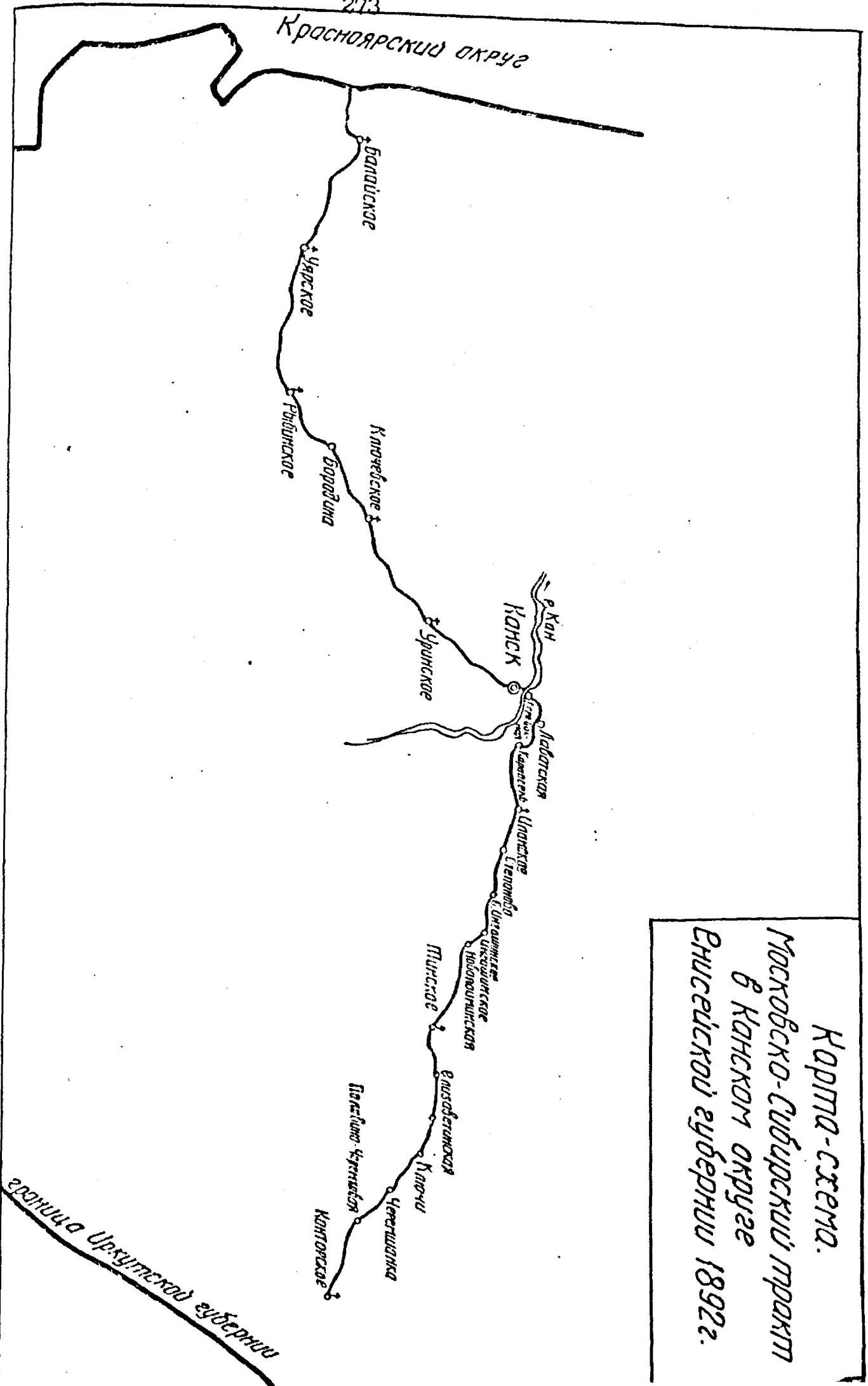
Енисейской губернии 1832г.



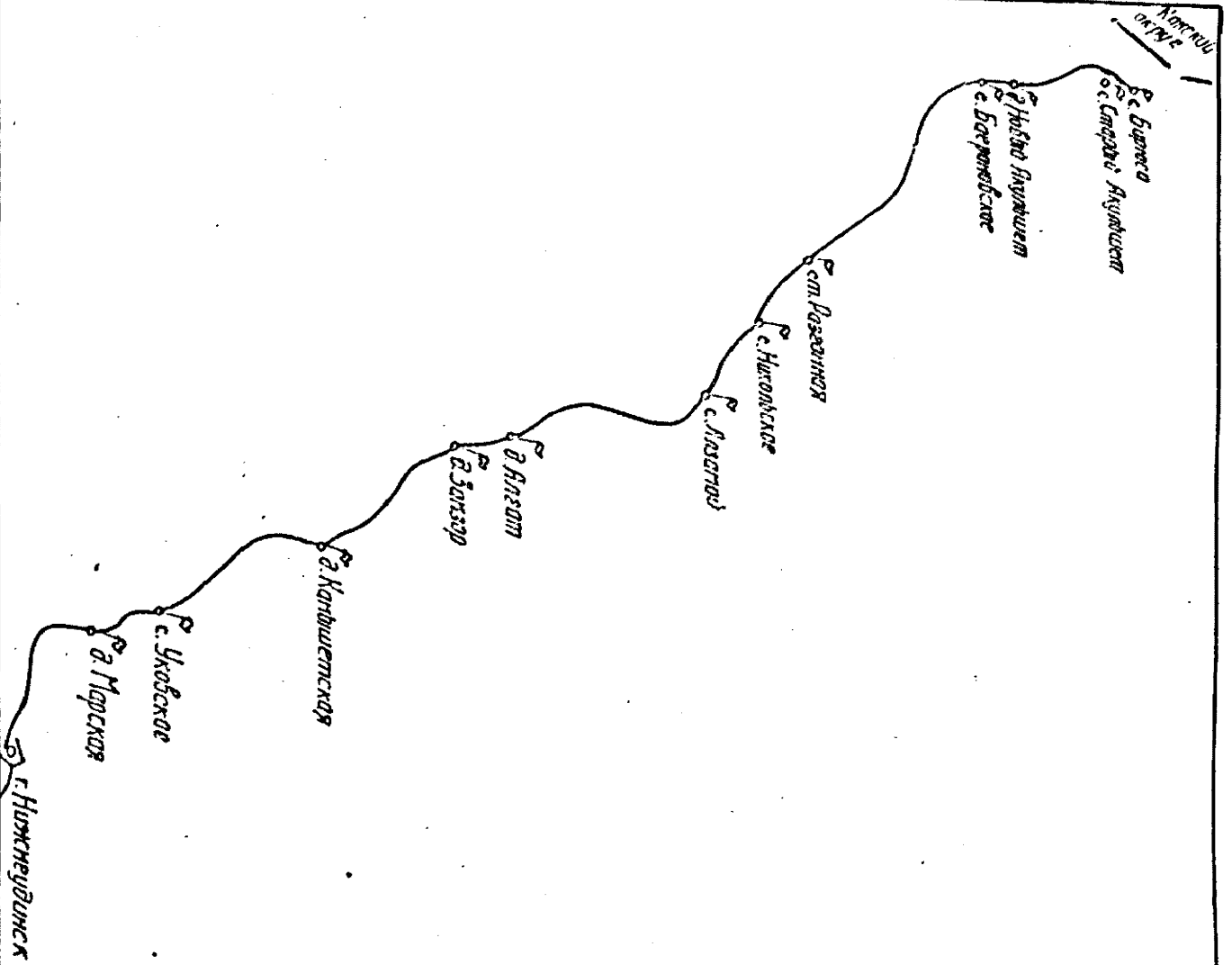


Карта-схема.  
 Москва-Сибирский тракт в  
 Красноярском округе  
 Енисейской губернии 1892г.

Красноярский округ



Карта-схема.  
 Москва-Сибирский тракт  
 в Канском округе  
 Вилюйской губернии 1892г.



Карта-схема.  
 Московско-Сибирский тракт в  
 Нижнеудинском округе  
 Иркутской губернии 80-е гг. XIX в.  
 часть 1

г. Нижнеудинск

ст. Каргилуновская

д. Диньчур

д. Дубовчанская

д. Шейкина

с. Тракторо-Кураганское

с. Туринское

с. Шерстунское

с. Тюнинское

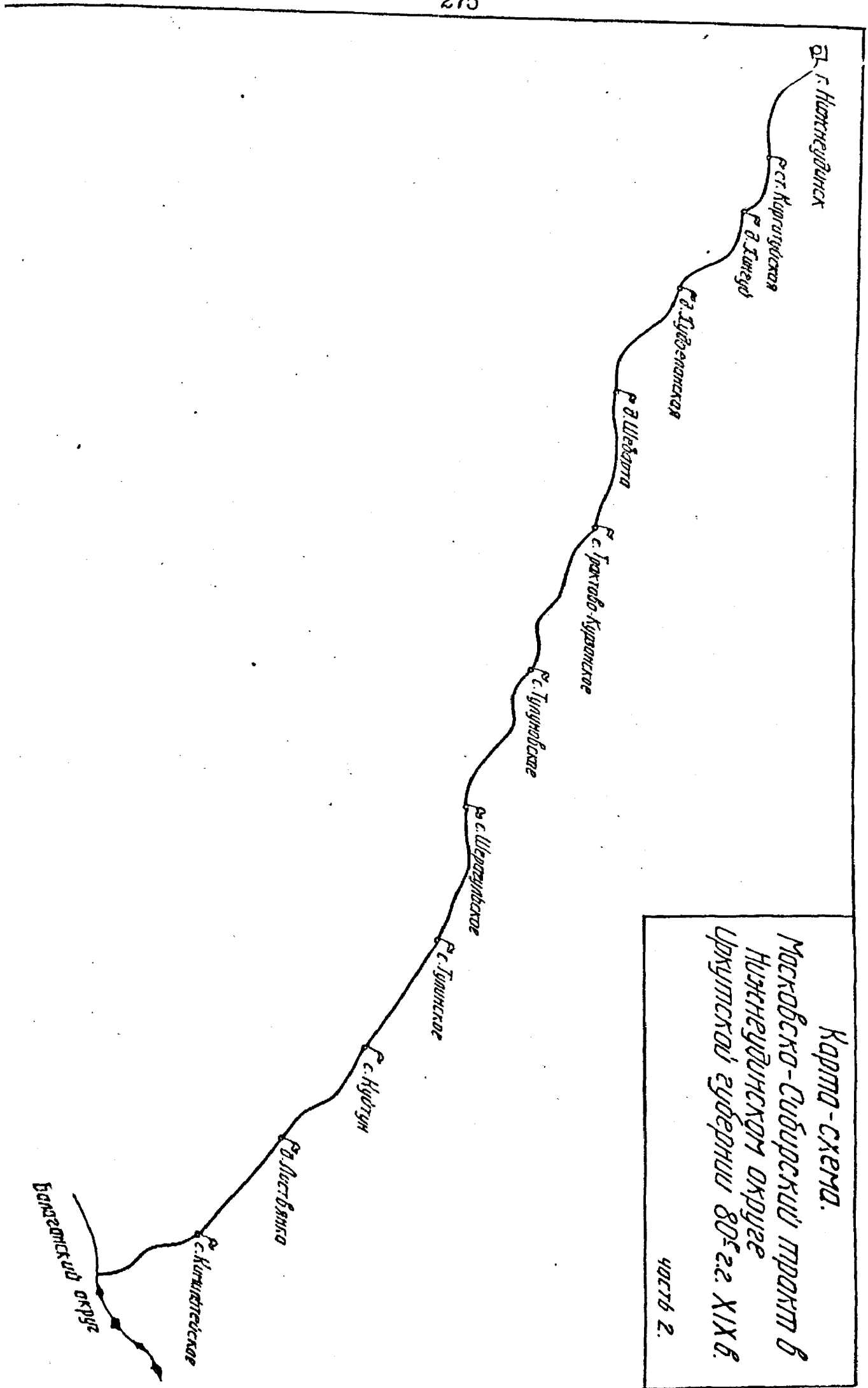
с. Кудотин

д. Лествинна

с. Кичиловская

Вангасинский округ

Карта-схема.  
 Московско-Сибирский тракт в  
 Нижнеудинском округе  
 Иркутской губернии 80<sup>х</sup> г.г. XIX в.  
 часть 2.



НИЖНЕУВАЙНСКИЙ  
ОКРУГ

Ухтинская  
Заринское

Заринское

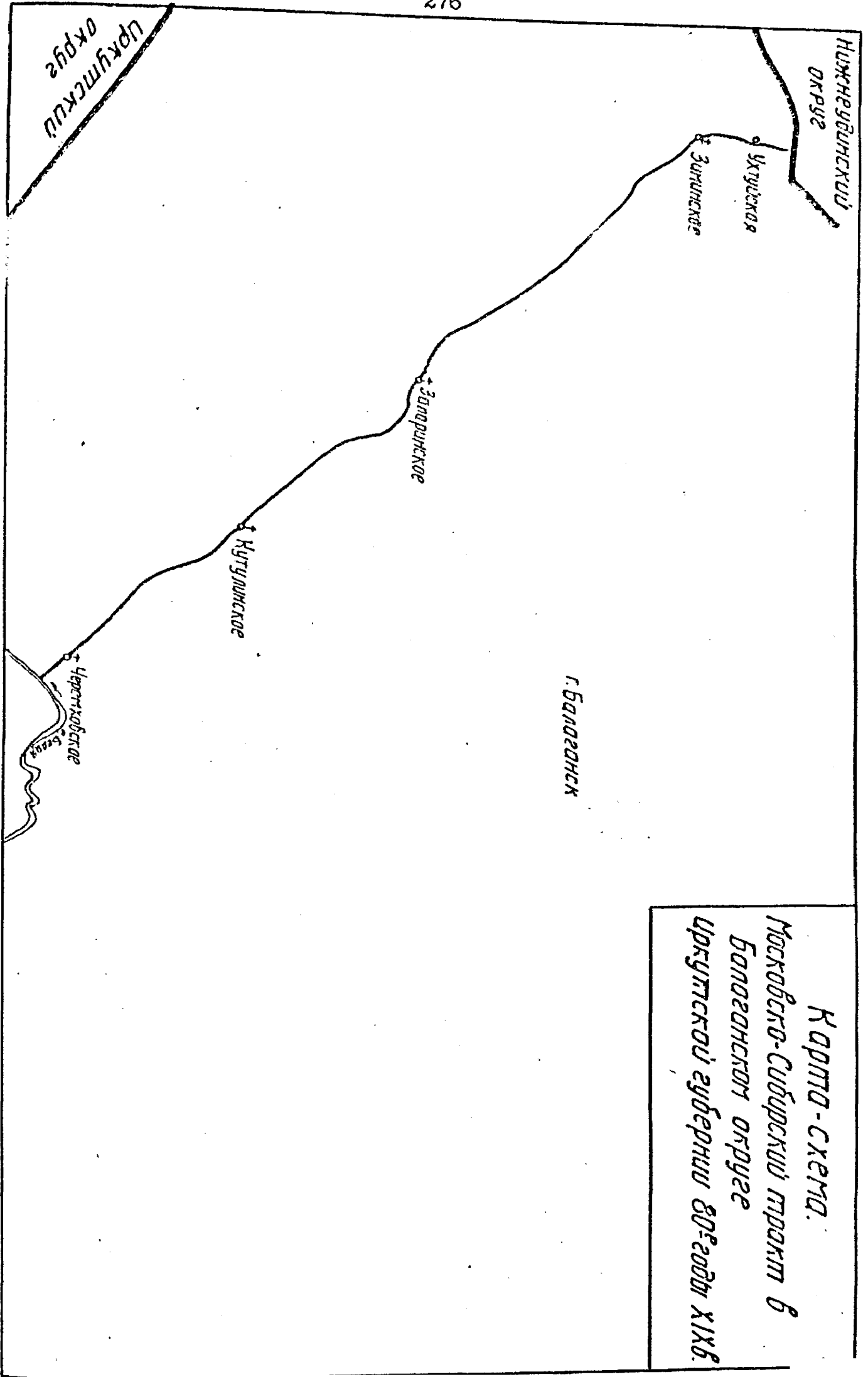
Кутулукское

Чертыховское  
Белуха

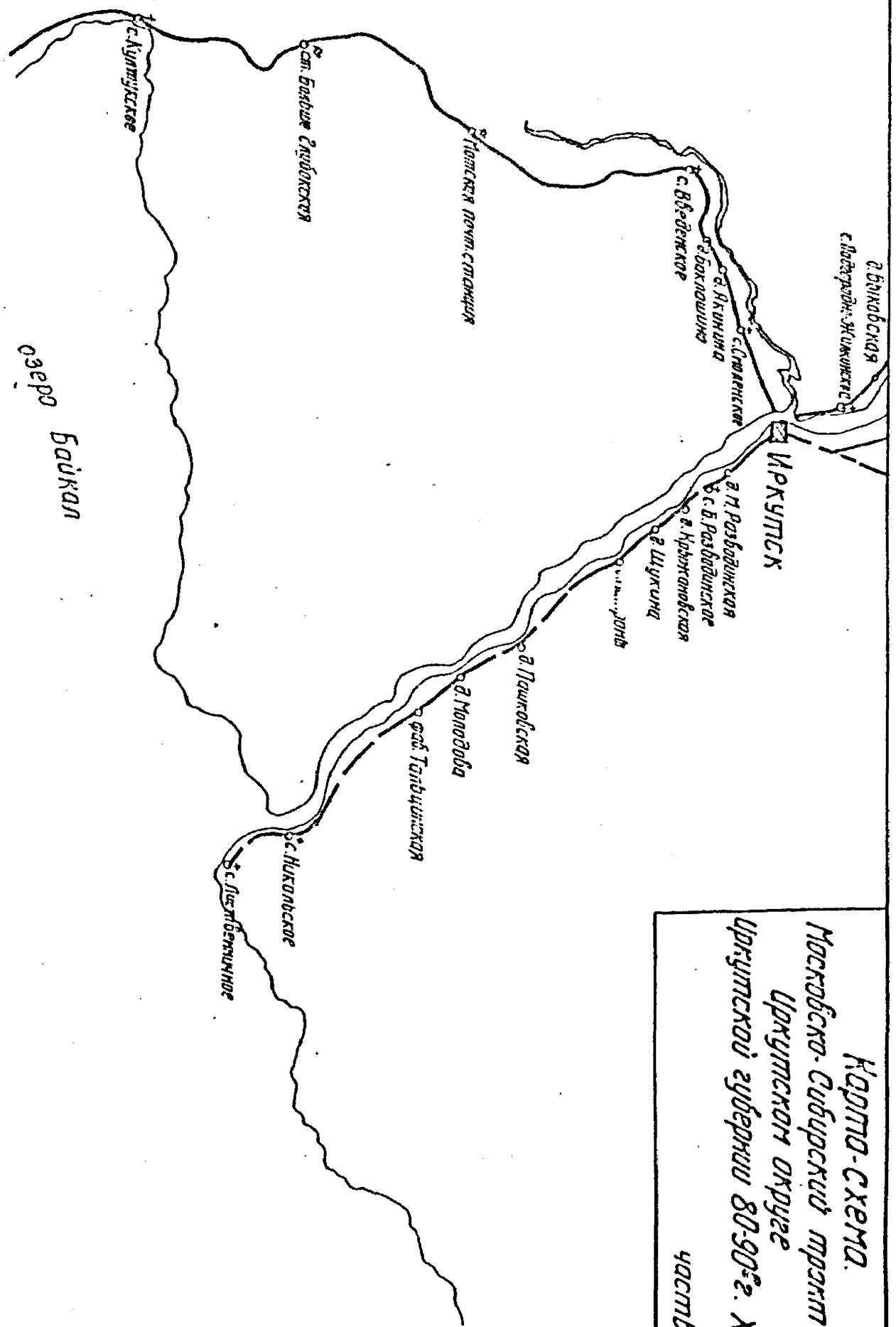
г. Балаганск

ЦРКУТСКИИ  
ОКРУГ

Карта-схема.  
Москвитско-Сибирский тракт в  
Балаганском округе  
Цркутской губернии 80-е годы XIX в.







Карта-схема.  
 Москва-Сибирский тракт в  
 Иркутском округе  
 Иркутской губернии 80-90-е. XIX в.  
 часть II

## Рисунки

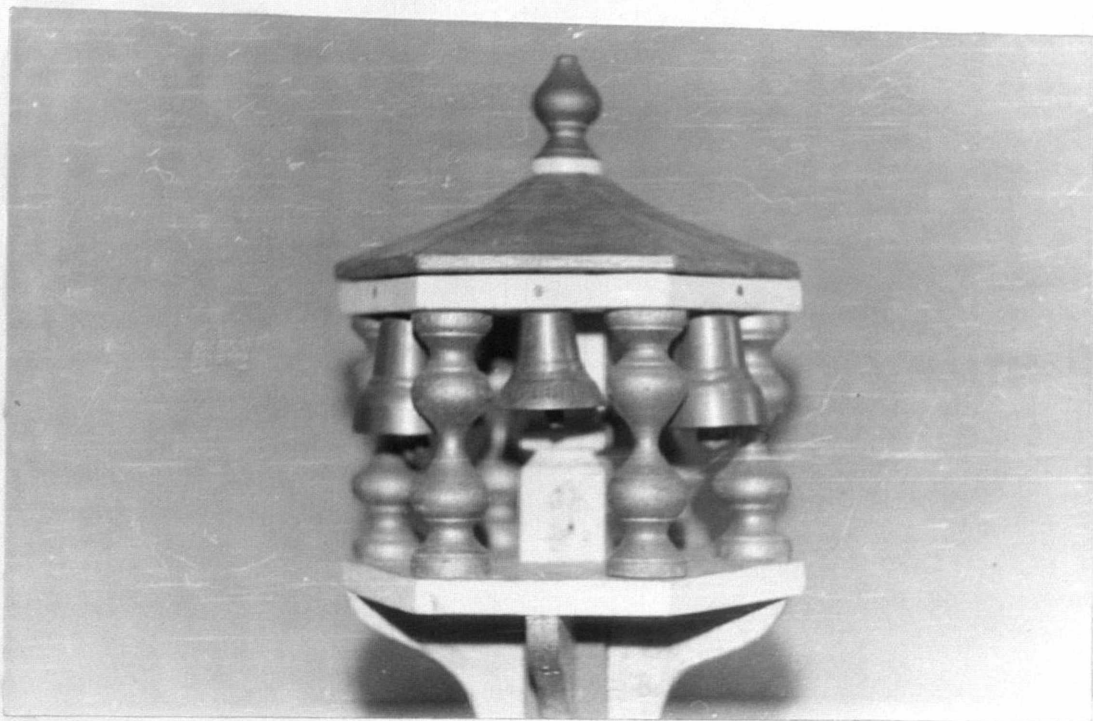


Рис.1. "Божница". Государственный Томский краеведческий музей (ГТОКМ), экспозиция.



Рис.2. Дуга деревянная с поддужным колокольцем. ГТОКМ, инв. № 6403.





Рис.3. Колокольчики поддужные и подшейные. ГТОКМ, инв. № 6204, 6297, 6328, 6462/2, 6464/170.

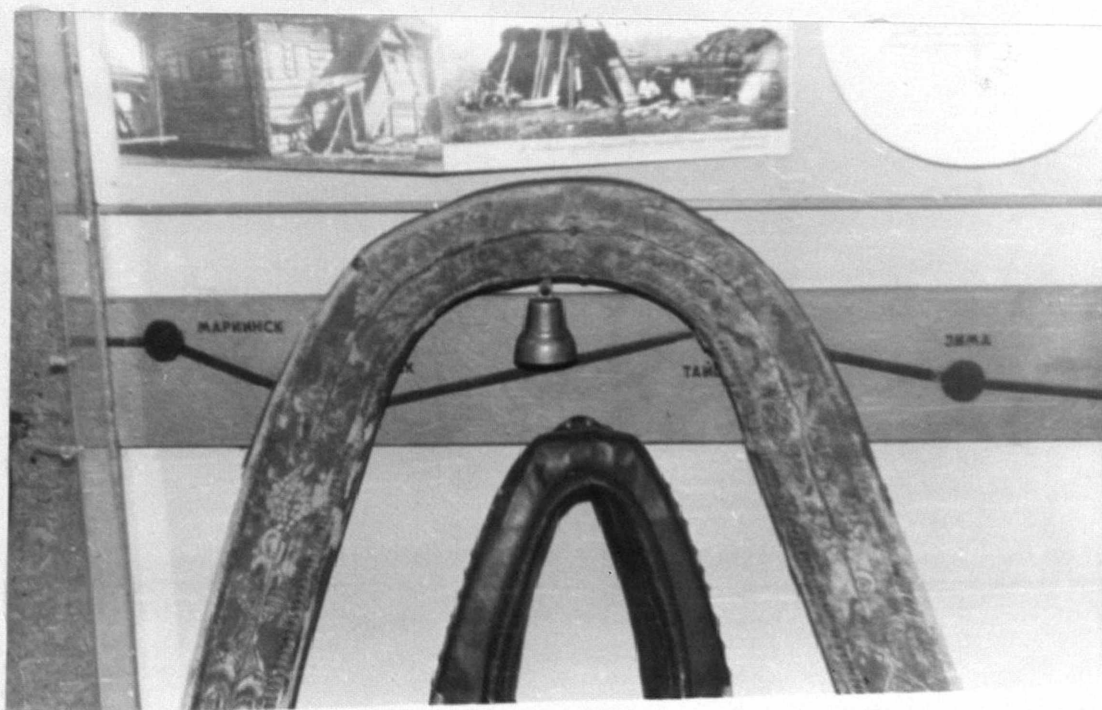


Рис.4. Дуга деревянная и хомут, середина XIX—начало XX вв. ГТОКМ, экспозиция.

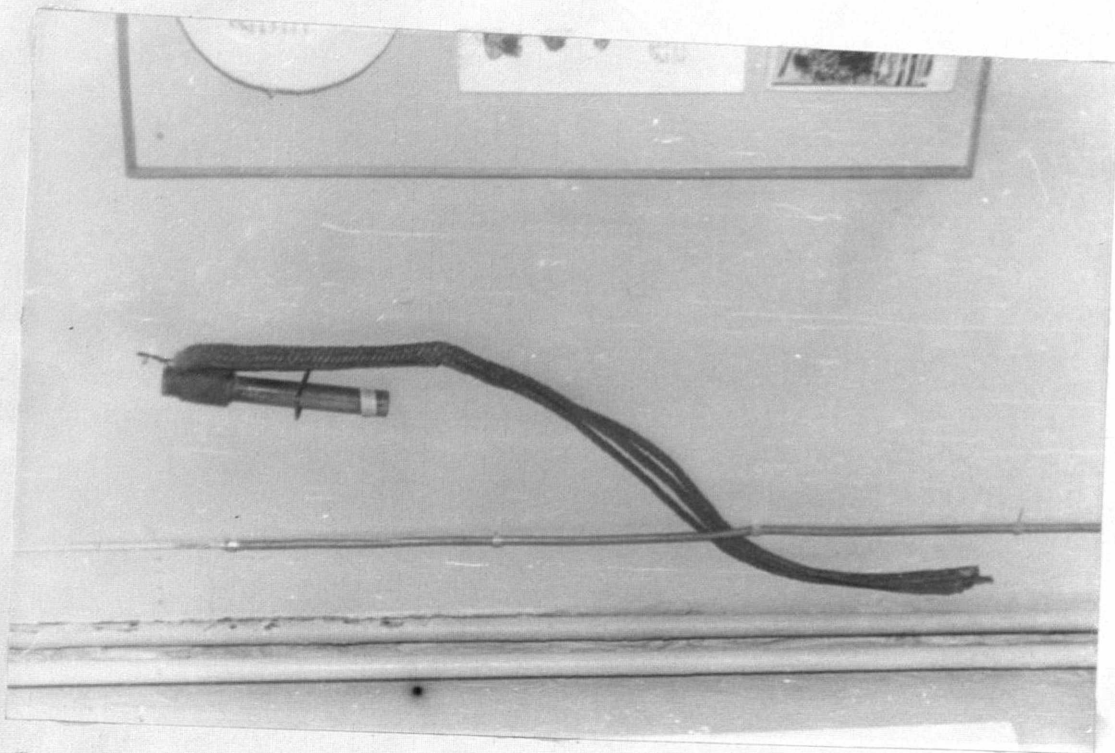


Рис.5. Кнут ямщицкий. ГТОКМ, инв. № 6464/Г74.



Рис.6. Хомут. ГТОКМ, инв. № 6403.

ГПНТБ (С. Р.) ЦККП  
 Дата поступл. 12 марта 1987 Кол-во стр. 870 Заказ 1473  
 Автор Кадников С.Н. Название Московско-ибирский  
 Трактат (ар. КСА год выпуска 1987 издатель